

● Vědeckotechnický sborník Správy železnic – 12. edice ... str. 2 ● Letní data za cenu jednoho měsíce ... str. 2 ● Fotoreportáž z Rail Business Days v Ostravě ... str. 2,3 ● Nehoda Hustopeče nad Bečvou: Hospodaření a jízdní řád, nad nimiž zůstává rozum stát ... str. 3 ● Historické jízdy i bohatý kulturní program ... str. 4 ● Společenská rubrika ... str. 4 ●

číslo 12

30. června 2025
ročník 78



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Ohlédnutí za Rail Business Days 2025 v Ostravě Stroje na vodík, elektřinu, naftu i páru

Mezinárodní výstava Rail Business Days je již léta pevným bodem v kalendáři erudovaných odborníků i fanoušků železnice. Po letech, kdy jediným kolejovým vozidlem na výstavě byla jakoby modernizovaná „Bobina“, nebo jen souprava TGV, se zvýšilo množství a hlavně různorodost vystavovaných drážních vozidel. A vystavovatelé prezentují ve velké většině moderní stroje, které sotva opustily výrobní linky. Na letošní akci FSČR zastupoval člen Redakční rady Zájmu strojvůdce Evžen Mikolajek.

Jednoznačným tahákem železničních exhibic jsou pokud možno nejnovější drážní vozidla. V žádném případě ale železniční přehlídka není jen o nich. To by bylo málo. Přitomno bylo i mnoho železničních komponentů a jejich dodavatelů a také zástupci dalších oblastí, které se týkají výroby a provozu a údržby drážní techniky. V neposlední řadě na výstavě návštěvníci našli exponáty, které se týkaly dalšího vývoje vozidel i jejich částí.

Napřed alkoholový test

Začneme u drážních vozidel. Nebyly to jen lokomotivy. České dráhy prezentovaly svoji jednotku ComfortJet, kterou již můžeme na našich kolejích vidět v ostrém provozu. Bateriové jednotky RegioPanter výrobce Škoda Group, které se v provozu osvědčují, a očekává se jejich expanze i do dalších krajů také nemohly chybět. Elektrické lokomotivy zastupoval například Siemens Vectron v barvách společnosti ČD-Cargo. Velmi zajímavou lokomotivou byl Dragon2, polského výrobce Newag. Bezemisní vlak RS Zero vystavil také švýcarský výrobce Stadler. Zajímavostí je, že je nabízen jak v provedení bateriovém i s pohonem na vodík.

CZ Loko – krom svých lokomotiv, například EffiShunter 1000 – v praxi předvádělo svoji novinku, alkohol tester, přímo zapojený do okruhu vozidla. Start lokomotivy je nemožný bez negativního testu na alkohol. Zjednodušeně řečeno, strojvedoucí musí před každým startem „zafoukat“. Podle slov vystavovatelů je o tento systém velký zájem v severovýchodních zemích, kde se stává automatickou součástí nových vozidel. Hlavní dopravci u nás o tento systém zabudovaný ve

vozidlech příliš zájem nemají. Je to patrně z důvodu velmi častých namátkových kontrol – v řádů stotisíců – přímo v provozu. Jednotlivé záchyty se i tak dají počítat na jednotky.

Dopravci i výhybky

Co se týče drážních vozidel, nemůžeme opomenout ta, která jsou určena pro údržbu a diagnostiku železničních tratí. Velkou pozornost vzbudila společnost Budimex, která předváděla svůj vlak, specializovaný na údržbu tratí. Samozřejmě jste zde mohli najít nepřeberné množství techniky a manipulačních prostředků pro traťové dělníky.

Vnitřní expozice již tradičně nabídla prezentaci výrobců kolejových vozidel samotných a samozřejmě i dopravců (České dráhy, ČD Cargo, PKP International, a další). Nemohly chybět prezentace opravárenských společností, nabízejících údržbu a modernizaci vozidel, ale i mnoho, v úvodu zmíněných výrobců jednotlivých komponent. Ať už dodavatelů nejruznějšího elektronického vybavení, tak i větších celků. Byly zastoupeny například sběrače lokomotiv, brzdové systémy, vybavení vagonů pro cestující a podobně. Nemáme tolik místa, abychom mohli vyjmenovat každého a všechny vystavené systémy či komponenty. A to jsem se nezmínil o prezentaci vysokorychlostních tratí či – například – výhybek pro ně určených.

Konference o ETCS

Nedílnou součástí výstavy jsou ovšem odborné konference. Letos se v úvodu nesly na téma ETCS. Na úvodní konferenci se sešli ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel SŽ Jiří Svoboda, náměstek pro osobní dopravu

ČD Jiří Jeřeta, generální ředitel ČD-Cargo Tomáš Tóth, generální ředitel AŽD Zdeněk Chrdle a generální ředitel VÚŽ Martin Bělčík. V úvodu zhodnotili a ocenili téměř bezproblémový přechod na výhradní provoz pod systémem ETCS na koridorových tratích. Všichni ocenili neúnavnou podporu ministerstva dopravy, které bylo hnacím motorem, aby se přechod uskutečnil tak, jak byl již před mnoha lety přislíben. Navíc přechod na výhradní provoz pod dohledem ETCS byl smluvně zavázán s mnoha dodavateli a také v neposlední řadě poskytovateli mnoha dotací, bez kterých by realizace nebyla možná.

