● ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače... str. 2 ● *Bouchne ministr do stolu?* ... str. 2 ● Zákrok proti hazardérům ... str. 2 ● Nová řešení z hlediska možného vlivu na neoprávněné vstupy osob do prostoru dráhy ... str. 3 ● Návštěva nočního depozitáře... str. 4 ● Medaile jsme opravdu přivezli! ... str. 4 ●

číslo 10

31. května 2025
ročník 78

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Objednejte si kalendář FSČR na rok 2026

Jako každoročně přichází Federace strojvůdců s nabídkou nástěnných a stolních kalendářů s fotografiemi vybranými exkluzivně pro členy naší profesní odborové organizace. Každá ZO FSČR obdrží zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Kusy navíc je nutné objednat do 13. června. Proto neváhejte, náklad bude stanoven na základě závazných objednávek.

Výbory ZO si mohou výhodně objednat kalendáře pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu za následujících podmínek finanční spoluúčasti:

- u stolního kalendáře 40,- Kč (za jeden kus),
- u nástěnného kalendáře (13 listů) 80,- Kč (za jeden kus).

Jedná se o dotovanou cenu vycházející ze schváleného rozpočtu centrálního konta FSČR na rok 2025.

Závazné hromadné objednávky budou přijímány výhradně od ZO na Prezídium FSČR, e-mail analytik@fscr.cz do pátku 13. června 2025. V tento den bude příjem objednávek kalendářů uzavřen a na případné další žádosti již bohužel nebude možné brát zřetel.

Upozorňujeme, že objednávky jednotlivců nelze adresovat přímo Prezídiu FSČR nebo Tiskovému středisku FSČR. Také výdej objednaných kalendářů se potom uskuteční jen v ZO FSČR, kde jste si kalendáře objednali.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR, foto Zdeněk Ulrich

Novinky v zákoníku práce platné od letošního 1. června

Pracovní trh se změní

S účinností od 1. června 2025 vstoupí v platnost očekávaná novela zákoníku práce, konkrétně zákon č. 120/2025 Sb., který upravuje stávající znění zákona č. 262/2006 Sb. Tato úprava si klade za cíl zvýšit pružnost pracovních vztahů a přizpůsobit je současným potřebám zaměstnavatelů i zaměstnanců. Vybrali jsme nejzásadnější změny, které novela přináší.

Zkušební doba

Novela přináší prodloužení zkušební doby ze 3 na 4 měsíce, u vedoucích zaměstnanců pak ze 4 na 8 měsíců počítaných od nástupu do pracovního poměru. Nově lze dodatečně prodloužit zkušební dobu i v jejím průběhu, a to na základě písemné dohody, avšak při zachování maximální délky 4 resp. 8 měsíců. V případě dovolené, překážek v práci nebo svévolné absence se zkušební doba prodlužuje o každý pracovní den, kdy zaměstnanec neodpracoval celou směnu.

Zaměstnanci na rodičovské dovolené

Podle současné úpravy ZP zaměstnanec v dalším základním pracovněprávním vztahu u téhož zaměstnavatele nesmí vykonávat práce, které jsou stejně druhově vymezeny. Novela umožňuje výjimku pro zaměstnance, kteří jsou na rodičovské dovolené, pokud jde o dohodu o provedení práce nebo dohodu o pracovní činnosti uzavřenou na dobu čerpání rodičovské dovolené nebo kratší.

Zástup za mateřskou či rodičovskou

Zákoník práce omezuje řetězení pracovních poměrů na dobu určitou u téhož zaměstnavatele. Pracovní poměr na dobu určitou lze opakovat/prodlužovat maximálně dvakrát, přičemž celková doba nesmí přesáhnout 9 let. Novela ruší maximální počet opakování/prodlužování pracovního poměru u zaměstnanců, kteří „zaskakují" za zaměstnance na dobu jeho mateřské či rodičovské dovolené. Celková doba jejich pracovních poměrů však rovněž nesmí přesáhnout 9 let.

Garance návratu po rodičovské

Zaměstnanci, kteří se vrátí z rodičovské dovolené před dosažením dvou let věku dítěte, budou mít jistý návrat na původní pracovní pozici a stejné pracoviště. Dřív garance platila jen po mateřské dovolené.

Nová úprava výpovědní doby

Před novelou počínala výpovědní doba plynout od prvního dne měsíce následujícího po doručení výpovědi. Nově však výpovědní doba začíná dnem doručení výpovědi druhé straně. Výpovědní doba pak končí dnem, který se s tímto dnem číselně shoduje a není-li v daném měsíci takový den, tak posledním dnem v měsíci.

Novela také výpovědní dobu zkracuje v případech výpovědí z důvodů týkajících se porušování povinností zaměstnanců tedy dle § 52 písm. f až h zákoníku práce. V těchto případech činí výpovědní doba jeden měsíc. Novela také připouští, aby se zaměstnanec se zaměstnavatelem dohodli, že výpovědní doba se prodlužuje nebo že se mění její běh.

Změny výpovědních důvodů

Výpovědní důvody uvedené v § 52 písm. d) a e) jsou novelou sloučeny do jednoho společného výpovědního důvodu, který předpokládá dlouhodobou ztrátu zdravotní způsobilosti pro výkon dosavadní práce, přičemž se nerozlišuje, zda ztráta zdravotní způsobilosti vznikla v důsledku pracovního úrazu (nemoci z povolání) či nikoliv. Při uplatnění tohoto výpovědního důvodu přísluší zaměstnanci jednorázová náhrada ve výši dvanáctinásobku průměrného měsíčního výdělku. Ta bude hrazena ze zákonného pojištění zaměstnavatele.

Okamžité zrušení pracovního poměru

Zaměstnavatel nově může okamžitě zrušit se zaměstnancem pracovní poměr do 3 měsíců ode dne, kdy se o důvodu ke zrušení PP dozvěděl. Před novelou tato lhůta činila 2 měsíce. Nejpozději je nově možno takto pracovní poměr rozvázat ve lhůtě 15 měsíců ode dne, kdy důvod k rozvázání PP nastal. Před novelou tato lhůta činila 1 rok.

Volno při hledání nové práce

Pro zaměstnance, kteří končí z organizačních nebo zdravotních důvodů anebo po vzájemné dohodě, budou k dispozici až čtyři dny placeného volna na hledání nové práce. K tomu si mohou vzít ještě dva dny na návštěvu úřadu práce. Pro zaměstnance, kteří dostali výpověď kvůli porušení pracovních povinností, bude nárok omezenější - dva dny neplaceného volna a jeden den na návštěvu úřadu práce.

Kolektivní vyjednávání

Podle ZP platí, že odborová organizace působí u zaměstnavatele a má právo jednat, jen jestliže je k tomu oprávněna podle stanov a alespoň 3 její členové jsou u zaměstnavatele v pracovním poměru. Splnění těchto podmínek nově odborová organizace nemusí sama iniciativně zaměstnavateli prokazovat. Podle novely postačí pouhé oznámení. Teprve až následně bude moci zaměstnavatel aktivně požádat odborovou organizaci, aby podmínku minimálního počtu členů prokázala.

Kratší odpočinek při krizových zásazích

V mimořádných situacích, které vyžadují okamžitý zásah (například obnova dodávky elektřiny), bude možné zkrátit minimální denní odpočinek na šest hodin. Tento zkrácený odpočinek musí být zaměstnanci nahrazen následující den.

