

● ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače... str. 2 ● Kolaps potvrdil, že ETCS má být zprovozněno uvážlivě... str. 3 ● Zpoždění vlaku versus přiměřená doba na oddech a jídlo ... str. 3 ● Více takových akcí ... str. 3 ● 35. výroční členská schůze ZO FSČR Trutnov ... str. 3 ● Vracovský železniční den ... str. 4 ●

číslo 8

30. dubna 2025
ročník 78



Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Odborníci o současnosti a budoucnosti kolejové dopravy Železnice Pardubice 2025

Ve čtvrtek 10. dubna se konal na pardubické Dopravní fakultě Jana Pernera 11. ročník odborného setkání Železnice Pardubice. Dopravní odborníci, železničníři a politici zde hovořili o současnosti a budoucnosti železnice, Federaci strojířů České republiky zastupoval její prezident Jaroslav Vondrovic.

Odpolední část setkání otevřel bývalý ministr dopravy a místopředseda Poslanecké sněmovny ČR Karel Havlíček, po něm si vzal slovo generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, který hovořil o digitalizaci železnice a zmínil implementaci ETCS. Ve výhradním provozu je od letošního ledna 622 km tratí, dostupnost systému je podle jeho slov na 99 procentech. V prvním čtvrtletí 2025 bylo na těchto tratích ujet 9 143 268 km.

Do prosince 2028 je zavedení výhradního provozu ETCS podle Jiřího Svobody naplánováno na dalších 1716 km tratí, z toho úsek Praha - Kralupy nad Vltavou by měl být funkční v prosinci 2025, Praha - České Budějovice v prosinci 2026, Beroun - Plzeň - Cheb, Praha - Lysá nad Labem - Mělník, České Budějovice - České Velenice a další vybrané úseky v prosinci 2027 a Pardubice - Jaroměř, Hradec Králové - Týniště nad Orlicí, Veselí nad Lužnicí - České Velenice, Cheb - Sokolov, Nymburk - Mladá Boleslav a další vybrané úseky v prosinci 2028.

CDP, elektrizace, dekarbonizace

Absolutní plnění jízdního řádu v osobní dopravě činí 89,43 procenta, což reprezentuje 8 500 osobních a 1 500 nákladních vlaků denně 108 dopravců. Centrální dispečerské pracoviště Praha má šest dispečerských sálů, sál ETCS a cvičný sál, řídí 109 dopravních na 731 km. Centrální dispečerské pracoviště Přerov disponuje osmi dispečerskými sály, sálem ETCS a cvičným sálem, řídí 78 dopravních na 559 km.

Pak se Jiří Svoboda zmínil o podpoře pokrytí hlavních tratí mobilním signálem 5G. Z měření vyplynula slabá místa: U 5G je velký útlum při prostupu signálu do vozidel až 10 %, z dotace RRF je pokrývájí tunely Krasíkov a Praha-Vitkov. Ostatní místa se kryjí z národních zdrojů, nejvytíženějším úsekem je Praha - Česká Třebová.

U dekarbonizace železnice je alternativním zdrojem využití vhodných ploch pro instalaci fotovoltaických systémů - celkem 2 743 panelů bude na ploše 6 090 m² s výkonem 1,3 MWp. Jedná se úsporu v řádu milionů korun. Analyzují se další příležitosti - až 302 objektů s výkonem 14,1 MWp.

Rozvoj elektrizace se odvíjí podle koncepce MD, např. úseky Zdice - Protivín, Rudoltice v Čechách - Lanškroun. Stává se také dobíjecí body pro vlakové soupravy s bateriovým pohonem BEMU - Moravskoslezský kraj - realizace Štramberk, Budišov nad Budišovkou, Krnov, Jihomoravský kraj - připravuje se Veselí nad Moravou

BIM

Informační management staveb (Building Information Management - BIM) je metoda řízení a správy informací o stavbě, resp. majetku v digitálním prostředí. Cílem je uchování všech důležitých informací o stavbě po celou dobu jejího životního cyklu ve strukturované a strojově čitelné podobě. Informace jsou shromažďovány na jednom místě, odkud by měly být kdykoli online přístupné všem oprávněným osobám. To usnadňuje vyhledávání i aktualizování informací a umožňuje rozhodování na základě aktuálních dat.

Primárními benefity jsou zvýšení efektivity při projednávání a koordinaci návrhu technického řešení a následné výstavby, nahrazení papírových formulářů digitálními dokumenty a automatizace při přenosu dat do pasportních systémů. Aktuální počty stavebních akcí v režimu BIM - v projektové přípravě 39 staveb, v realizaci šest. Letos SŽ zahájí výběrové řízení pro projektovou přípravu a realizaci min. dalších 30 stavebních počínů, začleněny byly projekty PPP (projekt je svěřen soukromému partnerovi) a D & B (dodávky staveb „na klíč“)

Diagnostika železnice

Mezi další oblasti činnosti SŽ zmínil Jiří Svoboda diagnostiku železnice. Zde patří mezi významné projekty videoinspekce kolejového roštu, detekce přítomnosti a stavu objektů infrastruktury (návěstidla apod.) z čelních snímků z kolejových vozidel, úsekové hodnocení stavu infrastruktury a jeho vizualizace do map, pořízení nové diagnostické jednotky pro trakční vedení pro rychlost 200-230 km/h a pořízení hnačového vozidla nezávislé trakce pro vozbu diagnostických vozidel a diagnostiku ETCS. Speciální diagnostická kolejová vozidla SŽ najedou ročně 50 000 km.

O kybernetickou bezpečnost se stará dohledové centrum (SOC). Odbor řízení událostí a incidentů pečuje o monitoring, detekci, analýzu a reakci na kybernetické hrozby v nonstop provozu. Od ledna 2025 bylo zachyceno 16 775 pokusů o útok na uživatelské účty a PC, 2842 pokusů o zneužití technických zranitelností SW a HW, 116 nebezpečných přihlášení do perimetru SŽ a 78 útoky na webové aplikace SŽ.