Jak zaznělo na loňské konferenci, datum startu letošního 1. ledna bylo nepřekročitelné. Ministr dopravy v debatě ocenil všechny, kdo se na tomto přechodu podíleli. V těchto dnech dosahuje provoz pod ETCS více než 99 % spolehlivosti. Každý den se navíc řeší všechny události, které provoz ETCS narušují a SŽ se je všechny snaží řešit.

Více zabezpečovacích systémů

Po větších, ze kterých bychom mohli cítit uspokojení, však přišla slova, nazvěme je návratem do reality. Jak Jiří Jeřeta, tak Tomáš Tóth ve svých vystoupeních uvedli, že instalace ETCS byla finančně daleko nákladnější, než bylo původně slibováno. Částky se šplhaly do výšin, které si na začátku nikdo nepředstavoval. Navíc dotace nebyly přiděleny v takové výši, jak bylo přislíbeno. Takže v součtu to byla pro dopravce finančně záležitost, která je zatěžovala a stále zatěžuje více, než se původně počítalo. K tomu musíme také připočítat údržbu celého systému, která je několikanásobně dražší, než systémy stávající.

Muži v černém na ostravských kolejích



Německé Cargo si na ostravský železniční veletrh přivezlo parní krasavici ze Slovenska (Pěťasedma, ale také Šlechtična), kterou vedli tři chlapci v černém. Další fotografie z Rail Business Days Ostrava najdete na stranách 2 a 3
Foto Martin Ježek



Federaci strojvůdců na letošní ostravské železniční výstavě zastupoval Evžen Mikolajek
Foto Martin Ježek

Vestavba ETCS do starších lokomotiv je finančně velmi nákladná a podléhá schvalování všech možných úřadů. Jak řekl Tomáš Tóth, velkým problémem je také skutečnost, že ETCS má být jednotným evropským zabezpečovačem, ale stále jim není a v dohledné době nebude. Například Vectrony mají zabudovaných několik národních zabezpečovacích systémů. Nakupujeme nové lokomotivy, které stojí, protože se schvalují národní výjimky a další extras, kvůli kterým nemohou jezdit. Tento systém je pro dopravce neudržitelný a dokud nebude ETCS v Evropě jednotně v provozu na úrovni 3, povede to jen k dalším zmatkům a nepřijemným zdržením v dopravě a přepravě. Podobně jak u nás. Máme ETCS, ale také stále oddílly na trati. K čemu ale, když prostřednictvím ETCS před sebe strojvedoucí „vidí“ na několik kilometrů? V konečném důsledku máme na lokomotivách velmi drahý (předražený) zabezpečovač, který ovšem nemůžeme využívat tak, aby se prokázaly a využily jeho veškeré výhody oproti zabezpečovačům národním.

Na téma vodík

Tématem další konference byla debata o moderních vozidlech v současném provozu a trendech ve vývoji, bezpečnosti a například i alternativních pohonech. Zde mne hlavně zaujala debata nad pohony. Společnost Alstom se snaží uplatnit svá vozidla, poháněná vodíkem. To je na jednu stranu velmi zajímavá varianta, nicméně ve světle bateriových vlaků, které se v provozu osvědčily, je to alternativa finančně nákladná. Ano, jsou tratě, na které jsou i bateriové vlaky nevhodné, vzhledem k jejich délce. Nicméně probíhající debaty o prosté elektrifikaci tratí i zde s velkou pravděpodobností odsuzují vodíkové vlaky „mimo hru“. Na nedávném příkladu z Německa také vidíme, že zavádění vodíkových jednotek do provozu není vůbec jednoduché a u jednotlivých dopravců se potýká s velkými problémy. Ty někde skončily i tak, že se dopravce vrátil k dieslovým jednotkám.

Evžen Mikolajek,
foto Martin Ježek

Akreditovaná dopravní psycholožka Daniela Dudová o výběru adeptů na strojvůdce Opakování testů znehodnocuje výsledek

Jak je možné, že se takový člověk dostane na mašinu, ptají se občas strojvedoucí – instruktoři, když k nim do lokomotivy nastoupí „svěráznější“ jedinec. Neměl by vůbec projít psychotesty, pokračují. A protože je tato kritika na adepty strojvůdcovského povolání slyšet stále častěji, zajeli jsme do olomouckého Dopravního vzdělávacího institutu a položili na dané téma několik otázek vedoucí psychologice Centra psychologických služeb Daniele Dudové.

Jsou dnešní adepty strojvůdcovské profese skutečně nějak jiní ve srovnání s minulostí?