Volno při úmrtí blízké osoby

Novela také odstraňuje ustanovení o „nezbytně nutné době" účasti na pohřbu. Nově bude zaměstnancům náležet volno na celý den, aniž by museli dokládat, jak dlouhou dobu na pohřbu strávili. Doplňkové neplacené volno v rozsahu až pěti dnů lze čerpat v případě úmrtí manžela (partnera), druha, dítěte, vnoučete, rodiče, prarodiče nebo sourozence zaměstnance. V případě výpovědi nebo dohody ze sankčních důvodů (například porušení pracovních povinností nebo nesplnění předpokladů) se tak výpovědní doba zkrátí na polovinu, přičemž tomu bude odpovídat i poloviční rozsah pracovního volna na vyhledání nového zaměstnání oproti ostatním případům. Ve všech ostatních případech zůstane zachován čtyřdenní rozsah pracovního volna.

Základní rozsah volna (v některých případech s náhradou mzdy) může zaměstnanec využít k účasti na pracovních pohovorech nebo k návštěvě úřadu práce. Pokud tento rozsah vyčerpá a nové zaměstnání si nenajde, bude moci využít nové doplňkové neplacené volno v rozsahu až dvou dnů, určené výhradně pro využití poradenských služeb úřadu práce.

Náhrada mzdy za den svatby

Při čerpání pracovního volna v rozsahu dvou dnů bude náhrada mzdy nově poskytována za den konání svatebního obřadu. Dosud nebylo jednoznačně stanoveno, ke kterému dni se má náhrada vztahovat, což způsobovalo problémy zejména u zaměstnanců s rozdílnou délkou směn. Pokud zaměstnanec čerpá pouze jeden den volna (například když svatba připadne na víkend), náleží mu jako dosud náhrada mzdy za tento jediný den. Novela také stanovuje právo rodičů na jeden den placeného volna při svatbě jejich dětí, stejně jako právo dětí na jeden den neplaceného volna při svatbě rodičů.

Volno při doprovodu blízkého

U překážky v práci z důvodu doprovodu se doplní vyjádření „a zpět", aby bylo jednoznačně stanoveno, že pracovní volno zaměstnanci náleží nejen při doprovodu blízké osoby do zdravotnického zařízení nebo školského poradenského zařízení, ale i při jejím doprovodu zpět. Nárok na doprovod s náhradou mzdy se vztahuje na manžela, partnera, druha nebo dítě, jakož i rodiče a prarodiče zaměstnance nebo jeho manžela, a to maximálně na jeden den.

Štěpán Řiháček, autor je smluvním advokátem FSČR

Zlatý pohár Old Boys pro FSČR

Momentkou po uzávěrce z turnaje Old Boys v Českých Budějovicích vás zveme na „zlatou" fotoreportáž z klání v příštím čísle Zájmů strojvůdce. *Foto I. S. C. SPORTS*

Simulátory fungují už šest let

Již šest let využívají ČD dvojici moderních kabinových simulátorů, které slouží k výcviku a pravidelnému školení strojvedoucích. Simulátory v Praze a v České Třebové se za tu dobu staly nepostradatelnou součástí vzdělávacího systému národního dopravce. Zařízením, které simuluje jízdu v kabině vlaku, každoročně projdou tisíce strojvedoucích ČD.

Trenažery věrně napodobují prostředí kabiny strojvedoucího včetně ovládacích prvků a umožňují jízdu jak s elektrickými, tak s dieselovými lokomotivami. Kromě běžného provozu je možný i nácvik neplánovaných situací jako jsou překážky na trati, poruchy zabezpečovacího zařízení, jízda na obsazenou kolej nebo na přivolávací návěst.

Jednou ročně

„Simulátory výrazně zlepšily kvalitu výcviku, umožňují nácvik širokého spektra provozních i mimořádných situací, a tím přispívají k vyšší bezpečnosti železniční dopravy. Jejich význam se ukázal například při zavádění evropského zabezpečovacího systému ETCS, kdy i za pomocí trenažerů probíhal nácvik této technologie," uvedla členka představenstva a náměstkyně generálního ředitele ČD pro lidské zdroje Blanka Havelková.

Výcvik na simulátoru absolvují všichni noví uchazeči o práci strojvedoucího už v rámci přípravných kurzů a minimálně jednou ročně zde absolvují jízdu také stávající strojvedoucí. Trenažery jsou využívány denně, často i o víkendech. *„Na simulátoru jsou každý rok proškoleni všichni stávající strojvedoucí, tedy kolem 3 200 zaměstnanců. K tomu se pak připojuje zhruba 300 nových uchazečů o práci strojvedoucího. Pro ně jsou simulátory pomocníkem v přípravě na budoucí povolání, u aktivních strojvedoucích zlepšují jejich návyky při práci,"* doplňuje Blanka Havelková.

Scénář a hodnocení

Simulace jízdy zobrazuje strojvedoucímu reálné venkovní prostředí, tedy kolejiště včetně návěstidel, železničních stanic a zastávek, přejezdů, okolní zástavby apod. Instruktor nejprve připraví scénář jízdy. Poté, co na dané zadání strojvedoucí absolvuje trasu, systém vyhodnotí správnost provedení. Instruktor poté se strojvedoucím celou jízdu podrobně rozebere a vyhodnotí.

Simulátor pro strojvedoucí v lednu 2024 pořídila také dceřiná společnost ČD Cargo. Jen loni na něm bylo proškoleno 700 strojvedoucích. Zařízení je umístěno, stejně jako jeden ze simulátorů ČD, v České Třebové, konkrétně v tamním Dopravním vzdělávacím institutu (DVI), který je dceřinou firmou Českých drah a poskytuje služby především v oblasti železničního vzdělávání, včetně přípravy a školení nových adeptů na práci strojvedoucího.

Vanda Rajnochová

ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače

6 –Limit potvrzení změny módu a TAF - mýty a fakta

V praxi a při rozhovorech s kolegy se setkáváme s mnoha případy, kdy nám kolegové vysvětlovali, jak je v systému ETCS nekomfortní, že na potvrzení a změny módu a nebo potvrzení volnosti před vlakem výzvou TAF request mají jen omezený čas (5 sec.) a pokud tak neučiní, tak že systém reaguje okamžitě nouzovým brzděním nebo rovnou TRIPem. Pojďme se tedy podívat na konkrétní případy jednotlivých provozních situací a správných postupů jejich řešení.

Obecně lze říci, že každý strojvedoucí by se při obsluze mobilní části systému ETCS neměl nechat vmanévrovat do situace, kdy bude v časové tísni a bude potvrzovat nebo volit jakékoli funkce či hlášky, u kterých si není 100% jistý, co ovlivní a jak se funkčně a provozně projeví!!! Vždy je lepší nechat systém zaintervenovat provozní nebo i nouzovou brzdou, než se vystavit nebezpečí, které hrozí při nevhodném a neoprávněném použití např. funkce Override nebo bezmyšlenkovitého potvrzení výzvy TAF.