Důležité počty

Generální ředitel AŽD Zdeněk Chrdle hovořil o tendenci železnice k ohromnému množství techniky (zabezpečovací a řídicí systémy, informační technologie, přenos dat a hlasu, ERTMS, ATO, ASVC a vyšší automatizace, 5G, FRMSC, CDP, ČRAV,

automatický vlak na automatizované trati, alternativní zajištění provozu železnice...). Zmínil také administrativní zátěž železnice, která může vést reálně až k její závažné redukci, jejímu prodražování ve všech oblastech (což vede zákonitě k nárůstu přeprav po silnici). Železnice je také nejdražší dopravní mód, jen minimum vlaku na hlavních tratích jezdí bez nutnosti dotací. Zátěž železnice je byrokracie, nesmyslná nařízení, mnohdy zbytečná vybavení, neskutecně složitá schvalovací procesy. Cena vlakokilometru osobního vlaku je dnes až 300 Kč, autobus přitom vychází na 60-80 Kč (cena jízdenky vlaku - obyčejné jízdné - např. Litoměřice hor. n.- Most je 120 Kč -52 km. Auto 7 l/100 km - tedy 3,5 litru, cca celkem 115,50Kč. Zdeněk Chrdle také položil otázku na její odpověď bychom se měli ihned zaměřit - co se stane, až objednatelé nebudou mít tolik prostředků na placení železnice, a to zejména regionální?

Zbytečná schvalování?

Zdeněk Chrdle také hovořil o národních požadavcích pro interoperabilní zástavbu v jednotlivých sousedských státech.

Česká republika - testy kompatibility s infrastrukturou (ESC testy) = že tedy ETCS na vozidle funguje s ETCS na trati. DeBo - posouzení shody s národními CZ požadavky (vozidlo ale bylo přeci již před tím pro provoz v ČR schváleno...)

Slovensko - Testy kompatibility (ESC) se slovenským ETCS. DeBo - posouzení shody s národními SK požadavky (vozidlo ale bylo již před tím pro provoz v SK schváleno...)

Polsko - Testy kompatibility (ESC) s polským ETCS. DeBo - posouzení shody s národními PL požadavky (vozidlo ale bylo přeci již před tím pro provoz v PL schváleno...)

Změna není ostuda

Železnice je podle šéfa AŽD také zatížena požadavky, které silniční doprava nezná: Schvalování vozidel i infrastruktury, DAC digitální automatické spráhy, ECM musí být od 16. června 2022 v souladu s článkem 15 odst. 5 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 - všechny osoby zabezpečující údržbu drážních vozidel musí být k této činnosti certifikovány, radiostanice s funkcí TRS, GSM-R, mobilní systém ETCS v současných cenových relacích - schvalovací procesy, certifikace, bezemisní vozidla BEMU (kdy poletí bateriová letadla a kdy pojedou bezemisní kamiony - tedy na baterky?). Závěrem Zdeněk Chrdle, vyzval, aby se na železnici děly moudré, promyšlené a logické věci. Změna podle něj není ostuda a neměli bychom se bát věci měnit, pokud je změna potřeba.

(dokončení na straně 2)

Z Bezpečnostní komise ministra dopravy Téma: projetá návěstidla

Na pátek 11. dubna byla svolána Bezpečnostní komise ministra dopravy, které se za Federaci strojířů zúčastnil prezident Jaroslav Vondrovic a člen prezidia David Votroubek. Náplní jednání bylo informování o aktuálním vývoji počtu mimořádných událostí a analýza těch nejzávažnějších, dále pak problematika délky zastavení provozu při vyšetřování střetu vlaku s osobou a příprava nového dotazníkového šetření mezi strojvedoucími.

Ze statistiky předložené Drážní inspekcí vyplynulo další zvýšení počtu projetých návěstidel z viny strojvedoucího, především při posunu. To, že nárůst projetých návěstidel za jízdy vlaku není tak markantní, je pravděpodobně díky zavedení výhradního provozu ETCS na části koridorových tratí. Ministr Martin Kupka označil řešení problematiky projetých návěstidel za stěžejní úkol. Za jeden z hlavních důvodů tohoto deliktu bylo ze strany ministerstva a zástupců Drážní inspekce a Drážního úřadu označeno nevěnování se řádnému výkonu služby strojvedoucími, jejichž pozornost odpoutávají aktivity nesouvisející s provozováním drážní dopravy především prostřednictvím mobilních telefonů a tabletů. V případě, že během kontrolní činnosti dojde ke zjištění porušení služebních povinností tohoto charakteru, bude ze strany dopravců i Drážního úřadu vyvozen přísný finanční či pracovní právní postih.

Prezident FSČR upozornil na to, že k podobným mimořádným událostem může také docházet z důvodu složitých provozních podmínek zvláště při časté

výlukové činnosti, dále z důvodu zavádění operativních změn v pravidelnosti provozu, jakož i z důvodu nedostatečných technologických časů potřebných pro obrát vlaků ve vratných stanicích, jak na to ostatně nedávno upozornila i Drážní inspekce v jedné ze svých Závěrečných zpráv o výsledcích šetření mimořádné události.

Všichni strojvedoucí průřezově u všech dopravců budou mít možnost vyjádřit svůj pohled na důvody ovlivňující bezpečnost provozování drážní dopravy a také i k pracovním podmínkám stanovených legislativou i managementy jednotlivých firem v připravovaném dotazníkovém šetření.

Přesto prezidium Federace strojířů ČR apeluje na všechny strojvedoucí, aby se plně věnovali výkonu služby, nenechali odvádět svou pozornost od dopravních povinností řešením osobních záležitostí a jinými rušivými vlivy, a tak dokázali eliminovat vznik případné mimořádné události.

Jaroslav Vondrovic,
prezident FSČR



Zleva šéf ČD Cargo Tomáš Tóth, generální ředitel firmy Liftrock Václav Větrovský, zástupce firmy Railivis Ctirad Klímánek a Marek Smolka DT - Výhybkárny a strojířny



V Pardubicích spolu také hovořili prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a generální ředitel AŽD Zdeněk Chrdle



Pořadatel odborného setkání poslanec Martin Kolovratník sleduje diskuzi Zdeňka Majera (Stadler CR) a Zdeňka Pališka (Siemens CR)

ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače

4 – Problémy identifikované před zavedením provozu

Přinášíme další část přednášky z konference ETCS pro pokročilé, kterou FSČR uspořádala ve spolupráci se SŽ a za podpory ČD a. s. a ČD Cargo a. s. v lednu v Pardubicích. Dnešní část navazuje na potíže evropského zabezpečovače, které byly odhaleny před zavedením výhradního provozu.