Dnešní uchazeči často nemají vazbu na drážní prostředí, hlubší zájem o obor a často jim chybí i dostatečný technický background. Některým proto nemusí délka odborného zácviku stačit. U mladších uchazečů vnímáme jiný pohled na práci a život, mají jiná očekávání. Hledají rovnováhu mezi pracovním a osobním životem, stabilitu a smysluplnost, mladí více diskutují,

mají jiný přístup k autoritám a mnohdy menší ochotu snášet určitý diskomfort. Zácvík, adaptace, vzdělávání i způsob vedení by měl proto reflektovat hodnoty i způsob uvažování mladší generace.

Když se chce stát strojvedoucím, musím mít nějak zvláštní předpoklady?

Tato profese sebou nese velkou odpovědnost, i malá chyba může mít tragické následky. Požadujeme proto především psychickou vyspělost, odolnost,

spolehlivost, svědomitost, emoční stabilitu, ochotu dodržovat pravidla a pracovní režim. Zároveň prověřujeme intelekt, nutná je dobrá schopnost soustředění, rychlé a správné rozhodování a to vše v pásmu běžného populačního průměru.

Jaké psychické problémy bych jako adept mít neměl?

Naším cílem je zachytit rizikové osobnostní charakteristiky a výkonové deficit, které by mohly ohrožovat

bezpečný výkon profese. Nežádoucím je sklon k rizikovému chování, problémy s ovládáním emocí, nízká odolnost vůči zátěži, také nespolehlivost, podprůměrný intelekt a poruchy pozornosti. K duševnímu stavu z pohledu možné (pokračování na straně 2)



Akreditovaná dopravní psycholožka Daniela Dudová o výběru adeptů na strojvůdce

(dokončení ze strany 1)

psychopatologie se však vyjadřuje psychiater, eventuálně klinický psycholog.

Ale patrně i u vás se dají psychické poruchy jedince odhalit, je to tak?

Ano, zkušený psycholog je i v rámci toho vyšetření schopen rozpoznat některé známky psychopatologické symptomatologie – např. projevy závislostního chování.

Jak dlouho psychotesty trvají?

Dopravně psychologické vyšetření má své standardy, kombinuje psychologické testy, rozhovor a pozorování uchazeče během vyšetření. Běžně u nás uchazeči stráví až pět hodin.

Mohou adepti nějak skrýt nevhodnost k povolání?

Uchazeči se samozřejmě snaží „působit dobře“ a ovládat se, ale psychologické vyšetření je postavené tak, aby takové snahy odhalilo. Testy mají kontrolní mechanismy a zkušený psycholog si všimá i nesouladu mezi tím, co uchazeč říká a jak se skutečně chová či jak se projevuje v testových metodách.

Jsou testy stoprocentně vypovídající?

Žádný test není stoprocentní, ale psychologické vyšetření využívá více nástrojů najednou – testy, rozhovor i pozorování. Právě jejich kombinace umožňuje udělat co nejspolehlivější závěr o psychické způsobilosti uchazeče.

Jsou testy předem známé, lze se na ně připravit?

Používáme standardizované testy, které by laikovi neměly být dostupné. Na psychotesty se nelze naučit, ale je možné se připravit. Pomůže, když je člověk odpočatý, najezený, není pod vlivem alkoholu či léků a ví co ho zhruba čeká. Na druhou stranu jsou oblasti, které trénovat můžete, například paměť či pozornost, což je u profesionálních řidičů či strojvedoucích naopak žádoucí.

Kolik procent nevhodných může proklouznout síti psychologa?

Přesné číslo nelze stanovit, ale díky kombinaci testů, rozhovoru a odbornému posouzení je riziko velmi nízké. Důležité je ale zmínit, že psychologický stav může být následně ovlivněn mnoha faktory, které nelze v daný moment předvídat. Z mého hlediska je důležitý kvalitní výběr, ale i to, co se děje potom. Nováčkům je potřeba nabídnout i psychickou podporu v adaptačním období a všimnout si, kde opakovaně narážejí na potíže a ty individuálně řešit. Cím dál častěji se také ukazuje, že mladší generace přistupuje k profesi jinak než ta starší a to může způsobovat napětí, pokud se tomuto problému zaměstnavatel nevěnuje.

Může zájemce o strojvůdcovskou profesi dostat na nějaký čas profesní stopku?

V současné době není zákonem omezen počet vyšetření a současně není dána možnost odvolání či přezkumu, jako je to u řidičů aut. Pokud je tedy uchazeč jako strojvedoucí nedoporučen, nemůže si nechat posudek

„přehodnotit“. Může však absolvovat celé vyšetření znovu. Z mého pohledu je to devalvující přístup.

Hovořili jsme o výběru nových uchazečů, věnujete se dopravní psychologové strojvůdcům i nějak jinak?

Jistě. Kromě přispívání k bezpečnosti výběrem nových uchazečů také poskytujeme psychologickou péči po mimořádných událostech nebo dle potřeb zaměstnanců.

Můžete nabídnout i více?

