

● Zaměstnanci ČD byli oceněni za mimořádné skutky... str. 2 ● České dráhy nebudou státu vrátet miliardy za převod majetku ... str. 2 ● Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (6) ... str. 2 ● Místo na dobře známou trať vjíždíme na tenký led ... str. 3 ● Neveselý doklad „velkých ideálů“ po změně politických poměrů na přelomu let 1989 / 1990 ... str. 4 ● Společenská rubrika ... str. 4 ●

číslo 2

31. ledna 2025
ročník 78



Zájmy strojveduce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Dodatek PKS u ARRIVA vlaky podepsán Korektní jednání

Dne 8. ledna byl v Praze podepsán prezidentem Federace České republiky Jaroslavem Vondrovicem dodatek č. 4 platné kolektivní smlouvy u společnosti Arriva vlaky s. r. o.

Podpisu dodatku č. 4 předcházelo jednání odborových organizací působících u zaměstnavatele s vedením společnosti o navýšení mezd s odkazem na znění kolektivní smlouvy při překročení míry inflace nad jedno procento.

Předmětem dohody o uzavření dodatku, platného od 1. ledna 2025 je zejména nárůst základních mzdových tarifů o 3 procenta, zvýšení příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění o 1250 Kč měsíčně a vyplacení mimořádné odměny všem zaměstnancům ve výši 12 000 Kč v únorovém výplatním termínu.

Jednání bylo korektní a vstřícné. Představy zástupců zaměstnanců jsou vždy diametrálně odlišné oproti představám zaměstnavatele a v dnešní složité době je konečný výsledek dohody vždy oboustranným kompromisem. Je to průnik očekávaného nárůstu platů zaměstnanců s ohledem na zvyšující se životní náklady na straně jedné straně a ekonomickými možnostmi zaměstnavatele na straně opačné.

Závěrem chci poděkovat kolegům, kteří se mnou vyjednávali, za skvělou spolupráci. **Pavel Semečský**

Pardubická konference ETCS pro pokročilé se konala 23. ledna Z pohádky se stala realita

Ve čtvrtek 23. ledna se v sále pardubického nádraží SIRIUS konala konference ETCS pro pokročilé, kterou pořádala Federace strojvedoucích České republiky ve spolupráci se Správou železnic a za podpory Českých drah a ČD Cargo. Kromě členů FSČR se jí mohli účastnit také ostatní strojvedoucí, kteří nejsou členy FSČR mnoho jich této příležitosti využilo. Velice široké bylo také spektrum dopravců, u kterých účastníci konference pracují

Akce byla věnována provozním zkušenostem a problémům praktickým, či teoretickým, které se týkaly zavedení evropského zabezpečovače na dráze. Otázky na pracovníky Správy železnic, které přišly před seminářem, ale mohli je také posílat přítomní

v sále elektronicky pomocí načtení QR kódu, zodpovídali odborníci na ETCS Správy železnic - Martin Trögel z oddělení ETCS a moderních technologií a Lukáš Fiala a Petr Kaiser z úseku řízení provozu.

Musíme ETCS porozumět

Úvod konference otevřel náměstek pro řízení provozu Správy železnic Jaroslav Flegl, který zdůraznil, důležitou roli strojvedoucích v realizaci a startu evropského zabezpečovače na české železnici. „Bez vás by se ETCS

nerozjelo, už to není pohádka, je to realita. Tento rok jsme evropský zabezpečovač už začali vnímat úplně jinak. Musíme ETCS plně porozumět, zjistit, jak se v různých situacích chová a podle toho zvolit přístup. Systém je skutečně velmi bezpečný, ale také citlivý na všelijaké vnější i vnitřní nuance,“ uvedl náměstek Jaroslav Flegl. Zmínil také, že SŽ uskutečnila jedenáct běhů školení, ve kterých zástupce dopravců s ETCS seznamovala. „Je jasné, že se ETCS bude dále rozšiřovat, je mnoho tratí, které ještě na instalaci čekají. Výhradní provoz ale není závislý jen na nás, ale také na dopravcích. Někde to jde, jinde je smíšený provoz,“ řekl Jaroslav Flegl.

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic ve své úvodní řeči pochválil nečekaný

zájem o seminář. Účastníků byla více než stovka, z nichž přibližně polovina byli členové FSČR. „Věřím, že dnešní konference bude přínosná a že budeme společně hledat a také najdeme odpovědi a řešení na aktuální problémy, jež se ETCS bezprostředně týkají,“ řekl prezident FSČR J. Vondrovic.

Program konference

Pracovní část semináře poté zahájil člen prezidia FSČR David Votroubek, který akci moderoval a také přijímal elektronicky zasláné dotazy. Jednotlivé okruhy otázek pak vysvětlovali Petr Kaiser, Martin Trögel a Lukáš Fiala ze Správy železnic. Nejprve byly vysvětleny základní pojmy, které se týkají evropského drážního zabezpečovače, pak se odborníci věnovali vysvětlení

aplikačních variant ETCS a zdůvodnění, proč byla pro české koleje vybrána stávající alternativa.

V další části se probíralo téma ETCS bez konvenčních návěstidel a také problémy identifikované před zavedením výhradního provozu ETCS a jejich řešení. Zde byly přiblíženy velmi zajímavé příklady z praxe. Dalšími body byla předpisová základna, nejčastější chyby strojvedoucích a poslední část akce byla přímo věnována odpovědím na došlé dotazy. Celý workshop byl doprovázen přehlednou prezentací s jednotlivými tématy, které byly komentovány přítomnými přednášejícími. Prezentace bude brzy zpřístupněna. Podrobnostem se budeme věnovat v některém z dalších vydání ZS.

Text a foto Martin Ježek



Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic



Na snímku zleva náměstek pro řízení provozu Správy železnic Jaroslav Flegl, prezident FSČR Jaroslav Vondrovic, člen prezidia FSČR David Votroubek



Zleva Martin Trögel a Lukáš Fiala ze Správy železnic

Je potřeba nejen superstrojvedoucích, ale taky superobchodníků

Doprava a přeprava zboží je hybnou silou jakéhokoli ekonomického rozvoje. Proto se také pravidelně v každém volebním období řeší jako jedno z velkých témat problematika silniční nákladní dopravy, a hlavně přeplněnost dálnic a silnic kamiony, jež je věcí všeobecně známou. A ruku v ruce s tímto faktem, se každá vláda zaklíná slibem, kterak zajistí, aby se určitých několik desítek procent nákladu přesunulo ze silnice na koleje. Slova jsou to krásná, sliby jsou to úžasné, nicméně skutek utek...

Na webu Zdopravy.cz byl nedávno velký rozhovor s ministrem dopravy Martinem Kupkou. V jedné jeho části doslova uvádí: „Přesun zboží ze silnice na železnici nefunguje nikde v Evropě, i když by si to všichni přáli. Je to sci-fi a je fér to říct.“ Ano, a to vše platí, i když všichni ví (jak ministr dopravy dodává), že doprava po železnici je energeticky nejvýhodnější a nejšetnější. Dále rozhovoru zdůrazňuje, že musíme podpořit výstavbu překladišť, abychom zajistili přepravu zboží na i „poslední míli“ (stejně tak jako na první). Ano, to je pravda, ale asi to za nás nikdo neudělá, takže si musíme pomoci sami. To dodávám já.