Dalším poměrně častým problémem, který je důsledkem „poruchy“ na hnacích vozidlech, je vynucené brzdění při handoveru mezi RBC (přechodu z oblasti jedné RBC do druhé na hranici RBC) u vozidel s jedním funkčním mobilním terminálem. Běžně v bezporuchovém stavu dochází k plynulému handoveru. Jeden mobilní terminál je připojen na RBC, v jejíž oblasti se vlak pohybuje. Když se vlak blíží k hranici handoveru mezi RBC, dojde s předstihem před touto hranicí k navázání spojení druhým mobilním terminálem na následnou RBC, která začne poskytovat informace pro prodloužení oprávnění k jízdě do své oblasti. V okamžiku minutí hranice handoveru dojde k rozvázání spojení s první RBC a vlak dál jede spojený s druhou RBC druhým mobilním terminálem. Komunikace s RBC tak běží bez přerušení.

Pokud ale jede hnací vozidlo pouze s jedním funkčním mobilním terminálem, bývá vlak při své jízdě omezen. Jelikož RBC nemůže udělovat MA hlouběji do obvodu jiné RBC, je pro vlak s jedním funkčním mobilním terminálem uděleno od první RBC MA pouze na první oddíl následné RBC bez ohledu na to, že následující RBC by mohla dovolit MA i dále. V okamžiku minutí hranice handoveru má tedy vlak MA pouze na jeden oddíl, po minutí hranice handoveru dojde k rozvázání spojení s první RBC a začne se navazovat spojení s druhou RBC (stejným mobilním terminálem). Teprve po navázání spojení s druhou RBC může druhá RBC prodloužit MA podle podmínek ve své oblasti. Proto je do navázání spojení s druhou RBC vyžadováno brzdění k EOA vydaného první RBC.

Nesprávná činnost odometrie

Provozní komplikace přináší také nesprávná činnost odometrie. Každý vlak jedoucí pod dohledem ETCS v úrovni 2 posílá RBC cyklicky zprávu o poloze (position report), která obsahuje identifikaci poslední přečtené balízy (BG), směr minutí BG, směr pohybu vlaku vzhledem k BG, odměřenou vzdálenost od poslední minutí BG, aktuální chybu odometru, aktuální rychlost a aktuální provozní režim (mód).

Chyba odometrie smí být podle specifikací maximálně $\pm (5 \text{ m} + 5 \text{ } \%$ z ujeté dráhy). Na základě zaslaných údajů vozidlo i RBC určuje minimální a maximální bezpečnou polohu čela vlaku.

Tato poloha se zpřesňuje při průjezdu každou BG (nuluje se ujetá dráha). Pokud by BG následovaly např. po 1000 za sebou, byla by odchylka minimálního a maximálního čela vlaku od odhadovaného čela až 55 metrů. Z tohoto principu pak vyplývá restriktivnější chování mobilní části v některých situacích. V provozu dochází k výskytu vlaků, které překračují dovolenou chybu odometrie (hlásí nepřesnost větší než 5 % z ujeté dráhy).

Pokud je tato chyba překročena výrazně, reaguje vozidlo v některých situacích přechodem do módu TR (nouzovým brzděním). Příčinou překračování dovolené chyby odometrie může být nesprávné nastavení průměru kol nebo dopplerova radaru na vozidle, vyskytly se i případy zapříčiněné „oslepením“ dopplerova radaru sněhem a ledem ve spojení s nevhodným vyhodnocením této situace odometrickým systémem vozidla.

Vykřížení zpráv

Komplikací v provozu může být taktéž tzv. vykřížení zpráv při jízdě na přívolávací návěst. K tomuto stavu může dojít poté, co strojvedoucí zvolí potlačení. RBC periodicky odesílá vlaku MA. Pokud mobilní část (OBU) v SR přijme MA, přechází do určeného módu dle MA (FS nebo OS). Pokud však strojvedoucí zvolí volbu potlačení právě v okamžiku, kdy RBC vlaku posílá další periodické MA, dojde nejprve (po zvolení volby potlačení strojvedoucím) k přechodu OBU do módu SR. OBU současně odešle RBC zprávu o poloze s informací, že OBU přešlo do módu SR, na což RBC reaguje tak, že přestane odesílat periodická MA.

Bohužel ale poslední periodické MA (před přijmem informace od OBU, že přešlo do módu SR) bylo odesláno, až jej vozidlo přijme, přejde ze SR zpět do módu FS. MA ale strojvedoucí opět dostane pouze k následujícímu návěstidlu a bude nadále nucen snižovat rychlost k původnímu EOA. Řešením takové situace je ještě jednou zvolit potlačení. K novému překřížení zpráv by dojít nemělo, protože RBC již nevysílá periodická MA. Postupnými úpravami softwaru RBC se pravděpodobnost vykřížení zpráv minimalizovala.

David Votroubek,
Martin Trögel

Odborníci o současnosti a budoucnosti kolejové dopravy

Železnice Pardubice 2025

(dokončení ze strany 1)

V neposlední řadě bychom také měl rozumně uvažovat na Green Dealem

Změny a problémy VRT

Ředitel organizační jednotky vysokorychlostních tratí (VRT) Správy železnic Jakub Bazgier přiblížil využití digitalizace a IT v projektu vrt.cz. Zmínil sběr podnětů do pocitové mapy VRT Vysočina II, který byl ukončen 4. února 2025. Celkem 308 respondentů vložilo do mapy více než 700 příspěvků, které pomáhají lépe poznat okolí plánovaných železničních tratí, ať již jde o nápady na změnu, upozornění na problémy nebo místa zasluhující pozornost. Se shromážděnými podněty již nyní pracují urbanisté, aby projekt železničních tratí citlivě zasadili do krajiny, zachovali Co nejvíce hodnotných míst a vytvořili i několik nových.

Vlivy na železniční stavby

Generální ředitel SUDOP GROUP Tomáš Slaviček hovořil v prvním odborném bloku setkání o změnách ve společnosti, které mají vliv na přípravu velkých staveb. Je jím větší dostupnost informací, sociální síť a digitální komunikace - anonymita, kritika a napadání, politické tlaky, populismus, kultura individualismu v rozporu s týmovou prací na velkých projektech, všechno hned, digitalizace, nové technologie a postupy....

Moderní železniční doprava by měla znamenat zavedení modulárních systémů (typizací) nejen ve stavební části, ale v technologické části, měla by obsahovat vysoký stupeň průmyslové automatizace (zařízení v železniční dopravě není vyvíjeno pouze pro železnici, ale na přichází na ni z jiných systémů a odvětví). Měl by být zajištěn rychlý přestup a exit cestujících ze

systému, přestup na jiné systémy dopravy způsobem hrana/hrana. Přechodem k ETCS bude benefitem mj. zvýšení propustnosti.