Pokud by o to byl zájem, tak ano. Můžeme být nápomocní nováčkům v rámci adaptačního procesu, jsme schopni připravit i školení na zvládnutí mimořádných situací nebo pomoci udržet kognitivní výkonnost strojvedoucích cíleným tréninkem. Silným preventivním nástrojem je i v minulosti tolik diskutované kontrolní vyšetření nebo případně pravidelná konzultace s odborníkem, která by pomohla odhalit rizika dříve, než dojde k chybě. V současné době nemáme nad psychologickým stavem strojvedoucích v průběhu jejich profesní kariéry žádnou kontrolu.

Uchazečů je méně, což svádí k myšlence, že se bere kdekdo...

Nedostatek uchazečů rozhodně nevede ke snižování nároků na psychologickou způsobilost. Bezpečnost je vždy na prvním místě. Psychologické vyšetření má jasná kritéria a nelze jím „projit“ jen proto, že je málo lidí. Od letoška jsme zaznamenali výrazně důkladnější výběr již na úrovni náboru ČD, tudíž se k nám dostává méně uchazečů. Dalším

Mgr. Daniela Dudová

Je absolventkou jednooborové psychologie na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Od roku 2000 působila jako psycholog ve zdravotnictví na oddělení klinické psychologie Fakultní nemocnice Olomouc. Absolvovala specializační přípravu v oboru klinická psychologie, kterou završila atestační zkouškou.

Od roku 2005 se věnuje klinické a pracovní psychologii. Pracovala jako psycholog Českých drah, a od roku 2012 působí v Dopravním vzdělávacím institutu, kde se specializuje zejména na psychodiagnostiku v rámci výběrových řízení, odbornému vzdělávání a poskytování psychologické péče.

V roce 2012 získala specializaci v oblasti dopravní psychologie na Univerzitě Palackého v Olomouci a je držitelkou akreditace Ministerstva dopravy ČR. Je rovněž certifikovanou lektorkou terapeutických kurzů pro řidiče.



Foto Martin Ježek

důvodem poklesu může být samozřejmě i nově zavedený finanční závazek, který má pokrýt náklady na přípravu a výcvik strojvedoucích, což pravděpodobně odradí zájemce s čistě povrchní motivací.

Je známo, že existuje dvojí metr – u jednoho dopravce adept neprojde, u dalšího je úspěšný. Jak je to vlastně možné?

Dražní prostředí je velmi specifické a je proto důležitá odbornost, dopravní specializace, ale také dostatečná praxe. Musíme mít představu o pracovních podmínkách a charakteru činnosti strojvedoucích, což nevím, zda kolegové v externím sektoru do takového detailu mají. My se strojvedoucími občas jezdíme, řešíme s nimi mimořádné události,

konzultujeme s instruktory, odbornými lektory, tak abychom byli v obraze. Jedno z opatření, které by také pomohlo lepší evidenci, je centrální registr, kam by psycholog zaslal závěr vyšetření. To však není legislativně nastaveno.

Povězte krátce něco o projektu, na kterém nyní pracujete...

V současné době spolupracujeme s Centrem dopravního výzkumu na projektu, který má za cíl posoudit spolehlivost, případně nezastupitelnost lidského faktoru v kontextu automatizace kolejové dopravy. Myslím si, že je to velmi zajímavé a aktuální téma, které si zaslouží pozornost a může přinést zajímavá zjištění.

Martin Ježek, Evžen Mikolajek

Vědeckotechnický sborník Správy železnic – 12. edice Optima, RailBaltica nebo historie

Již dvanáctou edici Vědeckotechnického sborníku vydala Správa železnic. Sborník navazuje na 47 čísel VTS Českých drah.

Příspěvek OPTIMA pojednává o stejnojmenném projektu v programu výzkumu a vývoje Evropské komise Shift2Rail OPTIMA, který slouží jako komunikační platforma pro demonstrátor řízení dopravy. Cílem projektu bylo vyvinout integrační vrstvu, která by shromažďovala informace z různých informačních systémů, zpracovávala je a využívala ke zlepšení procesů řízení dopravy.

Příspěvek Rail Baltica se zabývá plánovanou vysokorychlostní železniční tratí Rail Baltica, jež po svém dokončení propojí Estonsko, Lotyšsko, Litvu a Polsko, a napojí státy Pobaltí na evropskou standardně rozhodnou železniční síť. Cílem příspěvku je seznámit čtenáře s historickými souvislostmi, které vedly ke vzniku projektu, s dosavadním průběhem projektové přípravy a realizace, ale také s problémy a kontroverzemi, které projekt provázejí.

Příspěvek Stručná historie vývoje sestav trakčního vedení pro hlavní tratě u ČSD v první polovině

20. století se ohlíží za posledních sto let, od poloviny dvacátých let 20. století, kdy došlo na československé a české železnici ke vzniku a vývoji konstrukcí trakčního vedení pro hlavní tratě. Nejrychlejší vývoj proběhl v prvních zhruba třech desetiletích, od dvacátých do padesátých let, a zejména v poválečném období byl silně ovlivněn německými řešeními. Jejich použitím u tehdejších ČSD pak došlo k vytvoření konstrukcí trakčního vedení, které jsou – pochopitelně při využití stále se zdokonalujících technologií a postupů – používány i v současné době.