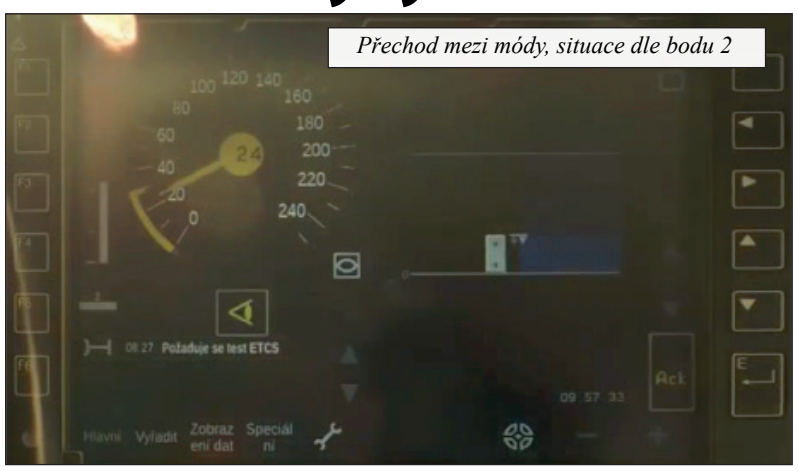
Přechody mezi módy

„Automatické“ přechody mezi jednotlivými módy (tj. ty, které nastanou samočinně, a nikoliv ty, které nastanou v důsledku volby strojvedoucího) jsou v českém prostředí v zásadě tří typy.

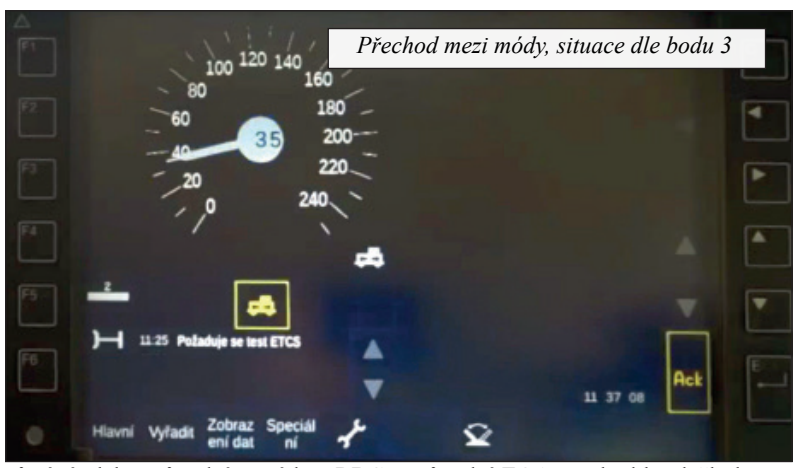
1. Okamžitý přechod, který OBU provádí bez nutnosti potvrzení strojvedoucím. Typickým příkladem této situace je přechod z jakéhokoliv módu do módu FS. V tomto případě OBU přechází z módu s nižším stupněm dohledu do módu s nejvyšším stupněm dohledu (uděleno MA FS a dohlížen rychlostní profil), a tak se dle specifikací potvrzení přechodu strojvedoucím vůbec nevyžaduje (není žádoucí oddálit okamžik přechodu do módu FS čekáním na potvrzení či rozptylovat strojvedoucího nutností potvrdit fakt, že začal být zařízením kontrolován v nejvyšší možné míře). Dalším příkladem je změna módu v důsledku již dříve potvrzené změny úrovně – např. při jízdě k výstupní hranici je strojvedoucí s předstihem vyzván k potvrzení blížící se změny úrovně z L2 na LNTC. V okamžiku minutí hranice dojde k přechodu z FS do SN bez dalšího požadavku na potvrzení. Strojvedoucímu je přechod do jiného módu vždy indikován změnou ikony módu na DMI.

2. Nabídka možnosti přechodu do jiného módu s „nižším“ stupněm zabezpečení. V tomto případě je strojvedoucímu potvrzení nového módu nabízeno jako volba bez časového limitu pro potvrzení. Pomůckou ke snadnému rozpoznání takového stavu je to, že ikona aktuálního módu, ve kterém se vozidlo ještě stále nachází (šedá ikona vpravo pod rychloměrem) je jiná, než žlutá ikona nabízeného módu (tj. módu, do kterého se bude v případě potvrzení přecházet). Typicky se jedná o přechod z FS do OS u návěsti „Stůj“ oddílového návěstidla AB, přechod z FS do OS při jízdě na návěst „Jízda podle rozhledových poměrů“, nebo při zahájení mise přechod ze SB do SR. V takovém případě strojvedoucí nemusí nabízený mód potvrdit (může nechat žlutou ikonu blikat libovolně dlouho) a systém nezavádí žádné restrikce z důvodu nepotvrzení nabízeného módu. Je třeba si ale uvědomit, že stále platí pravidla aktivního módu, tzn. např. blížící se EOA, a ta je potřeba dodržet. Typickým příkladem je jízda za návěst Stůj na oddílovém návěstidle AB. Dokud strojvedoucí nepotvrdí přechod do módu OS, platí nadále EOA u návěstidla. Po potvrzení přechodu do OS dojde k prodloužení MA na další oddíl. Pokud by ale strojvedoucí přechod do nového módu nepotvrdil a rozjel se, dojde po projetí původního EOA k přechodu do módu TR (TRIP), ale nikoli z důvodu nepotvrzení navrhované změny módu, ale z důvodu projetí EOA.

3. Okamžitý přechod do jiného módu, obvykle s nižším stupněm zabezpečení, a požadavek na potvrzení, že strojvedoucí tento přechod bere na vědomí. Toto je jediný případ, kdy je na potvrzení předávané informace časový limit. Nejedná se ale o to, že by strojvedoucí měl potvrdit, že souhlasí s přechodem do jiného módu, nebo že tuto změnu sám provádí. V tomto případě se jedná o situaci, kdy OBU do jiného módu (obvykle s nižším stupněm zabezpečení) již přešlo a strojvedoucí pouze potvrzuje, že tento přechod vzal na vědomí. Časový limit 5 s, daný specifikacemi a neměnný, je v tomto případě nastaven proto, že v novém módu je od strojvedoucího vyžadována nějaká spolupráce (např. kontrola volnosti trati v módu OS) a je tedy nutné ověřit, že strojvedoucí tuto skutečnost vzal na vědomí. Typicky se jedná například o přechod z módu FS do OS po vyhodnocení, že proti vlaku stojícímu na staniční koleji mohl začít najíždět posunový díl, nebo samočinný přechod z módu FS do módu SH při dojíždění k návěsti Posun dovolen (tato situace se však bude v rámci aktualizace sw traťové části převádět na řešení dle bodu 2). Pomůckou ke snadnému rozpoznání tohoto stavu je, že ikona aktivního módu vozidla je totožná se zobrazovanou varovnou ikonou žluté barvy (tj. vozidlo již do cílového módu přešlo a mobilní část žádá strojvedoucího o to, aby tento stav potvrdil a vzal na vědomí, že dále je za řízení vozidla odpovědný ve větší míře než dosud).



Přechod mezi módy, situace dle bodu 2



Přechod mezi módy, situace dle bodu 3

Potvrzování výzvy TAF request

U potvrzování výzvy TAF request je situace jednodušší v tom, že na potvrzení této výzvy nemá strojvedoucí nikdy žádný časový limit a jeho nepotvrzení nemůže nikdy vést k nouzovému brzdění. Obecně lze napsat, že výzvu TAF request může strojvedoucí obdržet k lokalizační značce a nebo k hlavnímu návěstidlu či stop značce.