Menší potřeba strojvedoucích

Co z toho vyplývá? Skončila era energetického uhlí, kterého se vozily desítky milionů tun ročně. V zájmu lepší ochrany životního prostředí nebudeme spalovat fosilní uhlí, ale fosilní plyn. Tento

článek ovšem nechce řešit ekologická a neekologická paliva. Jasným a neměnným faktem zůstává skutečnost, že železniční nákladní dopravci přišli o značnou část vozby, kterou už nikdy plně nenahradí. Krach hutí Liberty, pro kterou se přepravovalo několik milionů tun ročně, také nepatří mezi ty, nad jejichž ztrátou jen mávneme rukou. Již téměř tři roky trvající válka, kterou Rusko bezohledně rozpoutalo na Ukrajině, samozřejmě zapříčinila zrušení mnohých nákladních vlaků, které od nás na východ směřovaly. Ruku v ruce s tím souvisí méně vlaků, méně práce a menší potřeba strojvedoucích. Což znamená propouštění.

Nespoléhejme se

Samozřejmě se to dotýká i společnosti ČD Cargo, kde v minulosti přeprava energetických surovin byla co do obsahu v desítkách milionů tun. Vypadá to tak, že propouštění v řadách (nejen) strojvedoucích bude hlavním tématem první poloviny tohoto roku.

Faktem je, že si to společnost uvědomuje a snaží se této skutečnosti přizpůsobit množstvím opatření. Jsem ovšem toho názoru, že stejně jako v posledních měsících vznikají v naší společnosti ČD Cargo pozice tzv. „superstrojvedoucích“, tak bychom měli zavést pozice „superobchodníků“. Jestli ministr dopravy přiznává, že se převod zboží na koleje bude realizovat jen ztěží, musíme se o sebe postarat sami.

Pozice obchodníků naní jednoduchá. Stojím nohama na zemi a hlavu nemám v oblacích. Chápu, že kde nic není, jen těžko lze co brát. Ovšem v rámci konkurenčního boje nám – dle mého názoru – nic jiného nezbyvá. Musíme jednat, hledat jakoukoli možnost, protože do nekonečna nás deční společnost, které máme v zahraničí, žít nemohou, i když se jim tam daří.

Být vstřícní

Pokud se podíváme na statistiky nákladní dopravy v Evropě, její podíl na kolejích stále klesá. To je jasný fakt. Nesnažme si stavět vzdušné zámky a dělat, že to nevidíme, tak to prostě je. Pokud chceme přežít, je nezbytně nutné, abychom si uměli vydobýt práci. Ať se už pozice v obchodním oddělení společnosti jmenuje a bude jmenovat jakkoli, musí být vysoce efektivní. Je ale asi nutné zvýšit počet všech, kteří se starají o zakázky v jednotlivých regionech, budou pečovat o jednotlivé klienty. Měli bychom udělat vše pro to, abychom se jako společnost ČD Cargo udrželi na trhu, být maximálně vstřícní k potřebám stávajících i nových i potenciálních zákazníků. Přejme proto našim obchodním zástupcům a všem, co se starají o to, abychom jako společnost ČD Cargo přežili, jenom to dobře, svým způsobem i ostré lokty a hodně obchodních úspěchů.

Evžen Mikolajek

Zaměstnanci ČD byli oceněni za mimořádné skutky

Vedení Českých drah opět nezapomnělo na kolegy, kteří při výkonu povolání prokázali duchapřítomnost, odvahu nebo vykonali mimořádný čin. Ocenění za roky 2023 a 2024 z rukou generálního ředitele Michala Krapince a personální ředitelky Blanky Havelkové obdrželo celkem 36 zaměstnanců národního dopravce. Slavnostní akt se uskutečnil 18. prosince v Obecním domě v Praze.

Ocenění z řad strojvedoucích

David Buřata

19. ledna 2024 poskytl první pomoc zaměstnanci posunu v depu Čerčany a přivolal záchrannou službu.

Ivan Fiala

12. dubna 2024 bezpečně zastavil vlak před osobním automobilem spadlým do kolejí mezi stanicemi Praha-Uhřetěves a Praha-Hostivař.

Jiří Rösch

17. března 2024 se pozorným výkonem služby zasloužil o záchranu života osoby ležící u kolejí mezi stanicemi Jablonec nad Nisou a Smržovka.

Miroslav Lacko

15. listopadu 2023 zjistil, že výhybka za odjezdovým návěstidlem je postavena pro rychlost 40 km/h. Zavedl rychločinné brzdění a vjel do ní rychlostí

60 km/h. Zamezil tím vykolejení vlaku. A 26. května včas zastavil před špatně postavenou výhybkou.

Michal Stoklásek

27. června 2023 po srážce vlaku s autobusem na přejezdu vyprostil z hořící lokomotivy strojvedoucího a poté se snažil hasit hořící autobus.

Michael Jelínek

14. května 2024 zastavil rozjetý vlak směřující na obsazenou kolej. Tím zabránil škodě na majetku, případně újmě na zdraví cestujících i zaměstnanců.

Tomáš Haltmar

12. října 2023 spatřil při průjezdu protijedoucího vlaku v podvozkou vozu kouř a plameny. Vlak zastavil návěstí Stůj, zastavte všemi prostředky a zabránil škodám.

Kamil Bureš

3. ledna 2024 ve stanici Ostrava Kunčice

vyskočil cestující z jedoucího vlaku. Strojvedoucí ihned zastavil a poskytl zraněnému první pomoc.

Tomáš Smetana

4. května 2024 zajistil po střetu vlaku s osobou v kolejišti mezi stanicemi Polanka nad Odrou a Jistebník pomoc těžce zraněné osobě.

Ondřej Burgr

2. března 2024 při vedení vlaku v Roudnici n. L. včas informoval strojvedoucího protijedoucího vlaku o osobě ležící v kolejišti. Díky tomu nebyl nikdo zraněn.

Petr Pikner

2. března 2024 při odjezdu vlaku z Roudnice n. L. začal po varování ihned brzdit a zastavil před osobou ležící v kolejišti. Zjistil stav dotyčného a přivolal pomoc.

Roman Pjenčák

4. března 2024 zpozoroval kamion uvíznutý na železničním přejezdu v Řetenicích. Včasnou reakcí za použití rychlobrzdy zastavil a zabránil nehodě.

Alois Marek

21. dubna 2024 ve stanici Praha hl. n. při posunu zpozoroval padající osobu z portálu tunelu do kolejí. Díky včasné reakci zastavil a poskytl první pomoc.