Příspěvek Vlakotramvaje – technické, ekonomické a legislativní požadavky se zaměřuje na nový trend v regionální kolejové dopravě. Umožnění bezpečného provozu tramvajových vozidel i na železniční infrastrukturu přitom není jednoduchou úlohou. Stejný rozchod kolejí obou systémů je k tomu nutným, avšak zdaleka ne jediným předpokladem. Příspěvek se proto zabývá problematikou vlakotramvaj,

a to zejména technickými požadavky kladenými na vozidla provozovaná na železniční a tramvajové síti (pasivní bezpečnost, parametry infrastruktury, interakce dvojkolí a koleje atd.). Zmíněny jsou též ekonomické a provozní aspekty smíšeného provozu. Zvláštní pozornost je pak věnována aktuálně platnému legislativnímu rámci v ČR; v závěru jsou nastíněny možné cesty potenciálně směřující k umožnění provozu vlakotramvaj v tuzemsku.

Příspěvek Softwarová podpora práce strojvedoucích ČD popisuje poskytování klíčových provozních informací strojvedoucím v digitální podobě. České dráhy provozují systém C-ETD ČD a SIPS, který zajišťuje digitální podporu práce strojvedoucích. Klienty aplikace ETD ČD a MAPSIS poskytují přístup k důležitým provozním datům, předpisům a dokumentaci. Tyto systémy umožňují plnění legislativních požadavků a usnadňují práci strojvedoucím.

Dvanáctá edice VTS SŽ je k dispozici na webu www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts

(red)

Letní data za cenu jednoho měsíce



Chcete být online kdekoli v ČR nebo EU bez nutnosti vyhledávání místní Wi-Fi sítě? Objednejte si ještě dnes náš zvýhodněný datový balíček 1,5 GB nebo 3 GB a buďte online od června do srpna za cenu jednoho měsíce.

Například s tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone vás celé léto vyjde jen na 175 Kč. Pokud využíváte internet v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2, zaplatíte za celé léto jen 235 Kč.

Data už máte, ale na léto jich potřebujete více? I pro vás máme drobnou výhodu, díky které ušetříte. Při navyšení datů s FUP v červnu nebo červenci získáte jednorázovou slevu 30 Kč. Data můžete využít třeba na navigaci, sociální síť, posílání fotek z dovolené nebo psaní i volání přes WhatsApp.

Využijte naši letní slevu až 40 % na mobily v e-shopu VPN Family. Odměňte sebe nebo své děti za vysvědčení

nebo si užijte prázdniny s novým mobilem za skvělou cenu! Stačí si objednat neomezený hlasový tarif a sleva je vaše – akce platí až do konce srpna!

Vezměte si své oblíbené TV pořady s sebou, ať už míříte na chalupu, k moři, nebo jen odpočíváte doma. Objednejte si Kuki TV s HBO na měsíc zdarma a zůstaňte v obraze. Ještě jste Kuki TV nevyzkoušeli a využíváte některou z našich služeb? Nyní máte možnost Kuki TV vyzkoušet na měsíc zcela zdarma a bez závazku!

Výhodné mobilní služby s O2 nebo Vodafone i Kuki TV si ve VPN Family můžete objednat každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic na stránce <https://family.cdt.cz>. Anebo nám zavolejte na zákaznické centrum: 972 111 333, kde vám naše zkušené operátorky poradí nebo třeba nastaví data a služby na míru.

(vpn)

Fotoreportáž z Rail Business Days v Ostravě



Nehoda Hustopeče nad Bečvou: Hospodaření a jízdní řád, nad nimiž zůstává rozum stát...

Nehoda „benzenového vlaku“ 28. února v ŽST Hustopeče nad Bečvou „hodila vidle“ do lokomotivních i soupravových oběhů a personálních turnusů strojvedoucích i personálů občerstvovacích vozů. Doprovozní personál, s výjimkou vlaků 222 a 223 jedoucích do Žiliny odklonem přes Čadcu, se v zásadě přizpůsobovat nové situaci nemusel.

Lze chápat, že v prvních hodinách po události (krátce před polednem) je- jímž následkem bylo několikaměsíční zastavení provozu (ČD na svém webu optimisticky zcela nereálně uváděly datum obnovení provozu 5.března) se zajišťovaly operativním způsobem ná- hraďní autobusy, operativně se řešily oběhy lokomotiv, souprav a přejíždění lokomotivního personálu NAD, proto- že část výkonů personálně kryje žiln- ský personál.