1. Při výzvě TAF k lokalizační značce umístěné na protisměrném vjezdovém návěstidle by měl mít strojvedoucí MA vždy za tuto značku a EOA by mělo být až na konci prvního oddílu (u dalšího hlavního návěstidla nebo stop značky, či – na trati Olomouc-Uničov – u lokalizační značky ve funkci oddílového návěstidla. TAF request vysílá RBC z toho důvodu, že si není jistá, zda tento konkrétní vlak je před lokalizační značkou první a proto nemůže změnit mód vozidla z OS na FS bez spolupráce se strojvedoucím, který právě potvrzením TAF informuje RBC, že je vlakem prvním a že mezi čelem vlaku a lokalizační značkou není již jiné vozidlo. Po obdržení tohoto potvrzení pak RBC umožní přepnutí vlaku do módu FS. Jestliže ale strojvedoucí z jakéhokoliv důvodu TAF nepotvrdí, zůstává vlak v původním módu a RBC se pokusí přepnout vlak do módu FS pomocí dalšího TAF requestu před dalším hlavním návěstidlem, stop značkou, či lokalizační značkou.

2. Odlišná situace je ale u vlaku v OS, pokud je TAF požadován vůči hlavnímu návěstidlu, stop značce, nebo lokalizační značce ve funkci oddílového návěstidla. V tomto případě není v módu OS MA nikdy vydáno za toto návěstidlo. Ani v tomto případě nemá strojvedoucí povinnost TAF request potvrdit, pokud si není jistý tím, že kolej před vozidlem je volná. Z výše uvedeného ale vyplývá, že pokud nepotvrdí TAF, není vozidlo schopno přejít do módu FS a tím získat MA za návěstidlo před vlakem. Proto je stále dohlíženo původní EOA a pokud by došlo k projetí tohoto návěstidla, dojde k zastavení vlaku, ale nikoli na základě nepotvrzení TAF, ale na základě projetí EOA a tím tedy přechodu OBU do TR (TRIPu). Tato situace se může stát např. po nouzovém zastavení vlaku ve stanici (TRIPu), kdy z důvodu toho, že vlak má již u RBC historii a je orientován, tak po novém zahájení mise je přepnut rovnou do módu OS. Jelikož ale RBC z dostupného staničního zabezpečovacího zařízení není schopná zjistit, že je vlak na koleji sám a první, tak požádá o potvrzení TAF. Jelikož ale v režimu OS může být MA pouze k prvnímu návěstidlu, je potvrzení volnosti před vlakem jedinou možností, jak vlak dostat do módu FS a tím mu umožnit další jízdu.

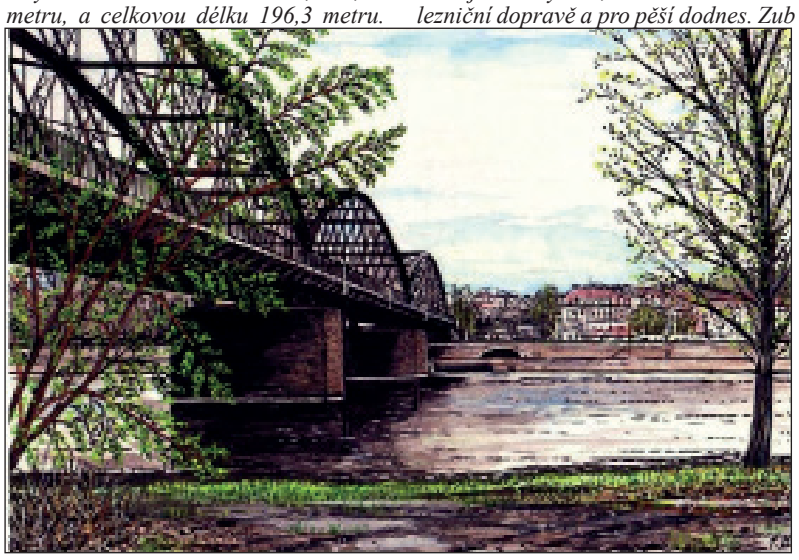
David Votroubek, Martin Trögel

Bouchne ministr do stolu?

Provozovatel dráhy Správa železnic je plně odpovědná za bezpečný provoz železnice a když představila návrh nového trojkolejného mostu na Výtoni, spustila se vlna kritiky a organizovaly se různé spolky na záchranu starého mostu. Poslední kapkou bylo „doporučení“ UNESCO, že most je opravitelný. Bouchne ministr dopravy konečně do stolu a řekne: „Dost, most bude nový, vždyť je to rozhodnutí na dalších 100 let a musíme zajistit i bezpečnost dopravy?“

Železniční trať z vyšehradského břehu směrem na Smíchov překonává Vltavu železným mostem, který byl původně nazýván jako most Spojených drah. Železniční trať z Hlavního nádraží na Smíchov byla tímto mostem přes Vltavu propojena již v roce 1871. Tenkrát to byl příhradový, přímopásový ocelový most ze svářkového železa a měl celkem 5 polí o rozpětí 56,9 metru. Směrem na vyšehradské nábřeží bylo 8 segmentových kleneb o světlostech 7,24/7,87 metru, a celkovou délku 196,3 metru. Most zhotovila Harkortova mostovna v Duisburgu.

V roce 1901 byl původní most nahrazen novým mostem, se třemi hlavními poli, který postavila Česká mostárna Bratři Prášilové v Libni společně s první českomoravskou strojírnou a Pražskou akciovou strojírenskou společností, dříve Ruston a spol. Nový most byl (oproti původnímu mostu) již z plávkového železa. Má tři pole, každé o rozpětí bezmála 70 metrů, a jeho šířka je 8,1 metru. Navíc jsou na něm ještě po obou stranách vysunuté pěší chodníky, každý široký 1,8 metru. Stavební um našich předků si vyžádal obdiv, protože po dobu stavby nebyla přerušena lodní doprava a železniční pak jen na 60 hodin. Bylo to ve výluce ve dnech 30. září až 1. října 1901. Při výměně se vykláněla stará konstrukce, a nasouvala se nová konstrukce na nové vyšší pilíře a upravovala se také obě předpolí. Most je dlouhý 298,4 metru a slouží železniční dopravě a pro pěší dodnes. Zub času přinesl své a je třeba jej nahradit mostem novým.



Je třeba si také uvědomit, že tento most je nejproblematičtějším místem plánované modernizace trati mezi hlavním a smíchovským nádražím. S úpravou mostu na tříkolejný počítal už územní plán z roku 1999, kdy ještě nebyl zapsán jako kulturní památka. V souvislosti s rozvojem železniční sítě se uvažovalo o jeho náhradě novým trojkolejným mostem v poněkud odsunuté poloze tak, aby bylo možno zvýšit poloměry oblouků ve výhybně Praha-Vyšehrad. K 8. prosinci 2004 byl soubor železničních mostů na trati Praha hlavní nádraží - Praha-Smíchov prohlášen nemovitou kulturní památkou pod rejstříkovým číslem 101315.

Most musel být mnohokrát opravován a potřeboval i nové nátěry. Ve druhé polovině 20. století se prováděla oprava mostu tím způsobem, že se proklepávaly nýty a ty podle zvuku vadné byly nahrazovány novými. Následně byl na celé mostě obnoven nátěr. Na břehu byly desítky kovářských výhní pro přípravu šroubů. Celá práce trvala okolo tří let.