Filip Kratochvíl

23. září 2023 obdržel od dispečera informaci o pohybu osoby před Ejpovickým tunelem. Před mužem vlak včas zastavil a udržoval jeho pozornost až do příjezdu IZS.

Karel Rosa

24. května 2024 došlo ve stanici Praha hl. n. k nedovolené jízdě vlaku za návštěvnického a ke střetu s lokomotivou, kterou řídil Rosa. Ten stihl před střetem zastavit, čímž zmírnil následky.

Marek Lahovský

5. října 2024 se u Loun střetl vlak s osobou ležící v kolejišti. Utrpěla těžká mnohočetná zranění včetně amputace nohy. Strojvedoucí informoval záchranné složky a poskytl první pomoc.

Text a foto (žel)



Za vedení ČD přišli blahopřát předseda představenstva a generální ředitel společnosti Michal Krapince a náměstkyně generálního ředitele ČD pro lidské zdroje a členka představenstva Blanka Havelková. Za mimořádné skutky, kterými přispěli k záchraně lidského života nebo zdraví, případně předešli či eliminovali škody nejen na majetku národního dopravce, dostali zaměstnanci pamětní plakety, hodinky Prim a květiny.

České dráhy nebudou státu vracet miliardy za převod majetku Žaloba zamítnuta

Městský soud v Praze za předsednictví ctihodné Jany Příbylové zamítl 21. ledna 2025 ve 13:22 žalobu společnosti RegioJet a Student Agency vůči Českým drahám a s. s., Správě železnic s. o. (bývalé SŽDC s. o.) a České republice zastoupené Ministerstvem dopravy ohledně navrácení nedovolené veřejné podpory ve výši 7 081 808 000 Kč včetně úroků, ve všech bodech žaloby.

Soud nepochybně znalecký posudek zpracovaný společností PricewaterhouseCoopers (PwC) ohledně výše ceny, který rozporovaly obě žalující společnosti. Svoje meritorní rozhodnutí odůvodnil jednak uplynutím čtyřleté promlčecí lhůty podle v době uzavření smlouvy (26. června 2008) platného Obchodního zákoníku, neboť žaloba byla podána až v roce 2015, dále konstatoval, že dvě ze tří žalovaných právnických osob nebyly pasivně legitimovány. Jednání započato v 10.05 hodin, skončeno bylo ve 13.53 hodin; přestávka vyžádaná stranami žalujícími se odehrála mezi 11:44 a 12:44 hodin.

Proti rozhodnutí je možné podat opravný prostředek do 15 dnů od doručení písemného vyhotovení rozsudku (v době vzniku článku ještě nebylo jasné, zda se žalobce odvolá, dle vyjádření majitele RJ a SA pro sdělovací prostředky tak učiní).

Žalobkyně tvrdí, že : „Společnost PwC ocenila dotčený soubor majetku znaleckým posudkem, který byl chybný, nezákonný a v rozporu s judikaturou. PwC neprovedla test soukromého

investora. Reálná hodnota majetku byla následně prokázána několika znaleckými posudky zadanými společností RegioJet, které tuto část podniku (včetně majetku, který neměl být součástí) ocenily přibližně na 5 miliard Kč. Bylo tak prokázáno, že vznikla nedovolená veřejná podpora ve výši přibližně 7 miliard. Předražení je vyšší, pokud by se odečetl majetek, který měl být v katastrálních mapách již převeden na SŽDC od 1. 1. 2003.“ (citace z materiálu RJ).

Desítky znalců

Test soukromého investora velmi zjednodušeně znamená, kolik by za pozemky, na nichž leží koleje, zaplatil soukromník, když tam budou muset ony koleje zůstat. Tudiž investice k ničemu... Tedy „tržní“ hodnota takového pozemku je nula.

Dále argumentuje tím, že znalec k ocenění majetku (PwC) byl ustanoven Městským soudem Praha 26. května 2008, posudek dokončil 17. června 2008, smlouva byla uzavřena 26. června 2008, čili na vyhotovení posudku zahrnující koleje od nejzápadnějšího místa u nás, tedy od Hranic v Čechách, po státní hranici Mosty u Jablunkova, měl pouhých 21 dnů (včetně tří víkendů). Posuzováno bylo cca 34 tisíc položek (budovy, pozemky, stroje, dopravní prostředky atd.), zpracováno - včetně příloh na 72 stranách- citace z materiálu RJ.

Že tu něco nehraje, je patrné na první pohled. Kolik lidí v rámci

soudem ustanovené právnícké osoby znalce by na posudku muselo pracovat? To se nedalo dohledat ani v roce 2008, ale aby se vše stihlo, muselo by jich být skutečně mnoho.

Nepromlčeno?

Problém „práce kvapná málo platná“ spočíval v tom, že podle usnesení vlády měla transakce proběhnout do 1. července 2008 (druhá vláda Mirka Topolánka). Nicméně znalec (tedy PwC) si svůj postup při ústním jednání obhájil a soud jej akceptoval. Soudkyně v ústním odůvodnění rozsudku konstatovala, že takovýto převod majetku se nedělá každý den, resp. byla to ojedinělá operace, která se nebudě opakovat tím spíše, že byla časově limitována usnesením vlády.

Na místě je otázka, proč soud neakceptoval námitku promlčení (4 roky) uplatněnou všemi žalovanými? Věc by skončila již v roce 2015. A kdyby se místo tvrdého oddělení provozu od dopravní cesty ve formě dvou „státních“ společností (a jejich dcer) zvolil německý holdingový model DB A. G. - DB dopravce (Fernverkehr & Regionalverkehr) / DB Infrastruktur + množina několika desítek dceřiných společností, k podobnému soudu by nedošlo. Vznikla by ČD a s. zahrnující dopravce, správu dopravní cesty a dceřinné společnosti.

Miroslav Zikmund

Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (6) Neodbytná únava a spánek

V této sérii článků se zaměřuji na dokument, který v roce 1969 vydala tehdejší Federace lokomotivních čet. Jedná se o Výňatek lékařské zprávy kolektivu vedeném ve spolupráci s doc. Dr. K. Benem. Tento dokument vycházel ze starší studie, Otázky patofyziologického ovlivnění cest nervové soustavy u dispečerů a strojvůdců všech trakcí. (citace jsou typovány kurzívou).

Minulým tématem byl nedostatek spánku a vhodná skladba směň. V tomto článku se zaměříme na další aspekt, který je pro naši práci nebezpečný. Zmíněná lékařská zpráva ho nazvala „Absence vědomí“.

Citují:
Absence vědomí strojvedoucího při řízení lokomotivy za jízdy byla časově příčinou nehody. Zákon a služební předpisy nařizují strojvůdci, aby okamžitě přerušili službu pociťuje-li tzv. „únavu“, jinak je potrestán za to, že tak neučinil v tom případě, když způsobil přítom škody na hospodářských hodnotách, nebo na lidských životech.