První hodiny bez kritiky

Událost stala v pátek, kdy „osmič- kový“ úřednický aparát (a to si neza- stírejme) myslí na nastávající víkend, zejména v případě pružné pracovní doby, kdy lze z pracoviště sublimovat v první minutě po skončení povinné přítomnosti na pracovišti, resp. případ- ná práce na „home office“ s dostupností na telefonu / notebooku. Představa, že by se něco systémově řešilo během soboty a neděle je iluzorní. Prostě v prvních hodinách a jejich desítkách se nastalá situace vyřešila v rámci „opera- tivního řízení provozní práce“, počínaje sehnáním dostatečného počtu vozidel pro NAD. Kriticky hodnotit první hodiny nebo víkendové dny nedává smysl.

Kdysi to bývalo o tom, že se při mi- mořádnosti „na delší dobu“ dohodli v prvních hodinách strojmistři s loko- motivním dispečerem - i s ohledem na termíny komandování personálu, a technici mající na starosti „turnu- sy“ věc řešili následně. Jako např. při nehodě „Ex 57 Pannonia“ u Rikonína 11. prosince 1970, kdy trvalo několik desítek hodin, než nehodové pomocné prostředky odklidily trosky. Nicméně mimořádnosti „na delší dobu“ lze spo- čítat na prstech jedné ruky. Navíc dřív byl relativní dostatek personálu, loko- motiv - třeba od nákladu .

Nějak...

Vzpomínám na rok 1979 a prasklou nápravu na lok ES 499.0011 na ER 612 v sobotu 31. března 1979. Po komisi- onální prohlídce lokomotivy 5. dubna 1979 (čtvrtek) v Havlíčkově Brodu FMD O12 rozhodl od okamžitém za- stavení provozu všech lokomotiv této řady. Na vozebním rameni Praha - Bra- tislava se „z minuty na minutu“ vráti- ly do služby Bobiny s Laminátkami a přepřah v Hoře Kutné. Podle „záko- na schválnosti“ pořádala tehdejší slu- žba 12 SSZD první dva dubnové týdny „čisté kreslení“ turnusů - mimo Prahu a o „nadělení“ zůstavším na bedrech strojmistřů jsme se dozvěděli až po ná- vratu do práce 16.dubna. Doba bezmo- bilová, v místě jedna telefonní linka „na objednávkou“ dálkového hovoru.

Strojmistři si za nepřítomnosti turnu- sářů nějak nakreslili oběhy a pokrývali směny personálem - opět nějak. Rám- cově se dodržely nástupy směn. Po návratu „z kreslení“ se mimo dokončo- vacích prací na nových turnusech mu- sela řešit i nastalá situace, čili udělat na

přechodnou dobu „pevný“ turnus, aby personál věděl, kdy má TV. A pochopi- telně na dobu „do odvolání“ vypracovat turnus pro blížící se grafikon. Návrat Goril do provozu po výměně náprav, které se musely nejdříve vyrobit, trval několik měsíců.

A praxe...

Podobné řešení situace při přerušení provozu mezi Hranicemi na Moravě - Lhotkou nad Bečvou (osobní vlaky) - Valašským Meziříčím by člověk před- pokládal i nyní - týden po malé budou nové oběhy - ono na nich nic extra od operativy nelze vymyslet.

Nechtíc - zdroj neuvědu - jsem se dozvěděl, jak se vozba v rámci mimo- řádnosti personálně zajišťuje. Zůstává štafetové obsazení s personálním střídáním na ose v Olomouci. Na vystřídání jsou v Olomouci dvě minuty - i když se autoři četných zdejších příspěvků kriticky vyjadřují k technologickým úkonům trvajícím pět nebo šest mi- nut, zejména v případě nehody. A jak to probíhá v praxi ? Vlak 123 veze z Prahy strojvedoucí ŽA, je vystřídán v Olomouci strojvedoucím ŽA. Střídající strojvedoucí ŽA odveze vlak do Hranic. Tady je vystřídán strojvedou- cím OC, který přijel - světe neví se - RG 123. Strojvedoucí ŽA odjede RG BUS do Valmezu (teoreticky se na něj musí čekat), kde nastupuje na „druhou“ půlku výkonu 100123 a jede do Púcho- va, kde je vystřídán. Strojvedoucí OC v Hranicích na Moravě objede a odveze vlak 128 do Olomouce, kde je vystřídán strojvedoucím PHA. Strojvedoucí PHA vozi tři páry vlaků mezi Valašským Meziříčím a Púchovem, resp. 100221 (kmen 221) do Žiliny.

Bez € to nejde?

Nad takovým řešením zůstává roz- um stát. Proč neexistují - neplýtvavé personální turnusy, postavené na prin- cipu - ČD zajistí vozbu z / do Hranic na Moravě, ZSSK z Valmezu do Púchova / Žiliny, bez nesmyslných rg jízď. Být odpovědným vedoucím hospodářským pracovníkem podepsavším se pod tuto ekonomickou zruďnost, neměl bych klidné spaní. Při každém telefonátu z neznámého čísla nebo zaklepaní na dveře by mne poléval studený pot, zda se nejedná o hospodářskou kriminálku.

Z černokněžnického doupěte v Za- babově totiž pochází informace, že pražští strojvedoucí by - na rozdíl od slovenských kolegů - přišli o českáková EURO ... Opravdu by to několik měsíců trvající mimořádnosti bez € nepřežili?