Nebylo zadáno, aby se nová konstrukce se co nejvíce podobala stávající konstrukci, což se ukázalo, jako zásadní chybou při zadávání nového projektu. Nová konstrukce v bílém provedení byla jako „pěst na oko“. Stávající mostní konstrukce má za sebou již 124 let provozu, dnes velmi intenzívního, třetí kolej je potřebná. Je třeba si uvědomit, že Praha potřebuje moderní a vysokokapacitní železniční síť. Nový železniční most bude sloužit možná dalších 100 let a oprava stávajícího mostu by nepřinesla nic nového a podobná kulturní památka by byla pouze trnem v patě pražské železniční dopravě.

Text a foto Josef Schrötter, nezávislý železniční expert

Očima Jakuba Rýce

V listopadu 2018 jsem měl v rámci školy praxi na pozici signalisty v žst Frenštát pod Radhoštěm. Okouzlila mě nostalgická atmosféra St2. Na snímku zachycen Brejlovec 754.047 při pravidelném objíždění soupravy osobního vlaku. Text a foto Jakub Rýc

Zákrok proti hazardérům

Nepochopitelného hazardu se svými životy se dopustili u vlaku Os 4655 dva mladiství 17. dubna 2025 mezi stanicemi Kuřim – Brno Královo Pole. Po zastavení vlaku v Brně Kr. Poli informoval výpravčí strojvedoucího o probíhající policejní akci mezi uvedenými stanicemi a požádal o prohlídku obou stran vlaku – elektrické jednotky řady 530. Zpozoroval dva mladíky vylezlé do spojovacího prostoru mezi hlavou jednotky a vloženým vozem, jeden z nich se nacházel částí těla v úrovni střechy vozu v blízkosti elektrického zařízení. Měli oblečené mikiny s kapucemi na hlavě, šátky a masky a také čelní kamery. Strojvedoucí Tomáš Žalčík z OŘOD Východ, Střediska lokomotivních čet Brno hl. n. oba mladíky zadržel a vyvedl je z prostoru kolejiště do míst přístupných pro cestující veřejnost. Poté je za pomoci dvou přítomných revizorů IDS-JMK střežil až do předání hlídkám Městské policie a Policie ČR, které se po zadržení hazardérů dostavily k vlaku.

Strojvedoucímu dlužno vyslovit za jeho rozhodný zákrok veřejné uznání. Poděkování patří také oběma revizorům. Včasným zásahem strojvedoucí oběma „kaskadérům“ zachránil život, neboť je otázkou, co by v blízkosti zařízení o napětí 25000 voltů ještě dále podnikali. Případ bude mít ještě dohru ve správním řízení, u kterého jim může správní úřad uložit pokutu až do výše deset tisíc korun.

Vladimír Selucký

Nová řešení z hlediska možného vlivu na neoprávněné vstupy osob do prostoru dráhy

Trespassing

Neoprávněné vstupy chodců do prostoru dráhy vedou každoročně k cca 250 střetům osob s drážními vozidly, zpravidla s fatálními následky. Tzv. trespassing není pouze důsledkem nekázně uživatelů; často jsou k němu chodci nuceni chybějící či hrubě nevyhovující infrastrukturou pro přecházení. Prezentovaná studie Centra dopravního výzkumu v Brně se zabývá posouzením nových staveb či rekonstrukcí z hlediska nápravy či prevence trespassingu. Předběžné výsledky ukázaly, že problematika neoprávněných vstupů osob do prostoru dráhy již není v ČR zcela opomíjena a existují snahy alespoň částečně eliminovat skutečné příčiny rizikového pohybu chodců. Setkáváme se však i s případy, kdy nové stavební řešení problém trespassingu z různých důvodů na další léta zakonzervovalo, případně stavba přímo vytvořila nové rizikové místo. Prevence doposud nepřítomného trespassingu při přípravě nových staveb není dosud běžná. Protože náprava vzniklého problému je obtížná a nákladná, je třeba doporučit velmi pečlivé posouzení potenciálu stavby s ohledem na pěší vztahy již ve fázi projektu.

(dokončení)

Zastávka Brno-Řečkovice

Do jisté míry podobná výchozí situace jako v Kuřimi byla i v zastávce Zastávka Brno-Řečkovice. Veškerý nástup a výstup v obou směrech vlakové dopravy se zde odehrává na středovém nástupišti mezi traťovými kolejemi č. 1 a 2, kam se cestující legálně mohou dostat podchodem; vstup do podchodu byl po dlouhou dobu jen po strmém schodišti od vchodu na nádraží (od Řečkovic) a také z nefunkčního prvního nástupiště u staniční budovy (rovněž schody). Směrem k firmě Lachema, odkud jsou silné pěší vazby, podchod protažen nebyl, legálně bylo z této strany možné pouze podejít trať oklikou a vstoupit do podchodu z řečkovické strany. Kvůli strmému schodišti bylo nástupiště zcela nedostupné pro kočárky, invalidní vozíky nebo osoby s pohybovými problémy. Cestující masivně využívali tři nelegální zkratky, které vyžadovaly značnou pozornost a zdatnost chodce (obtížná schůdnost, projíždějící rychlíky a nákladní vlaky rychlostí až 100 km/h) a došlo zde i k tragickým nehodám.

V roce 2015 byl v rámci modernizace úseku trati mezi Maloměřicemi a Kuřimí vybudován bezbariérový přístup na nástupiště z obou stran nádraží. Dosavadní podchod od výpravní budovy byl sice zachován v původní podobě, na nástupiště však nyní navíc vede rampa z podjezdu spojujícího obě strany. Tímto se stala zkratka přes kolej č. 2 od Lachemy nepotřebnou, navíc stavební úpravy v tomto místě nelegální přístup prakticky znemožnily. Rovněž další dvě zkratky od výpravní budovy přes kolej č. 1 jsou využívány mnohem méně. Podle provedených průzkumů se celkově trespassing v místě značně omezil.

Diskutabilní z hlediska trespassingu je v tomto případě zachování středového (ostrovního) nástupiště. Ostrovní nástupiště je nepochybně vhodným a elegantním řešením, jestliže se trať nachází vůči okolí „v horním patře“ (tj. na náspu či ve městech typicky estakádě či terase) a při přístupu na zastávku je tak jako tak nutné vždy překonávat výškový rozdíl. Jediný centrální pěší přístup namísto samostatných dvou přístupových cest ke každé koleji zvlášť je pak výhodou – není nutná orientace cestujícího dle zamýšleného směru jízdy, nedochází k omylům při volbě nástupiště. Je výhodou i v situaci, kdy vlak jede po nesprávné koleji, zatímco u vnějších nástupišť může docházet k rizikovým situacím (přebíhání kolejí). Je-li však trať v rovině, vzniká při užití středové zastávky nevýhoda nutnosti užít i při cestě na nástupiště u bližší koleje „dvoje schody“ a to je pro cestující často silným motivátorem jít úrovňově přes kolej. Toto je i případ Řečkovic (kde navíc vnější nástupiště díky dřívějším funkcím fyzicky existuje). U vnějších nástupišť je naopak přístup k bližšímu nástupišti snadný a bezbariérový a tím pro polovinu pěších vztahů jednodušší.

V praxi jsou zde průběžně pozorovány i jednotlivé případy, kdy cestující z vlaku ve směru Tišnov – Brno namísto na ostrovní nástupiště vystoupí doprava na torzo starého vnějšího nástupiště u staniční budovy, ať už omylem (situace působí na pohled logicky – nabízí se zde přístup přímo do vstupní haly i ulice a téměř ve všech ostatních stanicích je taktéž obvyklé vystoupit vpravo) či vědomé snahy o zkratku a vyhnutí se schodům. Tím mohou vznikat i velmi nebezpečné situace, neboť vlakový personál tyto osoby při odbavování nevidí.