Ale zákon ani služební předpisy přesně nedefinují, při jak velké tzv. „únavě duševní“ či „fyzické bolesti“ má

strojvůdce službu ukončit. Definovat velikost únavy nebo bolesti ani nemůže, protože na to nejsou žádné kvantitativní jednotky, od jejichž velikosti by byla únava či zdravotní stav nebezpečná. Proto je nutné při vyšetřování soudních případů rozlišovat tři druhy sníženého, nebo až úplně vymizelého vědomí a to:

- únava nebo pocit únavy
- ospalost nebo pocit ospalosti
- mentální bloky.

Pocit únavy

Jisté jasné všem jsou pocit únavy. Všichni to dovedeme popsat. Začíná to postupným ubýváním bdělosti a pozornosti. A to kolísá jak na vlnách od bdělého stavu, až po chvilkovou ztrátu vědomí. Což může být v konečném

důsledku i mikrospánek.

Proti tomu všemu se snažíme samozřejmě různými způsoby bojovat. Někdo stojí, někdo otevře okno, někdo kouří, někdo si nahlas povídá.

Pocit ospalosti

Závažnější jsou ovšem pocit ospalosti. Jak všichni víme, při spánkovém dluhu mohou přijít u jakoukoli denní nebo noční dobu a bojujeme proti nim stejně, jako proti pocitu únavy.

„Šetřením bylo zjištěno, že strojvůdci, kteří používali prostředků jako například kávy, cigaret a podobně, se daleko značněji a dříve vyčerpají, než strojvůdci, kteří nekouří. Má to samozřejmě značný vliv na prostředí, hlavně pak u uzavřených prostorů, jako jsou

kabiny elektrických a motorových lokomotiv. Oba tyto popsání a zjištěné stavy jsou podporovány klimatickými faktory kabiny (horko, malé proudění vzduchu) a v neposlední řadě pak monotónními zvuky motorů a jemnými vibracemi lokomotiv.“(sic!)

Všichni dobře víme, že spánkový dluh se sčítá. Umíme-li překonat jednu noc, nemusíme umět překonat noc druhou, do které se samozřejmě započítává předešlý spánkový dluh. Tomu se lze vyhnout jediným možným způsobem. Nesmíme dávat dvě turnusové směny za sebou se špatným vyspáním v nevhodném prostředí nocležny. Všichni také víme, jak v dnešní době i přes veškerou snahu nocležny vypadají. V minulém grafikonu 2023/24 jsme v turnuse měli výkony, kdy strojvedoucí mezi dvěma nočními spaly nocležně. Velmi často jsme potom četli

různá hlášení na hluk, špínu a nepořádek a podobné věci, znemožňující důstojný a hlavně důkladný odpočinek.

Je potom pouze na nás a na síle osobnosti, aby dotyčný strojvůdce oznámil, že mu nebylo umožněno, aby si mezi směny řádně odpočinul, a proto na druhou noční směnu odmítá nastoupit.

Alarmující slova

V dalším pokračování se budeme věnovat třetímu druhu absence vědomí – nejnebezpečnějšímu z nich – mentálnímu bloku

Na závěr tohoto článku opět musím konstatovat. Celou zprávou se jako memento opakuje únava a nedostatek kvalitního odpočinku. I po tolika desetiletích na platnosti této zprávy je důležité každé slovo, protože žádné z nich je alarmující.

Evžen Mikolajek

Místo na dobře známou trať vjíždíme na tenký led Rizikových návěstidel na tratích neubývá

Na konci července 2024 vyšel v dvojčísle Zájmů strojevodce č.13-14 velmi obsáhlý příspěvek pojednávající o systémech návěstění na české železnici a formě zabezpečení, která je dle tria zkušených autorů z Centra dopravního výzkumu v Brně značně riziková. S popsáními závěry této vědecké instituce bez výhrad souhlasím, i když nastíněné problémy se týkají tratí zejména kolem Brna, u nichž nedisponuji seznáním. S ing. Pavlem Skládaným jsem od té doby ve spojení a konzultoval jsem s ním i další nástrahy na tratích SŽ.

Nejen na jižní Moravě, bohužel již v celé republice se v posledních letech rozjel nepřijemný nešvar, kdy Správa železnic po rekonstrukcích kvůli propustnosti na trať sice instaluje zabezpečovací zařízení 3. kategorie, konkrétně AB s oddílovými návěstidly, ta jsou ale bez přenosu kódu. Jak známo, národní VZ již není dovoleno nově zřizovat a vždy má být pro tyto případy sledováno nasazení ETCS. Dostáváme se tak na scesti – nespustění kódování na nových stavbách nás připravuje o účinnou pojistku, která by mohla ve složitých dopravních situacích (např. návěstidla v ostrých protisměrných obloucích) strojevodci varovat.

Provozním řádem drah jsme limitováni na maximální traťovou rychlost 100 km/h v případě, kdy není aktivován národní VZ, i když trať je konstrukčně připravena na rychlost vyšší. Uvedený a pro strojevodci nevyhovující stav železničních novostaveb bude platit do doby, než SŽ aktivuje moderní zabezpečovací ETCS. Přechodový stav ale na některých tratích trvá zbytečně dlouho – kupříkladu úsek mezi ŽST Lysá nad Labem a ŽST Čelákovice na trati 524A s dokončenou optimalizací v roce 2023. A není to jediný případ – na téže trati to jsou i všechny další mezistaniční oddíly, které již rekonstrukcí prošly, takže od pražských Vysočan přes výhybnu Skály, ŽST Praha-Horní Počernice až po vjezd do ŽST Mstětic. Stejně tak modernizovaný úsek tratě 521B mezi pražským Smíchovem a Radotínem a pak také ten, na který se blíže zaměřím ve svém příspěvku.

Trať 505C pro provozní odklon vlaků

Když jsem loni na jaře obnovoval seznání tratě 505C, všichni hradečtí strojevodci, kteří zde vozí elektrické jednotky Panter, mě upozornili na riziková návěstidla v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem a v ŽST Pardubice hlavní nádraží – tedy slévání jejich návěstních znaků s okolním osvětlením. Zatímco hradečtí strojevodci tato číhající rizika dobře znají, co ostatní kolegové? Pro strojevodci nejen v Bohumíně, ale i v Olomouci, Praze, Brně či Břeclavi může trať 505C fungovat jako odklonová v případě, že se na koridoru od Prahy (trať 501A) stane mimořádná událost. Všichni máme podepsanou Kartu seznání, ale reálně hrozí, že se od obnovy seznání na odklonovou trať dostaneme třeba po 11 měsících, ještě za tmy a zhoršených povětrnostních podmínek. Místo na nám dobře známou trať vjíždíme na tenký led, který se může kdykoliv prolomit. Posuďte sami, o jak závažný problém se jedná...