Grafikon beze změny

„Benzenový“ vlak nejenže hodil „vi- dle“ do lokomotivních a personálních turnusů, ale přinesl i „potěmkinádu“ do jízdních řádů Valašských expresů. Po- čínaje páteční „Polednicí“ 28. února se omezil / zastavil provoz mezi Hranice- mi na Moravě a Valašským Meziříčím, v případě osobních vlaků Lhotkou nad

Bečvou. Profesně lze pochopit, že ně- jakou dobu se jezdilo „operativním ří- zením provozní práce“, počínaje zajiš- těním BUS NAD pro místní i dálkovou dopravu (Valašské expresy - VEx), ob- racením souprav, lokomotiv, vyřešení objíždění vlaků 222/223 přes Bohumín a Čadcu ...

Nicméně - řekněme nejpozději týden po události (pět pracovních dnů) by měl být k mání „mimořádný“ JŘ (do odvolá- ní) akceptující jednak „pomalost“ NAD vůči vlaku i reálné doby na přesun mezi vlakem a NAD. Dálkové doprava byla postižena zpožděními „z důvodu NAD“. Jeden by očekával, že po uplynutí týd- ne bude o změněna časová poloha VEx mezi Púchovem a Valašským Meziří- čím, aby „o dobu prodloužení cestovní doby NAD oproti vlaku + nutná doba na přesuny“ odjízďely VEx z Púchova dříve a obdobně o podobnou dobu byly posu- nuty odjezdy z Valmezu a příjezdy do Púchova. Mezi Bratislavou a Košicemi existuje úžasný hodinový takt dálkové dopravy doplněný o proložený hodinový takt rychlíků Bratislava - Púchov / Žilina (o čemž si zákazník ČD může nechat na hlavním tahu nechat jen zdát), tudíž po- suny příjezdů / odjezdů VEx v Púchově nejsou z hlediska cestujících tak zásad- ním problémem.

Dlouhých 19 dnů

Nic složitějšího. I kdyby zástupce ČD „z Vltavského nábreží“ měl osobně na- vštívit kolegy „u Dunaje“ sídlící neda- leko ŽST Nové Mesto a tam při kávičce dohodnout potřebné úpravy JŘ - otázka několika desítek minut ...

S přihlédnutím k minimální náklad- ní dopravě (i důsledek mimořádnosti) a existenci 5 párů osobních vlaků mezi Púchovem a Horní Lídí v podstatě vol- ná trať. Vliv na sestavu jízdního řádu má také výluka traťové koleje číslo 1 mezi Valašskou Polankou a Horní Lídí v důsledku havarijního stavu trati, z důvodu poklesu nivelety koleje v délce 50 metrů u obce Lidečko trva- jící již od roku 2022. Na traťové koleji číslo 2 je trvalé omezení rychlosti 30.

Eliminovala by se zpoždění „z Hra- nic ku Praze“ a zreálnily výstupy elek- tronických vyhledávačů spojení, které s „hvězdičkovými“ poznámkami o zpoždění pracovat neumí. Přesto tako- váto malichernost trvala 19 dní. Zjistit, jak dlouho jede BUS lze jednou „slu- žební cestou“, jak dlouho trvá přesun se zavazadlem „rozměrů SPPO“ váží- cím 15 kg lze zjistit současně (já jsem „poznatky“ získal 10. března, dřív to z časových důvodů nešlo). A podle toho sestavit „benzenový mimořádný jízdní řád“. Tohle bych dokázal během cesty z Hranic na Moravě do Prahy ... Na to stačí obyčejná tužka a jeden list formá- tu A4. A do tří čtyř dnů - než se nové polohy zadají do vyhledávače spojení a informačních systémů se jezdí.

Tam 30, opačně 19 minut

Mimořádný jízdní řád platný od

Na trať se vrací vlaky



Zpráva z 16. června - Správě želez- nic se podařilo obnovit provoz vlaků na důležité spojnicí mezi Hranicemi na Moravě a Valašským Meziříčím. Sanace ekologických škod v zasaže- ném území budou pokračovat i v ná- sledujících měsících. V první fázi SŽ zprovoznila dvě koleje v přímém smě- ru. Po odtěžení kontaminované zeminy pod trati dělníci na přibližně třisetmet- rovém úseku položili nový železniční spodek a svršek, instalovali provizorní stožary trakčního vedení a troleje a ob- novili zabezpečovací zařízení trati. „Práce skončily o víkendu, od

nedělního odpoledne (15. června) tak mohly zprovozněnou trať využít první vlaky. Kompletní obnova stanice včet- ně výhybek potom proběhne v pod- zimních měsících. Náklady na první část oprav jsou přibližně 23 milionů korun, podzimní etapa vyjde podle plánů přibližně na 90 milionů,“ popsal generální ředitel SŽ Jiří Svoboda.