Stanice Karviná hl. n.

Železniční stanice byla kompletně rekonstruována coby součást stavební akce „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice“, která probíhala v letech 2017-2020. Akce zahrnovala kompletní obnovu nástupišť včetně přístřešků, nové kolejiště z moderního kolejiva i zabezpečovací zařízení, protihlukové stěny, nové výtahy a rozšíření podchodu.

Přes staniční kolejiště (pět kolejí) dlouhá léta existovala intenzivní trespassingová linie mezi ulicí Za Vsí Karviná-Staré Město a obchodním areálem a centrem města, resp. i staniční budovou a autobusovým nádražím. Šlo o neřešený velký problém, neboť Staré Město nemá reálně vyřešený přístup pro chodce. Jediný legální přístup do Starého Města vede po mostě silnice I/59 přes jižní zhlaví stanice a znamená absolvování cesty ve tvaru písmene „U“ s oklikou dobré dva kilometry. Tento formát přístupu je neúnosný a nereflektující reálné potřeby uživatelů.

Žádoucím řešením by bylo prodloužení podchodu pod krajní staniční kolejí (č. 3), který dnes končí schody na třetí nástupiště a jeho nové vyústění na straně Starého Města. V rámci rekonstrukce žádné opatření pro zlepšení přístupu do Starého Města nebylo realizováno ani přes opakované urgence ze strany města Karviná. Prodloužení podchodu nyní není možné z technických důvodů, problémy jsou též s převodem pozemků; projekt optimalizace však nenabídl ani jakékoliv alternativní řešení.

Původní zkratka v linii ulice Za Vsí byla přerušena protihlukovou stěnou. Ta však po cca 50 metrech směrem k nástupištím stanice končí a je reálné ji obejít. Podle výsledků sledování i podle zjevných vyšlapaných cestiček k nelegálnímu přecházení nadále dochází, jeho těžiště se nyní přesunulo na trasu mezi zakončením protihlukové zdi a třetím nástupištěm.

Je zřejmé, že nevyužití možnosti prodloužení podchodu pod staničním kolejištěm během rekonstrukce celkově zakonzervovalo letitý problém, pouze částečně modifikovalo jeho konkrétní formy; navíc je nyní překonávání trati náročnější (výškové rozdíly), což zvyšuje rizikovost trespassingu.

Stanice Břeclav

Příkladem vytvoření rizikového místa se stala výstavba autobusového terminálu v těsné blízkosti severní části 1. nástupiště železniční stanice. Tato akce přinesla žádoucí přiblížení autobusové a železniční dopravy (původní autobusové nádraží leželo ve vzdálenosti téměř 300 metrů od nádraží vlakového). Nové autobusové nádraží sdílí společnou plochu nástupiště č. 1 a u části spojů tak nabízí krátký a pohodlný přestupní vztah hrana-hrana. Problémem je však přístup k ostrovním nástupištím č. 2, 3 a 4, vyplývajícím z neexistence severního podchodu, který by tato nástupiště a nový autobusový terminál propojil nejkratší cestou. Jedinou možností překonání staničního kolejiště je jižní podchod, vzdálený od osy autobusového terminálu 170 metrů a v limitním případě tedy musí cestující od vlaku k autobusu vzdálenému jen několik metrů absolvovat cestu (překonat závlek „tam a zpět“) až 400 metrů. U některých pěších vztahů je tedy oklika taková, že délka přestupního vztahu nemusí být kratší než v dobách starého autobusového nádraží ležícího v jiné lokalitě. Blízkost nového terminálu je proto někdy spíše vizuální než faktická.

V důsledku toho vzniká silná poptávka lidí po přecházení v nejkratším místě, k čemuž se výborně (jakkoli nelegálně) nabízí služební přechod mezi nástupišti, umístěný prakticky v optimální poloze vůči autobusovému terminálu (zhruba jeho ose). Za hodinu zde běžně přejde i několik desítek lidí, obvykle s motivací, že jinak by nestihli navazující autobus, neboť přestupní doby činí zpravidla jen 4 minuty a v případě ujetí nutno čekat běžně 30 nebo 60 minut na další spoj. Problém takto vnímá i Odbor dopravy MěÚ Břeclav. Jde tedy o velký dluh, který zde realizovaný projekt zanechal, přestože dle sdělení projektantů by zřízení severního podchodu bývalo bylo technicky možné.

Vlaky u nástupišť 2, 3 a 4 dnes zastavují spíše na jejich jižní straně poblíž existujícího podchodu a zejména u regionálních vlaků o 3-5 vozech není proto potenciální zkratka služebním přechodem výrazně kratší než legální cesta podchodem. Poslední vozy delších (hlavně mezinárodních) vlaků však běžně stojí blízko konců nástupišť v přímém sousedství autobusového terminálu, k němuž je legální cesta extrémně dlouhá. Vznik přestupního terminálu tedy sice nepochybně zkvalitnil veřejnou dopravu, problematika neoprávněných vstupů osob do prostoru dráhy však byla nejen zanedbána, ale projekt je v tomto ohledu kontraproduktivní.

Diskuse a závěr

Lokality představené v tomto článku nejsou reprezentativním vzorkem nových staveb a rekonstrukcí realizovaných v České republice v uplynulé dekádě. Byly zvoleny cíleně za účelem ilustrování možných přístupů k problematice trespassingu.

Je zjevné, že neoprávněné vstupy osob do prostoru dráhy již nejsou zcela opomíjenou problematikou a existují snahy rizikový pohyb chodců eliminovat jinak, než pouhými (při samostatném užití zpravidla neúčinnými) opatřeními pro zabránění vstupu. Při řešení existujícího problému jsou brány v úvahu a odstraňovány skutečné příčiny, alespoň částečně. U lokalit neřešených nebo upravených ne zcela optimálně jsou mnohde důvodem organizační nebo finanční překážky, nikoliv neznalost. Zároveň však doposud není samozřejmostí prevence zatím nepřítomného trespassingu při přípravě nových staveb.

Zde lze doporučit velmi pečlivé posouzení potenciálu stavby s ohledem na pěší vztahy, protože náprava vzniklého problému je vždy obtížná, často nákladná a někdy nemožná. Samotná konformita projektu s platnými předpisy automaticky nezaručuje, že je vše funkční a pro uživatele bezpečné. Proto je vhodná revize ze strany nezávislého kvalifikovaného konzultanta (bezpečnostního auditora), podobně jako se stává zvykem u silničních staveb. Auditor projekt hodnotí z hlediska možné přítomnosti bezpečnostních rizik pro všechny skupiny uživatelů a v kontextu širších územních vztahů.