Sdílení na dráze

Čtírad Klimánek, řídící partner firmy Railvis přiblížil celoevropský digitální trh nabídek a poptávek železničních vagonů, lokomotiv a dopravních služeb. Výhodou je aktuální dostupnost vagonů a lokomotiv, rychlé poptávání nebo nabízení a transparentní komunikace. Mimo to také konkurenceschopné a rychlé kalkulace cen pro stávající i nové projekty Co vlastně poptávání přepravních cen znamená? Jedna poptávka = více nabídek k porovnání. U nákladních vagonů je to pronájem a prodej pro všechny typy nákladu (syple, kapalné, kontejnery...). U lokomotiv pak pronájem a prodej (nákladní, posunovací, elektrické, dieselové a hybridní). Služba také zahrnuje opravy vagonů a lokomotiv – zákazník získá několik nabídek, kdekoliv je jednotka poškozena. Ze statistik firmy Railvis vyplývá, že aktuálně jsou nevyužívané série vozů - E, F, G, R, S, T, U, naopak poptávka je po vozech série L, Z nebo chytrých kontejnerech. Celkový trendem je podle Klimánka přehled o sezónnosti a geografických možnostech zaplnění / koupě vozů.

Propad carga v Evropě

Prezentace generálního ředitele ČD Cargo Tomáše Tótha se jmenovala Železnice jako barometr evropského průmyslu. Barometrem je proto, že když klesá výroba, klesají i přepravy a cargo je klíčovým hráčem pro evropskou ekonomiku - přiváží suroviny, odváží hotové produkty.

Objemy přeprav na evropských železničních padají. Co se stalo mezi lety 2022 a 2024: Podíl fosilních paliv

v elektrické výrobě v EU klesl o 25,6%, výroba surové oceli v EU poklesla o 4,8 %, chemická výroba poklesla o 12,3 %, stagnuje stavebnictví je méně přeprav cementu a kameniva. Automotive je v nejistotě, problémy v Německu, nízký zájem o elektromobily.

Výkonnost železniční nákladní dopravy v EU v roce 2023 klesla o 4,9 %, tedy na úroveň roku 2016. Ze zemí EU, které reportují data, hlásí pokles 22 %. Největší propady v EU - Německo - 22 mil. tun, Francie - 16 mil. tun, Rakousko 11 mil tun. Celkový výkon nákladních dopravců v síti SŽ mezi lety 2022 - 2023 poklesl o 2,5 %, u ČD Cargo o 9 %, v roce 2024 o dalších 2,5 %, za první měsíce 2025 o 8 %.

Představa a realita

Jaké jsou příčiny propadu objemů? Hospodářské zpomalení v Evropě a vysoká inflace, útlum průmyslové produkce i stavebnictví, snížení konkurenceschopnosti kvůli vysoké ceně elektřiny, ústup od uhlí a pokles jeho přeprav, zmenšování zásilek, u spotřebního zboží hraje roli globalizace trhu a e-commerce. Výsledkem je setrvalý klesající trend železniční dopravy napříč EU. Cílem Green Dealu je ovšem postupný nárůst objemu železniční nákladní dopravy na dvojnásobek do roku 2050. Taková je představa, ale realita je zcela jiná. Následkem jeho zavádění nastal pokles přeprav klíčových komodit a růst nákladů, tedy hlavně vysokých cen elektřiny. Na železnici se zvýšila od roku 2022 o více než 70 %. V nákladní železniční dopravě u nás je také velká konkurence a jednotlivé vozové zásilky se daleko více vozí po silnici, menší zásilky i dodávkami. Proto se JVZ omezují. Silniční cargo není férovou konkurencí, železnice platí více za infrastrukturu i energie.

Vynucené brzdění při handoveru RBC s jednou funkční anténou GSM-R

Problémy s odometrií

V úrovni 2 vlak cyklicky posílá RBC zprávu o poloze (position report – PR), který obsahuje mj.:

- identifikaci poslední přečtené BG (LRBG)
- směr minutí LRBG
- směr pohybu vlaku vzhledem k LRBG
- odměřenou vzdálenost od LRBG
- aktuální chybu odometru
- aktuální rychlost
- aktuální provozní režim (mód)

Chyba odometrie smí být maximálně $\pm (5 \text{ m} + 5 \text{ } \%$ z ujeté dráhy)
Na základě LRBG, ujeté vzdálenosti a chyby se určuje **min.** a **max.** poloha čela vlaku
Poloha se zpřesní u další BG.

Jízda na Přívolávací návěst – vykřížení zpráv

V některých případech dojde po zvolení Potlačení ke krátkodobému přechodu do SR a pak hned zpět do FS/OS

- Příčinou je vykřížení zpráv
- RBC odesílá periodické MA, vzápětí obdržela PR v módu SR
- RBC přestala odesílat periodické MA

- Vozidlo změnilo mód na SR v důsledku volby Potlačení
- Vzápětí obdrželo (poslední) periodicky odeslané MA z RBC
- Dle specifikací má mobilní část přejít do FS/OS (dle obdrženého MA)

- Řešením je nová volba Potlačení, podruhé už vykřížení nastat nemůže
- Pokud by strojvedoucí podruhé Potlačení nezvolil, po vypršení platnosti MA přejde vlak do TR (RBC už přestala MA odesílat)

K zajištění vysoké výkonnosti provozu VRT by měl sloužit rovnoběžný grafikon rychlých vlaků, jízda pomalejších vlaků jen v kratších úsecích a minimalizace předjíždění. Plánování kapacity a přidělování tras by mělo nastat dle nového systému EU o kapacitě s názvem Time-table- redesign., na liberalizovaném trhu by měla koexistovat komerční a závazková doprava.