Splývající návěsti cestových návěstidel

V obvodu ŽST Pardubice-Rosice nad Labem se před ostrým levotočivým obloukem nacházejí na stěblovském zhlaví pro směr od konce k začátku trati cestová návěstidla Sc1c a Sc2c, a to v km 3,776. V celé stanici není aktivován národní VZ, návěstidla jsou tedy bez přenosu kódu. Nacházejí se na konci rovného úseku od zastávky Pardubice-Semtín, takže ve dne jsou velmi dobře viditelná, v noci nikoli. Jak je patrné z obrazové přílohy č. 1, návěsti cestových návěstidel „Stůj“ a „Rychlost 40 km/h a Výstraha“ zcela zanikaly v záplavě světél z průmyslového areálu „Pardubice Rosice Park“. Nejen chladně žlutá svítidla, ale také červenomodré reklamní neony (všechny barvy pro dráhu přímo zaslíbené!) se slévaly s návěstními znaky cestových návěstidel a strojevodci si měl při rychlosti 100 km/h vybrat tu „správnou“ návěst. Zbytečný kontrast způsobovala i skutečnost, že na stěblovském zhlaví jsou dodnes výhybky č. 26-29 a místo zrušeného přejezdu s PZS P5352 v km 4,239 zbytečně a nadměrně osvětlené, jak dokládá obrazová příloha č. 2.

Do řešení nevyhovujícího stavu se pustil hradečtí strojevodci-instruktor ing. Martin Diák a na tento problém psal hlášení, dokonce komunikoval s pracovníkem SŽ, OR Hradec Králové

panem Lorencem. Díky kolegově ochotě a všímavosti zalarmovala Správa železnic majitele průmyslového areálu a došlo k výraznému zlepšení popisovaného stavu, když svítidla, až na jedno jediné, byla správně sklopena. Zmírnění světelné intenzity je patrné i na obrazové příloze č. 3. Bohužel, jedná se zatím jen o dílčí úspěch, bezpečnostní riziko stále přetrvává.

Další zlepšení stavu by mohlo nastat poté, kdy dojde k osazení vzdálenostních upozorňovačů (černých desek s bílými trojúhelníky) před návěstidly Sc1c, Sc2c, i když ta se nacházejí na konci rovného úseku a ve dne jsou dobře viditelná. Stejně tak zhasnutí svítidel nad výhybkami č. 26-29 by vedlo ke snížení kontrastu v zorném poli strojevodciho.

Svatozář nad pardubickým hlavním nádražím

Aby toho nebylo málo, jen o dva kilometry dál směrem ke konci trati se objeví podobný, možná ještě zákeřnější problém. Při jízdě proti správnému směru (po 2. TK) ze ŽST Pardubice-Rosice nad Labem je vjezdové návěstidlo 2RS v km 1,605 do ŽST Pardubice hl. n. schováno za mírným levotočivým obloukem a je velmi špatně viditelné – v obrazové příloze č. 4 je na návěst „Stůj“ tohoto návěstidla upozorněno červenou šipkou. Při jízdě po správné koleji (1. TK) ve směru ze ŽST Pardubice-Rosice nad Labem je vjezdové návěstidlo IRS v km 1,605 sice lépe viditelné, ale v noci se jeho návěst „Výstraha“ či dvousvětlová návěst slévá s velmi intenzivním žlutým osvětlením průmyslového areálu PARAMO – viz obrazová příloha č. 5.

Před vjezdovými návěstidly IRS a 2RS jsou sice vzdálenostní upozorňovač osazena, ale návěstidla opět

nepřenášejí kód národního VZ. Při jízdě do ŽST Pardubice hl. n. z mostu přes Labe navíc trať mírně klesá a záměna návěstí uvedených vjezdových návěstidel je poměrně velká.

Existuje řešení komplikované situace?

Nerad zakládám ruce do klína, nerad jen popisuji, komentuji, ale snažím se přispět k nápravě. Prvním krokem je uveřejnění tohoto příspěvku, aby všichni strojevodci, kteří se na trať 505C mohou potenciálně dostat, byli na riziková návěstidla připraveni. Centrum dopravního výzkumu v Brně oba popisované případy zapracovalo do příručky o rizikových návěstidlech a tu postoupí bezpečnostní komisi Ministerstva dopravy ČR, zároveň poslouží při jednáních se Správou železnic a Drážní inspekcí. Možná i díky tomu se zavedení ETCS plánované na rok 2025 na této trati nebude zbytečně odkládat.

Dále jsem v aplikaci HelpDesk sepsal hlášení č. 5229 a SŽ, OR Hradec Králové, jsem vyzval k osazení vzdálenostních upozorňovačů před cestovými návěstidly Sc1c, Sc2c. Tento požadavek plně podporuje i ing. Skládaný z Centra dopravního výzkumu v Brně, který zhodnotil mnou popisovaný stav v Rosicích jako nevyhovující, působící dojmem vážného bezpečnostního rizika – je možná záměna návěstí s jiným světelným zdrojem či úplné přehlédnutí strojevodciho, který zde jede po delší pauze a přesnou polohu návěstidla nemusí znát. Vzdálenostní upozorňovač by tak strojevodciho umožnila odvodit si přesnou polohu hlavních návěstidel. Vždyť upozorňovač (dříve nazývané mlhovky) nejsou žádnou výjimkou i v naprosto rovných úsecích tratí – vezměme v úvahu např. koridor mezi

Prahou a Českou Třebovou, konkrétně stanicí Kostěnice. Jak od Moravan, tak od Pardubic se vjezdová návěstidla 1L, 2L a 1S, 2S nacházejí v dlouhých rovných úsecích s dostatečnou viditelností (zcela jistě přes 1 000 m) a navíc všechna hlavní návěstidla přenášejí kód národního VZ. Přesto před všemi čtyřmi vjezdovými návěstidly je celá sada upozorňovačů situována. A ŽST Pardubice-Rosice nad Labem? Cestová návěstidla bez přenosu kódu s výrazným ovlivněním okolními světelnými zdroji, ale upozorňovač chybí!

Žádné upozorňovač není stejné

Chtěl bych na závěr podotknout, že osazení „mlhovek“, tedy černých desek s bílými trojúhelníky je jedním z nejrychlejších a snad i nejlevnějších řešení, jak strojevodciho upozornit, že vjíždí příbližně do třisetmetrového pásma v takovém úseku trati, kde panují nedostatečné rozhledové poměry. Jenže i upozorňovač je takové zařízení, které vyžaduje opravu či občasnou výměnu, aby stále splňovalo svůj účel. Obrazová příloha č. 6 ukazuje upozorňovač II na trati 502A na 2. TK před vjezdovým návěstidlem 2L Odbočky

Babín ve směru od ŽST Poděbrady. Deska je celá posprejovaná a bílé trojúhelníky neviditelné. Na téže trati se objevilo i kuriozní návěstidlo před vjezdem do ŽST Libice nad Cidlinou ve směru od Poděbrad v přibližném km 311,400 – obrazová příloha č. 7 popisuje stav na 1. TK, kdy z upozorňovačů III jeden trojúhelník upadl a ty zbylé jsou tak silně zaprašované, že jsou v noci stejně neviditelné.