Jsou-li pěší vztahy očekávány a je plánováno vybudování nebo úprava infrastruktury pro přecházení, prvořadým požadavkem by měl být komfort a bezpečí uživatelů, jinak hrozí, že ani vhodně umístěná legální cesta nebude využívána. Z hlediska komfortu jde především o bezbariérovost, v případě podjezdů také o dostatečně široké chodníky. Pro pocit bezpečnosti jsou důležité především přehlednost, dobré osvětlení a snadná orientace spolu s přítomností určité sociální kontroly. Jestliže není možné jiné řešení než např. hluboký podchod na méně frekventovaném místě, kde se chodec může ocitnout mimo dohled a doslech okolí, je na místě zvážit umístění bezpečnostních kamer. Reálná rizika plynou také z chybějícího nebo nedostatečného orientačního systému. Uživatel, který musí soustředit velkou část pozornosti na hledání správné cesty, se může snadněji stát terčem trestného činu nebo se dostat do dopravního konfliktu.

Pavel Skládaný, Pavlína Skládaná, Jan Perůtka, Vojtěch Kocourek
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., foto autoři

Článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.

Materiál byl původně publikován v časopise Silniční obzor.

Zastávka Brno-Řečkovice: příklad trespassingu (na jedné ze zkratek) přes kolej č. 1 před rekonstrukcí (2015)

Brno-Řečkovice: Nová rampa do podchodu cesty od Řečkovic k Lachemě, která nabídla pohodlnou alternativu pro velkou část pěších vztahů. Trespassing téměř vymizel

Stanice Karviná hl. n. po rekonstrukci: celkový pohled na opravená nástupiště a hlavní koleje č. 1 a 2

Karviná hl. n. po rekonstrukci: zřejmé neprodloužení podchodu pod krajní dopravní kolejí č. 3 do části Karviná-Staré Město, které by zde bylo naléhavě potřebné

Stanice Břeclav: podstata vzniku dlouhé obliky mezi autobusovým terminálem a ostrovními nástupišti 2, 3 a 4 - podchod je od terminálu vzdálen 170 metrů a při přestupu vlak-autobus proto nutno běžně absolvovat velký závlek „na jih a zpět“. To cestující silně motivuje k častému improvizovanému využívání zkratky po služebním přechodu.

Karviná hl. n., nelegální zkratka ze Starého Města ke staniční budově v linii ulice Za Vsí: stav před rekonstrukcí (2016)

Karviná hl. n. stav trespassingu směr Staré Město, který se „přestěhoval“ na severní konec 3. nástupiště: lidé sestupující do kolejiště

Břeclav: Služební přechod přes kolejiště „suplující“ chybějící severní podchod pro snadný přístup k vlakům u ostrovních nástupišť č. 2, 3 a 4

Břeclav: nelegální cestou je autobus vzdálen pouhých několik metrů

Návštěva nočního depozitáře

České dráhy otevřely v pátek 16. května depozitář ČD Muzea v Olomouci a nabídly noční jízdy historickým motoráčkem Věžák.

ČD se i letos zapojily do Olomoucké muzejní noci a zpřístupnily veřejnosti svůj depozitář ČD Muzea v lokomotivním depu v Táborské ulici. V depozitáři měli diváci výjimečnou možnost si prohlédnout si technické skvosty české železniční historie, například parní lokomotivu Kocúr z roku 1898, motorový vůz Kredenc z roku 1950 nebo elektrickou Bobinu z roku 1958. Hlavním lákadlem večera byly pravidelné jízdy historickým motorovým vozem Věžák, který je ze sbírek Národního technického muzea. Pro nejmenší návštěvníky byla navíc připravena možnost svezení malou posunovací lokomotivou Béenkou. Pořadatelům je třeba poděkovat za skvělou organizaci akce.

Vanda Rajnochová,
foto Martin Ježek, archiv

Medaile jsme opravdu přivezli!

Ano, je to tak, několikaleté snažení bylo konečně korunováno umístěním na bedně. Tým fotbalistů FSČR se ve věkové kategorii 45+ umístil na krásném třetím místě a tím byl naplněn slib, který jsem dala v Zájmech č. 22 z roku 2021, že ty medaile jednou přivezeme.

Stojící zleva – Michal Ptáček, Martin Urbánek, Sláva Hamsa, Vladislav Pouzar, Jarmila Šírková, Pepa Bock, Tomáš Kubeník, Jaroslav Vondrovic, David Votroubek. Klečící zleva – Martin Černoch, Jiří Zeman, Renda Fröhlich, Vlastislav Kostka, Zdeněk Vaňous, Karel Vesecký, Miloš Jeřábek.

V naší věkové kategorii se ve 3 základních skupinách utkalo celkem 26 týmů z několika zemí. A takto se nám vedlo:

Skupina:

FSČR – APG/GNR Compact Records (Portugalsko) 2:1 Branky: Zeman, Vaňous,

FSČR – Pelz United (Bělorusko) 1:1 Branka: Vaňous,

FSČR – Last Minute (ČR) 1:3 Branka: Zeman,

FSČR – Primavera Satu Mare (Rumunsko) 2:1 Branky: Vaňous, Kostka,

FSČR – Park United (Irsko) 6:0 Branky: Vaňous 2x, Kostka, Zeman, Urbánek, Ptáček,

FSČR – Toulouse-Cosat 3 (Francie) 1:0 Branka: Vesecký,

FSČR – Delta Romania (Rumunsko) 3:1 Branky: Ptáček, Vaňous, Zeman.

Ze skupiny jsme tak do vyřazovacích bojů postoupili z prvního místa.

Osmifinále:

FSČR – Policia Local Palma (Španělsko) 4:0 Branky: Vaňous 2x, Fröhlich, Vesecký.

Čtvrtfinále:

FSČR – Policia Local de Calvia (Španělsko) 2:1 Branky: Černoch, Vaňous.

Semifinále:

FSČR – ANAF Vaslui (Rumunsko) 1:3 Branka: Vaňous.

O třetí místo:

FSČR – HZS Ostrava (ČR) 1:0 Branka: Vaňous.

Nejlepším naším střelcem se tak stal Zdeněk Vaňous, milý, skromný a nekonfliktní kluk, který navíc uklidňuje spoluhráče ve vypjatých situacích.

Bránu pak dobře střežili Renda Fröhlich a hlavně Michal Ptáček. Ostatní již nebudu jednotlivě jmenovat, jen to shrnu, že každý člen týmu má v něm svou nezaměnitelnou roli, kterou plní na sto procent.

Perličkou je, že na druhém až čtvrtém místě se umístily týmy z České republiky, takže výsledková listina hýřila českými barvami. Druzí byli fotbalisté Policie ČR z Prahy Palmovky, my třetí a čtvrtí Hasiči z Ostravy.

Text a foto Jarmila Šírková

Společenská rubrika

V tomto roce oslavili naši pardubičtí kolegové **Bohumír Navrátil** a **Jirka Havel** kulatých 60 let. Za naši ZO přejeme vše nejlepší, vždy náskok před problémy a samé radostné zastávky.

*

Na konci února 2025 ukončil z důvodu vleklých zdravotních problémů předčasně svůj pracovní poměr u ČD Cargo člen ZO FSČR Trutnov strojvůdce **Karel Borek** a byl mu přiznán invalidní důchod. Do dalších let mu přejeme lepší zdraví a životní pohodu. Archivní foto ze 7. dubna 2007 na útulku v Jaroměři pořídil Brutus.