Sprinter, expres, rychlík, příměstský

Rychlovlaky budou mít 4 kategorie: sprinter (výchozí a konečná stanice, vlak. spojení mezi metropolitními sídly), expres (spojení mezi metropolitními sídly se zastávkou v menším sídle), rychlík (spojení se zastávkami typicky v okresních městech) a příměstský rychlík. Vlaky úplně a pouze (sprinter, expres), nebo částečně (rychlík, příměstský rychlík) využívají VRT. Jížděné by mělo být srovnatelné s dnešním, vyšší cena některých vstupů by měla být kompenzována vyšší produktivitou VRT. Vlaky, které budou sjíždět z VRT na konvenční tratě, pojedou přes stávající obsluhovaná nádraží. Terminály VRT budou multimediálními uzly s napojením na regionální železnici a autobusovou a individuální dopravu. Naše železnice by se měla připravit na velký přepravní výkon - jeden vlak až 1000 cestujících, také na úpravu kapacity nádražních prostor, podchodů, nástupišť a služeb pro cestující, ale i na organizaci pohybu cestujících na nádražích (číslování nástupišť, sektory, informační systém).

Dále vystoupili mimo jiné místopředseda představenstva Škody Transportation Tomáš Ignačák nebo generální ředitel Alstom Czech Republic Dan Kurucz, kteří informovali o nových vozech a jednotkách svých firem.

Text a foto Martin Ježek

Kolaps potvrdil, že ETCS má být zprovoznováno uvážlivě a s povinností správného hospodáře Raději obezřetný přístup

V posledních zhruba pěti letech jsem v mnoha svých článcích a vystoupeních před odbornou veřejností požadoval, aby vedle ETCS byl ještě dva až tři roky v provozu taktéž národní vlakový zabezpečovač a aby na příslušných železničních tratích zůstala i oddílová návěstidla. Důvodem byla provozní praxí ověřená skutečnost, že každý nově zavedený systém vykazuje po jistou dobu určité nedostatky, které je ještě potřeba odstranit. Hovoříme o vanové křivce spolehlivosti systému. Kolaps ETCS ze dne 15. března 2025, který byl způsoben totálním výpadkem přenosového rádiového systému GSM-R potvrdil, že jsem měl pravdu. Jen díky tomu, že v řadě traťových úseků ještě fungují kolejové obvody a národní vlakový zabezpečovač, mohli strojvedoucí v uvedenou dobu jezdit v náhradním systému.

Celá řada zahraničních železničních správ si ponechala právě z tohoto důvodu vedle ETCS i národní systém vlakového zabezpečovače (VZ). Naši odborníci na Ministerstvu dopravy ČR však takový racionální přístup bezhlavě odmítli, ostatně jako všechny ostatní připomínky odborné veřejnosti, a odborné útvary Správy železnic pak musely pokyny MD splnit. A bohužel i ministři dopravy – přes má již zmíněná opakovaná naléhavá upozornění – se spokojili s „pohádkami“ pracovníků železničního odboru MD, že takový obezřetný postup není potřeba.

Oběť vlastního plánu

Ministerští úředníci se také vymlouávají na to, že pravidla EU nedovolují

souběh ETCS a národního VZ. Není to samozřejmě pravda. Zásadní problém je v tom, že co jsme si sami zakotvili do obsahu svého „Národního implementačního plánu ETCS“, tak to tam je a to se po nás nyní vyžaduje. A tak jsme se paradoxně stali obětí vlastního plánu. Ale nikdy přece není pozdě požádat o výjimku nebo změnu, jak to udělala nedávno Itálie a předtím Německo! Po čase, když se zjistí, že národní VZ je nadbytečný, tak se prostě zruší. Jak je to jednoduché a prosté! Na naší železnici přece vždy platilo, že vlaky musí jezdit a byly pro to také vytvořeny podmínky nejen v technice, ale i v předpisech.

Vždyť při současné složité mezinárodní politické situaci, kdy je zde dokonce i nebezpečí válečného konfliktu,

může v takovém případě být vážně a v první řadě ohrožena právě funkčnost rádiového železničního systému.

Proto jsem byl velmi nemile překvapen, když bylo v závěru loňského roku zveřejněno prohlášení ministerstva dopravy, že v červenci letošního roku bude na koridorových železničních tratích s již zprovozněným evropským vlakovým zabezpečovačem zahájena demontáž návěstidel. A tuhle myšlenku následně potvrdilo i vedení Správy železnic. Zřejmě si představitelé těchto státních institucí neuvědomili ani to, že takový postup by na těchto páteřních železničních tratích opět znamenal úpravu hardware a software na celém koridoru a s tím opět spojené vynaložení značných finančních prostředků. Mně to dokonce připadlo, jako by chtěli plně zaměstnat naše dodavatelské firmy, aby již pak neměly kapacitu vstoupovat do tendrů na budování nových úseků s ETCS a pro jejich realizaci se tím umožnil příliv zahraničních firem.

Bohužel nic

Je známo, že v případě krizových situací je železnice velmi důležitým dopravním prostředkem nejen pro

přepravu armády a její techniky, významnou součástí v rámci činnosti složek integrovaného záchranného systému, stejně jako obecně z hlediska přepravy osob a nákladů. Ostatně právě pro případ těchto možných událostí byly ještě nedávno připraveny v železničních stanicích zásoby Státních hmotných rezerv. Je ovšem smutnou skutečností, že cca před třemi lety byly z těchto skladů například rozprodány všechny systémy nouzových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení. Takže v tomto směru už bohužel nemáme nic.

Nový systém, nové problémy

Na závěr mi dovolu malý nahlédnutí do poměrně blízké budoucnosti. Už po roce 2030 by se měl u nás budovat nový železniční rádiový systém FRMCS (The Future Railway Mobile Communication System). Přestože ETCS bude v té době zřejmě již fungovat spolehlivě, dojde k náhradě GSM-R tímto novým systémem. Rádiový systém a vlakový zabezpečovač ETCS jsou ale spojitě nádoby, a tak lze s docela velkou pravděpodobností předpokládat, že se zavedením FRMCS opět mohou vyvstat i problémy s výpadky v provozu

evropského vlakového zabezpečovače. A nelze samozřejmě opomenout, že další finanční prostředky budou muset na celý tento proces další změny vynaložit i naši dopravci, především aby adaptovali svá hnací vozidla na takto inovovaný systém.

Hraběcí rady

Každý nový zabezpečovací systém byl donedávna provozně ověřován minimálně jeden rok na několika místech, aby se projevila všechna roční období. Právě končící letošní zima, byť jinak vcelku poměrně mírná, přesto v souvislosti s ETCS poukázala mimo jiné na namrzání rychlostních čidel na hnacích vozidlech. Jak smutně úsměvné byly pak „hraběcí rady“ jejich dodavatele, aby se to omývalo horkou vodou. Proč to zde zmiňuji? Myslím, že již bylo dost špatných rozhodnutí a je třeba si uvědomit, že železnice stále je nezpochybnitelnou páteří naší dopravy a podle toho je potřeba ve vztahu k ní postupovat uvážlivě a také s povinností správného hospodáře.