V tomto je výrazně zanedbávána činnost, neprobíhá periodické čištění, nebo výměna návěstidel a čeká se jen na hlášení strojevodciho, aby se ledy trochu pohnuly. Pokud hlásím špatně viditelné návěstidlo vlivem vegetace (a že jich loni bylo požeňnané), jako přes kopírák dostávám odpovědi typu: „Viditelnost odpovídá ustanovením normy TNŽ 34 2620“, u ostatních hlášení pak často kroutím hlavou nad vyjádřením typu: „Měnit, posouvat a doplňovat návěstidla nebudeme!“ S tímto laxním přístupem se idea bezpečné železnice hodně vzdaluje, ale o tom zase někdy příště.

Text a foto Kamil Bureš



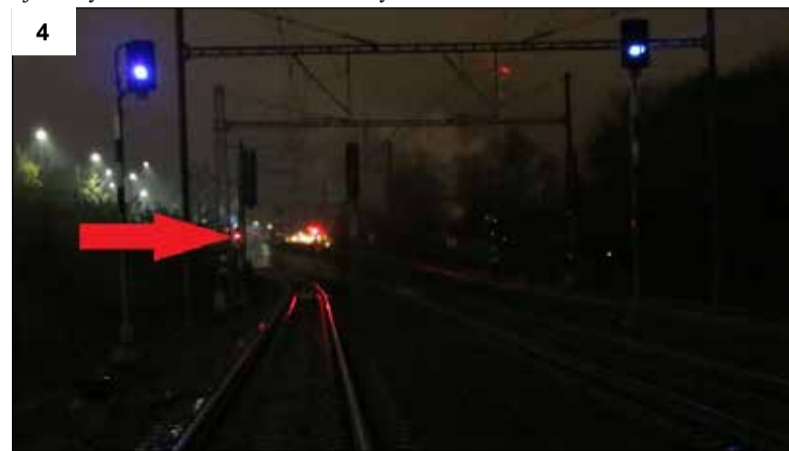
Žst Pardubice- Rosice nad Labem, návěsti cestových návěstidel Sc1c, Sc2c



Zbytečně osvětlené stěblovské zhlaví žst Pardubice - Rosice nad Labem



Cestová návěstidla Sc1c, Sc2c po sklopení svítidel průmyslového areálu Rosice



Návěst Stůj vjezdového návěstidla 2RS do žst Pardubice hl. n.



Návěst Výstraha vjezdového návěstidla IRS do žst Pardubice hl. n.



Posprejované vzdálenostní upozorňovač II před vjezdem na odbočku Babín



Zničené vzdálenostní upozorňovač III před vjezdem do žst Libice nad Cidlinou

Neveselý doklad „velkých ideálů“ po změně politických poměrů na přelomu let 1989 / 1990

Smutný osud vlečky

Pozornému cestujícímu jedoucímu z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic (ČV) sedícímu vlevo ve směru jízdy, popř. padlé cestujícímu z/do Českých Budějovic by neměla uniknout pozoruhodná kolej směřující „do lesa“, v obvodu ZST ČV prorostlá stromy. Podle serveru mapy.cz je to vlečka do průmyslového areálu Hospodářského parku České Velenice. Založena byla 27. prosince 1991.

Na východní a severní straně je areál parku „ohrazen“ státní hranicí CZ - AT, na jednom místě je úřední hraniční přechod České Velenice, Hospodářský park / Gmünd, vedený jako „turistický hraniční přechod“ vzniklý před vstupem do „schengenského prostoru“, ale rovněž před vstupem ČR do EU, tudíž zde nebyla ani celní, ani pasová kontrola.

Část státní hranice tvoří společná hraniční cesta České Velenice - Gmünd-Böhmzeil (Česká Cejle) značená v hraniční dokumentaci jako SC2 - pomyslná čára státní hranice prochází uprostřed. Rakouské turistické značení tudíž vede oranžovou značku NatKn (co to znamená, netuším). Společnou hraniční cestu kříží komunikace vedoucí do areálu rakouské firmy.

Respekt k vlastníkům

U hraničního znaku V/39 u bývalé rakouské celnice začíná společná hraniční cesta (SC1) dlouhá 150 metrů vedoucí ulicí Grenzasse. Končí u hraničního znaku V/40, v místě kudy vedla původní stopa úzkorozchodné trati z Gmündu do Litschau. Připomínkou je ulice s názvem Lokalbahnstrasse.

Státní hranice v ose ulice, tudíž v dobach „železné opony“ vozidla jedoucí ve směru k „celnici“, na pravé části ulice, jezdila po výsostném československém území, kam se československý občan nemohl dostat... Od velenického nádraží vedla trať současnou ulicí TGM, od konce ulice je pak stále zřetelná původní stopa trati, po níž se dá projít až k obtížně průchozímu lesíku náletových dřevin. Na druhé straně lesíku „pokračuje“ trasa podél plotu fotovoltaické elektrárny ke státní hranici.

Hraniční dokumentace pochází z roku 1923, po skončení definitivního vytyčení průběhu státní hranice ČR - Rakousko na základě mírové smlouvy podepsané v Saint Germain, oficiálně vyjasňující situaci v pohraničí. Rakousko tehdy uznalo nezávislost Československé republiky a odstoupilo našemu státu část území o rozloze 118 km². Průběh státní hranice se drobně upravoval - respektovala se katastrální hranice pozemků vlastníků žijících na té, či oni straně nově vzniklé státní hranice.

Číslo výhybek nečitelná

Naše historické prameny používají pro tuto oblast název „České

Vitorazsko“. Rakušané mají zažitý termín „13 odstoupených obcí“. Vlastní zábor pohraničí byl stanoven na 31. července 1920. Delimitační komise neměla při vytyčování státní hranice jednoduchou práci. Historická dokumentace - plány, náčrty jsou datovány léty 1921 a 1922. Historii ČV podrobně popisují panely umístěné v kaštanové aleji vedoucí od nádraží do centra. Na jednom z panelů je informace o zahájení výstavby parku dne 5. dubna 1993, foto zachycuje ing. Jiřího Sedláčka - tehdy ředitele ŽOS.

Na konci plotu vedeného přibližně v linii státní hranice, na hraně svahu, pod níž se nachází rakouská firma, jsem odbočil doleva, prodral se houštím a vstoupil na vlečkovou kolej. Kdy přesně byla vlečka zbudována se mi dohledat nepodařilo, nicméně na silně orezlých kolejnicích z třínečkových železnic je patrné typ kolejnic S49 a číslice 99 nepochybně značí rok výroby.

Vlečka je zaústěna do celostátní dráhy v ZST České Velenice do koleje č. 8 výhybkou č. 35 v km 164,567. Ukončena je v km 3,757 zaradlením kuse koleje. Celková stavební délka vlečky činí 4,046 km. Na několika místech jsou odbočné koleje z „mateční koleje“, čísla výhybek jsou nečitelná a smysl v jejich procházení jsem - zejména z důvodů překážky v podobě náletových dřevin - neviděl. Patrně „příprava“ na budoucí možné rozšíření.