*

Václav Hedrlín, člen Federace strojvůdců v Ústí nad Labem, vystudoval Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové. Po studiu nastoupil 1. září 1981 k ČSD do pobočného lokomotivního depa v Meziměstí, kde prodělal dílenský zácvik na motorové lokomotivy a stal se pomocníkem strojvedoucího. Tuto funkci vykonával na substituci zhruba půl roku i v kmenovém lokomotivním depu v Trutnově. Vojenskou službu vykonal u železničního vojska, nejprve přijímač v Bohumíně na Šunychlu a zbytek vojenské služby v ŽOS Ostrava. Kurz na strojvedoucího motorových lokomotiv absolvoval v Liberci. Po asi tříletém angažmá v PLD Meziměstí přestoupil do LD v Ústí nad Labem, kde prošel dílenským zácvikem na elektrické lokomotivy, vykonával funkci pomocníka strojvedoucího, posléze absolvoval kurz na strojvedoucího elektrických lokomotiv a stal se obojetným strojvedoucím. Svoji profesní dráhu u ČSD, ČD a v závěru u ČD Cargo zakončil 27. března na výkonu Uz-1, kdy byl odejit do předčasného důchodu pro nadbytečnost.

*

Dne 20. dubna oslavil své 80. narozeniny trutnovský strojvůdce na penzi kolega **Libor Vlček**, který se velkou měrou zasloužil o obnovu Federace strojvůdců ČR po roce 1989 a byl zvolen prvním předsedou ZO FSČR 085 Trutnov. Až do svého odchodu na zasloužený odpočinek pak působil jako předseda revizní komise. Výborný strojvůdce, který vychoval dlouhou řadu mladších kolegů na Mulisačce, jak se přezdívalo stroji 753.372-2 s barevně vyvedenou strojovnou podle kolegy Vlasty Pražáka - Mulisáka. Skvělý sportovec, člen party Vyschlé latě, výborný zpěvák a závodní tanečník, rovný chlap se smyslem pro humor a potřeby ostatních. Do dalších let přejeme Vlčákovi pevné zdraví a životní pohodu. Foto z 1. března 2020 uvnitř dnes již neexistující boudy Bažina v Peci pod Sněžkou na 50. ročníku zimního soustředění Vyschlých latí - archiv Brutus.

*

Dne 23. dubna oslavil své kulaté 60. narozeniny kolega **Ivan Dobiáš**. Oslavenci k jeho životnímu jubileu srdečně blahopřejeme a přejeme pevné zdraví, hodně štěstí a spoustu životního optimismu do dalších let. Výbor ZO FSČR Česká Třebová a všichni kolegové z České Třebové.

*

Dne 2. května oslaví šedesáté narozeniny člen ZO FS Most pan **Libor Kubišta**, dlouholetý strojvedoucí ČD Cargo a nyní již Die Länderbahn. Liborovi přejeme hezkou oslavu a mnoho štěstí do dalších let. Výbor a členové FS Most.

*

Dne 2. května oslavil 75 let strojvůdce společnosti ČD Cargo a.s. kolega **Josef Chromý**. Kolegové ze Staré Paky Ti, Pepo, přejí do dalších let hodně zdraví a životní pohody bez dalších nemocí.

Za všechny Olda Planík. Foto archiv Brutus - žst. Turnov 23. dubna 2006.

*

Dne 3. května vstoupil do řad čerstvých padesátníků náš kamarád a kolega, strojvedoucí ČD a člen výboru ZO FS Turnov, pan **Jiří Sztefek**. Do dalších let bychom chtěli Jirkovi popřát spoustu zdraví, štěstí, pohody a nápadů pro jeho vyhlášené kuchařské umění. Kamarádi a kolegové z Turnova. K přání se samozřejmě připojuje výbor ZO FS Turnov.

*

Dne 6. května oslavil 50. narozeniny člen ZOFSČR Trutnov strojvůdce **Miroslav Dohnal**. Pevné zdraví a veselou mysl do dalších let přejí kolegové a kamarádi. Foto Libuška. Brutus.

*

Ke dni 15. května 1975 uplynulo již půl století od narození dalšího oslavence a to pana **Pavla Roubala**, strojvedoucího ČD a člena ZO FS Most. Pavlovi přejeme hodně sil a optimismu (jemu vlastní) k překonání vleklé nemoci a do budoucna pevné zdraví, štěstí a rodinnou pohodu. Kamarádi ZO a Slč Most.

*

Náš kolega SS Opava **Samuel Bohdal** oslavil dne 16. května krásné 50. narozeniny. Výbor ZO FSČR Krnov přeje za všechny pevné zdraví a mnoho úspěchů v osobním i pracovním životě.

*

Dne 20. května oslavil náš kolega strojvedoucí pan **Luděk Venkrbec** 60. narozeniny. Při této příležitosti bychom mu ze ZO FS Karlovy Vary rádi popřáli především pevné zdraví a pohodu v soukromí i v zaměstnání.

*

Dne 27. května oslavil náš kolega strojvedoucí pan **Luboš Romanov** 65. 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 28. května slaví své 80. narozeniny pan **Jiří Čech**. Hodně štěstí a pevné zdraví přeje výbor ZO FS Nymburk.

*

Dne 30. května oslavil náš kolega strojvedoucí pan **Eduard Moskva** 50. 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 1. června slaví 50 let **Richard Wiesner** z ZO FS Děčín. Gratulujeme!

*

Dne 2. června slaví 55 let **Tomáš Houser** z ZO FS Děčín. Vše nejlepší!

*

Dne 4. června oslaví své 60. narozeniny strojvedoucí ČD a člen ZO FS Chomutov pan **Jan Hájek**. K tomuto životnímu jubileu mu mnoho štěstí, zdraví a úspěchů v osobním i pracovním životě přejí všichni kamarádi a kolegové z chomutovské ZO FS.

*

Dne 4. června slaví 50 let **Dalibor Motyčka** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Hodně zdraví!

*

Dne 6. června slaví 55 let **David Kičmer** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Gratulujeme!

*

Dne 10. června slaví 50 let **Zdeněk Drobík** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Vše nejlepší!

*

V měsíci červnu (11. 6.) oslaví své životní jubileum náš kolega ze Seniorklubu při liberecké základní organizaci **Ladislav Bartoš** krásných sedmdesát pět let. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorklubu mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

*

Dne 13. června slaví 70 let **Milan Peukert** ze ZO FSČR Čerčany. Hodně zdraví!

*

Dne 19. června slaví 80 let **Milan Šulc** ze ZO FS Děčín. Gratulujeme!

*

Dne 21. června slaví **Miloslav Veselka** ze ZO FS Děčín 55 let. Vše nejlepší!

*

Dne 24. června slaví 50 let **Jan Kozibrádek** ze ZO FS Děčín. Hodně zdraví!

*

Dne 24. června slaví 50 let **Antonín Buba** ze ZO FS Děčín. Gratulujeme!

*

Opustili nás

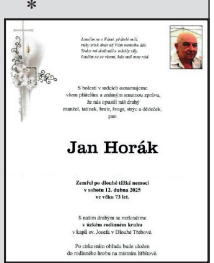
V měsíci březnu nás navždy opustil náš kolega **Ladislav Hudzietz**, dlouholetý člen FS Bohumín. Věnujte mu tichou vzpomínku.

*

Dne 14. dubna zemřel po dlouhé nemoci pan **Petr Netopilík** ve věku nedožitých 67.let. Vy, kdož jste ho znali, tak mu věnujte tichou vzpomínku. ZO FS Nymburk.

*

Dne 12. dubna nás opustil po dlouhé těžké nemoci ve věku 73 let pan **Jan Horák**. Upřímnou soustrast rodině a pozůstalým přeje ZO FSČR Česká Třebová. Kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 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@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