Josef Schrötter,
nezávislý železniční expert

Právní okénko

Zpoždění vlaku versus přiměřená doba na oddech a jídlo

Podle zákoníku práce je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci nejdéle po 6 hodinách nepřetržité práce přestávku v práci na jídlo a oddech v trvání nejméně 30 minut.

Přestávka v práci na jídlo a oddech se ale nezapočítává do pracovní doby a tudíž se za ní neposkytuje mzda. V drážní dopravě je běžné, že provoz zaměstnavatelé neumožňují, aby byla zaměstnanci poskytnuta přestávka na oddech a jídlo. Na tuto situaci zákoník práce pamatuje. Jde-li o práce, které nemohou být přerušeny, musí být zaměstnanci i bez přerušení provozu nebo práce zajištěna přiměřená doba na oddech a jídlo.

Tato „přiměřená doba na oddech a jídlo“ se započítává do pracovní doby a tudíž za ní náleží mzda na rozdíl od

přestávek v práci. Při provozu drážního vozidla někdy dochází ke zpoždění vlaku.

Ze strany zaměstnavatele může být vytvářen na strojvedoucího tlak, aby v zájmu dodržení jízdního řádu (resp. zkrácení doby zpoždění vlaku) přiměřenou dobu na jídlo a oddech zkrátil na úplné minimum nebo ji nečerpal vůbec. Je nutno podotknout, že takový požadavek je ze strany zaměstnavatele nezákonný a je potřeba jej odmítnout. Absolvování směny bez řádného odpočinku je dokonce přímým rozporu s požadavkem prevence škody, který je stanoven v § 249 zákoníku práce.

Štěpán Řiháček

autor je smluvním advokátem FSČR

Více takových akcí

V druhém dubnovém týdnu proběhla celoevropská kontrolní policejní akce „24- BLUE RAD“. Zapojila se do ní také řada útvarů Krajského ředitelství Policie ČR Moravskoslezského kraje. Primárně se na akci podíleli policisté z oddělení hlavní nádraží Ostrava.

V rámci 24- BLUE RAD moravskoslezští policisté zkontrolovali na 170 osob a více než 40 vlaků osobní přepravy. Zvýšený dohled probíhal také na železničních přezích. Policisté zaznamenali několik desítek přestupků, z nichž 31 spočívalo ve vstupu na místa, kde je veřejnosti vstup zakázán. To je zvláště nebezpečné a často končí smrtí nebo těžkým zraněním přestupce. S tím koresponduje i statistika Drážní inspekce, kdy za první čtvrtletí letošního roku došlo na celé síti k 69 střetům vlaků s osobami. 51 osob bylo při nich usmrceno a 20 zraněno. V porovnání s minulým rokem jde o nárůst o 24 případů střetů a 20 usmrcených osob, což

je velmi varovné číslo. Pozornosti neušli ani kuřáci, kteří svoji zálibu uskutečňovali v prostorách pro cestující. Během akce došlo k zadržení tří hledaných osob.

Prevenci protiprávního jednání v podmínkách železnice se moravskoslezští policisté věnují i samostatnými akcemi. Na hlavním nádraží v Ostravě v letošním roce mimo běžný výkon služby provedli tři speciální akce, kdy bylo zjištěno 74 přestupců. Nejčastějším přestupkem byl opět pohyb v místech pro veřejnost nepřístupných.

Je známou skutečností, že už běžná přítomnost policistů v místech většího soustředění osob má svůj velký význam v prevenci protiprávního jednání. A policejní akce, o nichž se zmiňuji předchozí řádky, mají mimořádný význam. Policistům nejen v Moravskoslezském kraji za ně patří velký dík. Lze si jen přát více takových akcí.

Vladimír Selucký

35. výroční členská schůze ZO FSČR Trutnov

Kritika řady 847 a výcviku strojvůdců

Ve středu 16. dubna se konala 35. výroční členská schůze ZO FSČR Trutnov. Zúčastnilo se jí 9 hostů zastupujících společnosti ČD Cargo, ČD a Prezidium FSČR, 14 aktivních členů a 14 důchodců.

Mimo informace o zaměstnanosti a kolektivním vyjednávání zazněla velká kritika technického stavu nových motorových souprav řady 847. Několikrát za směnu řešit problémy nového vozidla za mnoho miliónů restartem či doléváním stále se ztrácejících provozních kapalin nám připadá nepatřičné.

Zdaleka největším problémem dnešního Trutnova se ale jeví systém výcviku nových strojvůdců. Školitelé jsou prakticky stále v permanentě a s tím u nich narůstá únava a stres, který bývá v poslední době často násoben špatnou kvalitou školeného nováčka, který po pár hodinách pasivního jízdního výcviku těžko pochopí specifika našeho povolání. Práce strojvůdce není jen splnění si dětského snu z obývacího pokoje, je to především zodpovědnost za lidi a stroje mám svěšené.

(brut), foto Martin Ježek



Vracovský železniční den

Jako každý rok pořádá ZO FSČR Veselí nad Moravou k Mezinárodnímu dni dětí den pro malé i velké fanoušky železnice. Bude se konat na Železnici 600 ve Vracově v úterý 3. března od 14.30 hod. Díky kladným ohlasům z minulých ročníků jsme se rozhodli pozvat i kolegy a jejich rodinné příslušníky ze všech ZO FSČR. Občerstvení je zajištěno pro malé i velké, pro nejmenší ještě bude u vstupu připraven dárkový balíček. Vstupné pro jednotlivce je 300 Kč, rodinné vstupné 500 Kč. V ceně jsou neomezené jízdy vlakem po celý den a neomezená konzumace nápojů a grilovaných pochoutek.

Kvůli zajištění dostatku občerstvení zájemce prosíme o nahlášení účasti do 28. května na emailové adrese ZO (zo-91veselinadmoravou@fs-cr.cz) nebo u pořadatelů této akce: Martin Urbánek - tel. 725 406 377, 725 205 516, email: urbanek.ma@email.cz, Jiří Šupler - tel. 725 205 951, Jiří Růčka - 723 503 408. Je nutné nahlásit počet dětí a dospělých.