Stromy přes koleje

Okolí vlečky je hustě zarostlé náletovými dřevinami zasahujícími do průjezdného průřezu, na řadě míst rostou stromy přímo v tělese trati. Po několika stovkách metrů jsem „narazil“ na vyvrácené stromy ležící přes koleje. Pozoruhodné je, že se vesměs jedná o borovice, vysoké odhadem 4 - 5 metrů, až na výjimky ležící zleva ve směru chůze. První překážka byla u výhybky (číslo nečitelné), ale byl tam staničník (po staru hektometrovník s číslicí 3,1). Staničníky jsou skryté v náletových dřevinách a vysoké suché trávy a lže obtížně najít. Dobře viditelné jsou na fotografii (mapy.cz) vlečky z roku 2005 „Paintballové hřiště u vlečky“ (18 let staré), jenže na oné „plošetě“ fotce v podstatě žádná vzrostlá vegetace není zachycena. Naproti tomu fotka vlečkové koleje z roku 2018 poměrně hustě

náletové dřeviny podél koleje zachycuje. Rozdíl v obrůstání trati náletovou zelení je patrný na mapy.cz (nabídka různých období leteckého snímkování).

Původně jsem chtěl počítat, kolik padlých stromů leží přes kolej. Po dosažení počtu 10 jsem počítat přestal.

Plnou rychlostí...

Vlečková kolej kříží cyklotrasu číslo 341 a červenou turistickou značku. Na fotce z roku 2005 (mapy.cz) je vidět zadní část světelné přejezdové signalizace přejezdu číslo 10969. Následuje přejezd číslo 10968 opatřený světelnou výstražnou signalizací. V následujícím úseku k přejezdu 10967 na silnici 103 leželo na koleji několik vyvrácených stromů jejichž přelézání bylo o „zlomsinohu“, takže jsem se prodral houštím a místo obešel, odhadem asi tak 100 metrů.

Ačkoli je na přejezdu 10967 přejezdová signalizace bez kmitajícího bílého světla, auta po rovné komunikaci frčí plnou rychlostí, ač zákon o provozu na pozemních komunikacích stanoví něco jiného. PČR by zde mohla „troškou do mlýna“ přispět k sanaci státního rozpočtu... Vzdáleností upozorňovala na silnici samozřejmě jsou. Za přejezdem, z pohledu polohy vjezdových návštěvníků „v obvodu ZST“ to celkem šlo. Na několika místech stromy rostoucí v průjezdném průřezu, na jiných přímo v tělese koleje.

Další výsledky pátrání

Pokud jde o vlastní provoz - mnoho se toho dohledat nedá. Na internetu jsem našel krátkou informaci z 15. listopadu 2000 „Do Hospodářského parku Českých Velenic už jezdí vlak“.

„Slavnostní zahájení provozu železniční vlečky v délce 3,6 kilometru pro Hospodářský park v Českých Velenicích na Jindřichohradecku se dnes uskutečnilo za účasti delegace Evropské komise a zástupců Ministerstva pro místní rozvoj ČR.“

Dále se mi podařilo zjistit: - úřední povolení ev.č. ÚP/2000/2875 k provozování dráhy bylo Drážním úřadem vydáno dne 27.6.2000./

- provozovatelem dráhy byla společnost České dráhy, a. s.,

- vlastníkem dráhy byla společnost Hospodářský park České Velenice, a.s. se sídlem České Velenice 555, 378 10 České Velenice,

- provozování dráhy bylo ukončeno rozhodnutím Drážního úřadu č.j. DUCR-19869/11/Bg ze dne 3. 5. 2011 a to ke dni 30. 6. 2011 a to na základě oznámení provozovatele dráhy, společnosti České dráhy, a.s., který ztratil právní vztah k vlečce - ze strany vlastníka mu byla dána výpověď,

- vlečka je tedy v současné době bez platného úředního povolení, ne však úředně zrušena, tj. je možné kdykoliv požádat Drážní úřad o vydání úředního povolení po splnění všech legislativních podmínek.

Slova svědka

Vzpomínka pana Luboše Klečatského, vedoucího skupiny RLČ (ČD Cargo, a.s., PJ ČB): „Ještě stojí za zmínku, že tehdy (1998) se mluvilo o tom, že hlavním důvodem plánu výstavby vlečky je budoucí výstavba velké pily v Hospodářském parku. Ale jestli to měla být dřevařská společnost Schweighofer, to nevím. Každopádně finance z „Evropy“ byly, stavět se následně začalo. Na výjezdu z Velenic směrem na Veselí výstavbě padla za obětí pravá mostní podpěra bývalého přemostění, přes které kdysi vedla trať od Budějovic do osobní části stanice (přemostění zničeno při náletu na konci války na jaře 1945), levá podpěra stojí dodnes. Na vlečce byly vybudovány tři přejezdy s PZZ (hlavní silnice do Velenic, silnice na Žizkovo předměstí a polní cesta ...). Provoz byl zahájen buď v roce 2000 nebo 2001, to už nevím přesně. O železniční přepravu ale žádná z větších firem, které v parku působily, neměla zájem. Pouze jeden místní velenický podnikatel, který (myslím do roku cca 2000) zpracovával tvrdé dřevo v prostoru přímo u nádraží, si nově pronajal prostor v hospodářském parku a zpracování přenesl tam.“

„Pokud si dobře pamatuji, tak řezal a štípal tvrdé dříví na palivo, hlavními odběrateli tehdy asi byly fyzické osoby z Rakouska, ale ruku do ohně za to nedám. Takže se tam občas vezly vozy Eas s tvrdým dřívím. Řádově šlo o jednotky vozů. Jestli tam šlo také nějaké uhlí pro maloodběratele, to už nevím. Mám takový pocit, že ano, ale nevím jistě a mohu se mýlit.“

Denně. Někdy jen s lokomotivou

„Obsluhu vlečky obstarávala místní staniční záloha, která kolem roku 2000 dělala jen v denních směnách, ráno tam byl přetah nákladního vlaku do Gmündu (zátěž chodila na Mn vlacích od Budějovic a od Veselí), pak byl staniční

posun, sestava Mn vlaků a zmíněná obsluha vlečky, odpoledne byl další přetah nákladního vlaku do Gmündu. Turmusově tam byl nasazován Čmelák 771.078. Jízdy na vlečku se zátěží byly řídké, takže se tam kvůli šuntování těch třech přejezdů začalo jezdit denně a to i se samotnou lokomotivou, když nebyla zátěž. Vůbec si už nepamatuji, jestli se kvůli těm přejezdům jezdilo denně od počátku provozu nebo až po nějaké době, když byly problémy s funkcí přejezdů. A vůbec si nepamatuji, kdy to ježdění na vlečku skončilo. Já odešel z Velenic 1. září 2002 do Budějovic a nevzpomínám si, zda se tam ještě jezdilo nebo zda to skončilo už za mého působení tam.“ Tolik Luboš Klečatský.