Těšíme se na vaši účast, věříme, že nám vyjde počasí a celá akce se vydaří jako předchozí ročníky. Za celou ZO Veselí nad Moravou zve její předseda Martin Urbánek. (mau), foto archiv



Turnaj Old Boys: Přijďte fandit

Letošního 23. a 24. května se uskuteční na hřišti Složisti v Českých Budějovicích mezinárodní fotbalový turnaj Old Boys.

Přípravy na turnaj započaly ihned po skončení toho loňského. Zajistit důstojné ubytování pro 200 osob a odpovídající hrací plochy se zázemím si vyžádalo spoustu jednání a důkazem budiž, že jsme odpovídající podmínky našli až v Českých Budějovicích v tréninkovém areálu FK Dynama na Složisti, když předtím jsme nejprve uvažovali o Praze a Ostravě.

Zde je také na místě poděkovat všem zaměstnavatelům našich fotbalistů, za vstřícnost a finanční podporu, které se nám od nich dostalo, stejně jako od

našeho dlouhodobého partnera Hasičské vzájemné pojišťovny a. s.

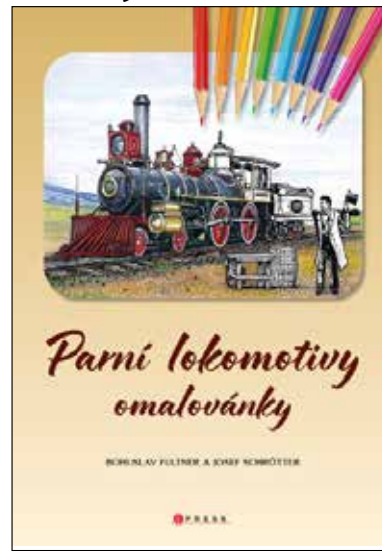
Nezbývá, než si přát, aby vyšlo počasí a přišli jste v hojném počtu podpořit náš tým v pátek 23. května od 14 hodin, kdy proběhne zahájení turnaje a jednotlivé zápasy budou probíhat až do pozdních odpoledních hodin nebo v sobotu 24. května, kdy první hvizd zazní v 9.30 hod. Vítěze 31. ročníku budeme znát po 16. hodině. Přejme si, ať si fotbalový svátek užijeme ve zdraví a v duchu fair play.

Jarmila Šírková

Nová kniha - omalovánky lokomotiv

Na trhu je nová kniha dvojice Josef Schrötter & Bohuslav Fultner „Parní lokomotivy omalovánky“. Můžete projít jedinečnou obrazovou historií železnice s popisem ikonických parních lokomotiv, které vyladily kolejm po celém světě. Na stránkách knihy naleznete nádherně zpracované obrázky parních lokomotiv, které vymalujete podle předlohy nebo své vlastní fantazie. Každá ilustrace je navíc doprovázena detailním popisem dané lokomotivy, vlaku nebo celé scény. V příloze je uvedeno, jak se označují lokomotivy, jejich přezdívky a kdo byli slavní konstruktéři parních lokomotiv. Ať jste milovník železnice nebo hledáte způsob, jak si odpočinout a něco nového se dozvědět, zde si užijete spoustu skvělé zábavy. K máni ve všech knihkupectvích nebo na e-shop: www.albatrosmedia.cz.

(red)



Společenská rubrika

Dne 7. února oslavil 70. narozeniny strojvůdce na penzi kolega **Miroslav „Dacek“ Doleček**, bývalý předseda ZO FSČR Jaroměř, po sloučení se ZO FSČR Trutnov se stal členem výboru. Dackovi přejeme do dalších let pevné zdraví a veselá mysl ať ho provází i nadále. Foto z 15. dubna 2008 - archiv Brutus.



Na svou první padesátku si sáhl 16. února 2025 člen trutnovské ZO FSČR kolega strojvůdce **Jiří Hochberger**, horal tělem i duší, kterému není cizí žádná sportovní disciplína a stále srší dobrou náladou. Pevné zdraví a ať se daří přejí kolegové. Foto rodinný archiv - Brutus.



Dalším trutnovským padesátníkem se stal 28. února 2025 člen ZO FSČR kolega **Milan Horák**, který si na kolejších vyzkoušel práci průvodčího osobních vlaků, vedoucího posunu v depu a nyní sedává v horkém křesle strojvého strojmistra trutnovského depa. Ať Ti, Milane slouží zdraví a mašinky a personál i nadále šlape podle GVD. Brutus.



Věku 65 let dosáhli členové ZO FSČR Trutnov:

21. března 2025 strojvůdce ČD a. s. na penzi **Jiří Kuřík** z provozní jednotky Stará Paka, 30. března 2025 strojvůdce ČD Cargo a. s. na penzi **Miloš „Rogalo“ Prouza**. Oběma kolegům přejeme do dalších let pevné zdraví a životní pohodu. Olda Planík a Brutus.

Kolegové a kamarádi ze ZO FS Chomutov by chtěli poděkovat strojvedoucím ČD Cargo pánům **Luboši Bohuňovskému** a **Luboši Němethovi** za celoživotní práci a popřát jim v důchodu, na kterém se dohodli od 31. března hodně zdraví a pohody.

Dne 31. března ukončil svoji

strojvůdcovskou kariéru u ČD Cargo a odešel do předčasného důchodu, pan **Josef Mucha**, člen ZO FS Meziměstí. Do dalších let na zaslouženém odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. Kolegové ze ZO FS Meziměstí

K 31. březnu ukončili po celoživotní práci na železnici svoji kariéru u ČD, naši kolegové a kamarádi, členové ZO FS Turnov - strojvedoucí, pan **Vladimír Kmínek** a pan **Roman Michetschlager**, strojvedoucí a v posledních letech převážně strojmistři. Chtěli bychom oběma popřát do dalších let, hlavně spoustu štěstí a zdraví. Romanovi pak za dlouholetou práci hospodáře v naší ZO patří ještě velký dík, za to, co pro naši organizaci vykonal. Kolegové a kamarádi z Turnova.

Od 1. dubna si užívají parádního relaxu naši hned čtyři kolegové, kteří neváhali po dlouhých a krásných letech služby na mašině využít „zeštíhlovací procedury CDC“. Jsou to trinečtí strojvedoucí **Štěpán Gazdík**, **Alois Kadubiec**, **Miroslav Beňuš** a **Antonín Kohut**. Ze ZO Jablunkov vám přejeme, chlapi, zdraví a spoustu dobré kondice pro vaše koníčky.

První dubnový den mohutně oslavil své významné výročí, 60 let od narození, náš kolega a kamarád, pan **Martin Hruška**, strojvedoucí ČD a člen ZO FS Turnov. K tomuto výročí Martinovi přejeme hodně štěstí, zdraví, pohody a spoustu nápadů na další adrenalinové výkony. Kolegové a kamarádi z Turnova.

Dne 4. dubna oslavil náš kolega strojvedoucí pan **Richard Rutterle** 60. narozeniny. Při této příležitosti bychom mu ze ZO FS Karlovy Vary rádi popřáli především pevné zdraví, usměvavé vlakvedoucí a pohodu v soukromí i v zaměstnání.

Dne 5. dubna slaví své 50. narozeniny pan Paulus Ondřej a 30. dubna slaví své 50. narozeniny pan **Daniel Dlouhý**. Dále dne 28. dubna slaví své 80. narozeniny pan **Jiří Sedláček** a 30. dubna své 60. narozeniny pan **Zdeněk Řehák**.

Hodně štěstí a pevné zdraví přeje výbor ZO FS Nymburk.

Dne 6 dubna se dožívá svých 80 let strojvedoucí pan **Karel Kučera** z Klatov. Pracoval ve funkci strojvedoucího instruktora depa Klatovy a Horažďovic předemstí. U nás v Horažďovicích ke konci své kariéry zastával funkci dozorce depa. Pevné zdraví mu přejí kolegové z Horažďovic předemstí.



Dne 8. dubna oslavil své půlkulaté 55. narozeniny náš kolega a kamarád, šikovný PAN strojvedoucí motorové trake z Prahy Libně a posléze z Vršovic, v současnosti personální strojmistř z hlavního nádraží, všemi oblíbený **Jiří Měřínský** alias Piskáček, člen ZO Praha. „Jirko, moc Ti gratulujeme a přejeme pevné zdraví!“ Kolegové strojmistři Praha hl. n. a členové ZO Praha.

Šedesátí let se 9. dubna 2025 dožil člen ZO FSČR Trutnov strojvůdce **Antonín „Pilot“ Teichmann**, člen velké nádražácké rodiny Teichmannů. Jak naznačuje přezdívkou Pilot, k jeho obrovské vášni patří létání a s ním spojené letiště Velké Poříčí (LKVP), kde organizuje a rozhoduje letecké závody z titulu své funkce Sportovního leteckého komisaře. Do dalších let přejeme Pilotovi pevné zdraví, životní pohodu, skvělou dohlednost a příznivý vítr. Za všechny Brutus. Foto archiv Pilot.



Dne 16. dubna oslavil 60. narozeniny strojvedoucí ČD, pan **Vladimír Burián**. Všechno nejlepší a pevné zdraví do dalších let mu přejí kolegové ze ZO FS Meziměstí.

Na konci měsíce dubna oslavil své šedesáté narozeniny člen výboru ZO Tišnov, kolega a kamarád **Běda Ondrašík**. Ať ti čekání na vytoužený důchod uteče co nejrychleji, s úsměvem a dobrou náladou. Za celý Tišnov ti přejeme vše nejlepší.



V měsíci dubnu (přesně 23. dubna) oslavil své životní jubileum náš kolega ze Seniorského klubu při liberecké základní organizaci, krásných sedmdesát let **Ladislav Hadrbolec**. 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.

Na konci dubna opustil naše tišnovské řady **Milan Sojka**. Kolega, kamarád, bývalý předseda a současný hospodář. Milane děkujeme Ti za všechny čas, práci, pot a nervy které jsi věnoval chodu nejen naší ZO, ale i SLČ. Zůstane tu po tobě mezeza, kterou těžko vyplníme. Přejeme, ať se ti v novém působišti daří a jsi spokojený.

Dne 1. května slaví 55 let **Peter Brandobur** ze ZO FSČR Čerčany. Gratulujeme!

V měsíci květnu oslaví svá životní jubilea tito strojvedoucí a členové chomutovské ZO FS. Jsou to strojvedoucí ČD pan **Milan Truhlář**, který oslaví 1. května své 40. narozeniny a strojvedoucí ve výslužbě pan **Jan Vošáhlik**, který oslaví 25. května své 75. narozeniny. Oběma k těmto výročím srdečně blahopřejeme a do dalších let hodně štěstí, zdraví a spokojenosti přejí výbor a všichni kolegové a kamarádi ze ZO FS Chomutov.

Dne 2. května slaví šedesátku **Petr Macík** ze ZO FSČR 088-Ústí nad Labem. Přejeme vše nejlepší!

Dne 4. května oslaví svých 65 let kolega **Ladislav Štěpánek**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.



Dne 7. května oslaví své 50. narozeniny kolegové **René Kuruc** a **Martin Kuruc**, dne 25. května své 50. narozeniny kolega **Marek Jiroudek** a 28. května své

60. narozeniny kolega **Pavel Makovec**. Oslavencům k jejich životnímu jubileu srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví, mnoho životního optimismu a radosti. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královhradečtí kolegové.



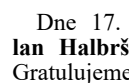
V květnu slaví významná životní výročí dva členové Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem. První z nich, bývalý pražský strojvůdce pan **Alois Kubiš**, slaví hned na počátku měsíce 75 let a druhým oslavencem je nejmladší člen Klubu **Pavel „Mašinka“ Novotný**, který bude mít o dva týdny později 65. narozeniny. Za Klub i za sebe přejí oběma jmenovaným jen vše dobré a samozřejmě v první řadě pevné zdraví. Jaroslav Krupička.



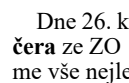
Dne 14. května slaví **Vlastimil Kameníček** ze ZO FSČR Děčín 55 let. Vše nejlepší!



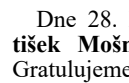
Dne 17. května slaví 75 let **Milan Halbrštát** ze ZO FSČR Děčín. Gratulujeme!



Dne 22. května slaví 75 let **Vladimír Kopejska** ze ZO FSČR Děčín. Hodně zdraví!



Dne 26. května slaví 50 let **Aleš Kučera** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Přejeme vše nejlepší!



Dne 28. května slaví 86 let **František Mošna** ze ZO FSČR Děčín. Gratulujeme!

Opustili nás

Dne 21. března zemřel ve věku 76 let náš kolega, strojvedoucí v. v. pan **Milan Kovařík**. Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Kolegové ze ZO FS Meziměstí.



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