Zmařené naděje

Hospodářský park, resp. jeho vlečka je smutným dokladem „velkých ideálů“, jak hospodářsky pomoci oblastem dnešního Česka a Rakouska (kdysi na společně existujícím katastrálním území), hospodářsky posíleným existencí „železné opony“ po změně politických poměrů na přelomu let 1989 / 1990. „Železniční dílny“ v Českých Velenicích, v nichž za „normalizace“ našel díky ing. Jiřímu Sedláčkovi azyl před „normalizátory“ legendární salonní vůz prezidenta Masaryka (Aza 080) - jsou také minulostí. V areálu ŽOS, ukryt před zraky veřejnosti (a hlavně normalizátorů), byl vůz umístěn na pomníku - v roce 1991 prošel v ŽOS České Velenice revitalizací a vrátil se opět do příležitostného provozu. Záchrana vozu sice připravila v roce 1969 inženýra Sedláčka o funkci technického náměstka, ale v ŽOS zůstal jako hlavní technolo.

ŽOS ČV byly od 1. října 1993 privatizovány, od roku 2001 fungovaly jako ŽOS CZ a.s., nicméně postupně se podnik dostával do finančních problémů. V roce 2012 koupila závod firma LEGIOS, která v areálu pokračovala v tradici železničních oprav a strojů, ale v červnu 2014 ho kvůli reorganizaci uzavřela. O práci přišlo skoro 100 lidí a uzavření závodu se negativně dotklo celého města.

Tři měsíce po uzavření železničních dílen v Českých Velenicích Jiří Sedláček zemřel. V areálu „hospodářského parku“ se v současnosti nachází sedm bloků fotovoltaických elektráren.

Miroslav Zikmund

(poděkování za doplňující informace patří ing. Lukáši Vernerovi a panu Luboši Klečatskému)

Společenská rubrika

Dne 30. listopadu odešel do zaslouženého důchodu pan **Vratislav Kracik** a dne 31. prosince pan **Liboslav Kučera** a pan **Jaroslav Trtík** ze ZO FS Nymburk. Děkujeme za vykonanou práci.



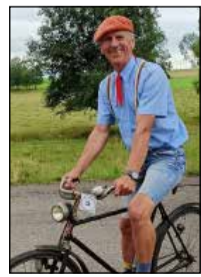
Dne 15. prosince odjel trutnovský strojvůdce a člen ZO FSČR Trutnov **Jan „Muff“ Pirk** svůj poslední rychlík z Hradce Králové do Trutnova a symbolickým otočením na trutnovské točnice ukončil své zaměstnání u ČD a. s. Do dalších let přejeme Muffovi pevné zdraví a životní pohodu. Na snímku Tonička Teichmanna je se svým synovcem Jiřím Bouškou. Brutus.

Dne 17. prosince ukončil svoji celoživotní práci na železnici pan **Václav Hlavatý**, strojvedoucí ČDC a člen ZO FS Turnov. S poděkováním za všechnu odvedenou práci přejeme Vendovi do

dalších let hodně štěstí, pohody, klidu a tolik potřebného zdraví. ZO FS Turnov.

Den po Štědrém dni oslavil své významné životní jubileum 60 let od narození náš kamarád a kolega, pan **Roman Polák**, turnovský strojvedoucí ČD a člen ZO FS Turnov. Romikovi popřejeme do dalších let spoustu štěstí, zdraví a celkové pohody. Kamarádi a kolegové z Turnova.

Na sklonku loňského roku po poctivě a s grácií odvedené práci odešel do důchodu náš kamarád strojvedoucí **Jaroslav Štefek** z třínečkové pracoviště CDC. Přejeme hodně zdraví, abys vše nové zvládal s přehledem a humorem, jak jsi zvládal dosud. Přeji členové ZO Jablunkov.



S koncem GVD 2024 odjel svou poslední směnu strojvůdce ČD Cargo a. s. **Vladimír Brožek**, místopředseda trutnovské ZO FSČR pro společnost Cargo. Do dalších let

prejeme Vláďovi pevné zdraví, další skvělá dobrodružství a krásné fotky z jeho cest po celém světě a předem děkujeme za jeho odvedenou práci ve prospěch členů FS, kterou se rozhodl ukončit až s koncem volebního období na sklonku roku 2025. Foto VB. Brutus.

Na konci roku odešli ze strojvůdčovských řad dva naši kolegové, oba ze zdravotních důvodů. Nejprve to byl v listopadu pan **Luboš Pásl**, strojvedoucí ČD Cargo a v prosinci pan **Jiří Drozen**, strojvedoucí ČD. Přejeme oběma brzké zlepšení jejich zdravotního stavu, hodně štěstí a spokojenosti do dalších let. Členové ZO FS Meziměstí.

Dne 3. ledna oslavil své 70. narozeniny pan **Milan Winkler**, dne 18. ledna slaví pan **Slavomír Puš** své 70. narozeniny. Dále dne 23. ledna slaví své 80. narozeniny pan **Petr Linhart** a dne 24. ledna pan **František Konůpka** slaví své 80. narozeniny. Hodně štěstí a pevné zdraví přeje výbor ZO FS Nymburk.

Dne 14. ledna oslavil šedesát

narozeniny člen prezidia Federace strojvůdců **Pavel Semecký**. Do dalších let Ti, Pavle, přejeme hodně zdraví, síly a optimizmu. Za všechny gratulanty prezidium FS.

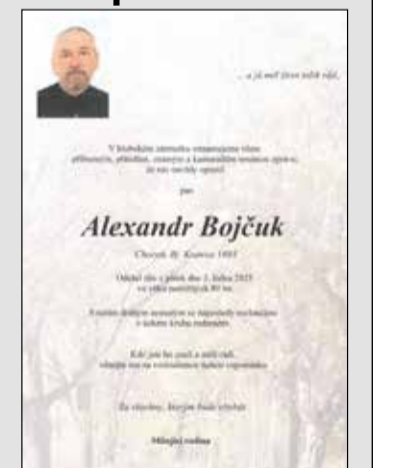
Dne 15. ledna slaví 60. narozeniny **Pavel Molata** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Gratulujeme!

V měsíci únoru oslaví své životní jubileum náš kolega ze Seniorského klubu při liberecké základní organizaci, krásných sedmdesát pět let (přesně 6. února) **Vladimír Valenta**. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorského klubu mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

Dne 16. února oslaví 65 let kolega **Vojtěch Stejskal**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

Dne 16. února oslaví 70 let **František Souček** ze ZO FSČR Čerčany. Vše nejlepší!

Opustili nás



V pátek 3. ledna nás opustil ve věku 80 let náš bývalý kolega **Alexandr Bojčuk**. Věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Za ZO Pardubice vyjadřujeme upřímnou soustrast rodině."

Dne 12. ledna 2025 zemřel ve věku 85 let pan **Petr Mikuška**, bývalý strojvedoucí depa Meziměstí.

Věnujte mu s námi tichou vzpomínku. ZO FS Meziměstí



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fsccr.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 Peříšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 725 926 633. E-mail: zajmystrojvudce@fsccr.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