V lokalitě havárie nadále probíhá- jí sanační práce pod dohledem České inspekce životního prostředí. Podle odhadu sanační společnosti uniklo do životního prostředí v důsledku havárie 250 tun benzenů. **Text a foto (sž)**

19. března zreálnil časovou polohu vla- ků z Valmezu do Púchova, v návaznos- ti na prodloužení cestovní doby NAD z Hranic na Moravě (30 minut), nicméně v Hranicích na Moravě „Vltavské ná- breží“ počítalo s přesunem mezi vlakem a NAD během dvou minut. Naproti tomu ve Valašském Meziříčí se doba na přesun stanovila na 30 minut (spíše dů- sledek objíždění lok). V opačném smě- ru - Púchova se ovšem nezměnilo nic. Přesunová doba mezi vlakem a NAD 2 minuty, což je nereálné ani v případě, že by VEx přijel k nástupišti u staniční budovy. Zatímco cestovní doba NAD z Hranic do Valmezu byla 30 minut - v opačném směru 19 minut !!! V Hra- nicích na Moravě úžasná minuta na pře- sun. Následují „hvězdičky“ ***

Co kdyby si „mudrcové“ nejprve vy- zkoušeli, jak dlouho bude trvat přesun řekněme 250 cestujících (cca teoretická kapacita VEx) s kufrem ze 3. nástupiš- tě ve Valmezu na NAD a naopak. Za dvě minuty se hbitý cestující bez kufru, připravený u dveří (pokud fungují) do- stane leda tak do vestibulu. A tak je 250 cestujících na 6 × BUS, a to si nejsem jistý, jak se 250 kufrů „rozměrů SPPO“ necpe do nízkopodlažních vozidel bez zavazadlového prostoru. A vůbec ne- počítám s vozíčkářem, jehož by bylo nutné ve Valmezu vykládat / nakládat a zajistit přesun ze 3. nástupiště.

Budiž zážrak

Na webu ZSSK jsem se později dozvěděl, že od 19. května dochází k úpravě poloh VEx mezi Púchovem a Valmezem. Zážrak, úžasně... Na webu ČD se (nikoli v Mimořádnostech,

ale v Plánovaných výlukách, ačkoli se o žádnou plánovanou výluku nejedná- lo - následek mimořádné události) ob- jevil „výlukový“ JŘ akceptující nové polohy.

Nestačím jsem se divit. Pseudový- lukový JŘ se vyznačoval tím, že vla- ky mezi Púchovem a Valmezem jely „dříve“. Budiž - ale ten chaos. VExy z Púchova měly odjet dle původního „kursbuchu“ v dvouhodinovém taktu 08:08 - 18:08. Podle novelizovaného „benzenového“ JŘ odjízďel vlak 220 v 7:53, 128 v 9:53, leč 126 v 11:42 (?) - ve Valmezu na přesun 13 minut (!!), 124 ve 13:25 (???) s pobytom 19 minut v Horní Lídí a přesunem ve Valmezu 13 minut (!!), 122 v 15:53 a koneč- ně 120 v 18:08 - v původní poloze (?). Proč nebyl zachován jednotný takt x:53 nebo jiný s dobou na přesun 10 minut? Asi nám na to už nikdo neodpoví

Odjezdy NAD z Valmezu byly mimo vlaku 120 stanoveny v taktu 8:55 - 16:55, nicméně cestující měli na přesun 3 minuty (mimo vlaků 126, 124), vlak 120 v 19:12 (?), přesun 4 minuty. Ces- tovní doba NAD do Hranic na Moravě trvá stejně jako v opačném směru (30 minut). Přesunová doba v Hranicích na Moravě 5 minut ... s tím lze se skřípě- ním zubů souhlasit.

Běžný cestující, navykklý na pravidel- ný takt, si musel klást otázku - k čemu je to dobré? Každopádně již v pondělí 19. května jsem jel vlakem 124 ze Za- břehu na Moravě včas ... bez „zpoždění v důsledku mimořádné události“, jak pravíval několik týdnů staniční rozhlas.

Miroslav Zikmund

Fotoreportáž z Rail Business Days v Ostravě



Foto Martin Ježek

Historické jízdy i bohatý kulturní program

Rožnovská pára v akci

České dráhy ve spolupráci s městem Rožnov pod Radhoštěm připravily i v letošní sezóně sérii jízdy historických vlaků mezi Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm. Parní vlak poprvé vyrazil na trať 21. června, další jízdy budou následovat 5. a 12. července a 9. srpna. V těchto dnech bude zároveň v Rožnově probíhat atraktivní kulturní program.

Historická souprava je sestavena z historických vozů bývalé 3. třídy a služebního vozu pro přepravu dětských kočárků. V jejím čele pojede parní lokomotiva 423.041 „Velký bejček“. Ve vlaku je zajištěné i občerstvení v historickém bufetovém voze. Přichystány jsou vždy dvě jízdy z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm a zpět. Odjezdy z Valašského Meziříčí jsou vždy v 9:45 a 13:20, zpět z Rožnova pak v 11:32 a 16:07.

Jízdenky včetně rezervace místa

k sezení je možné zakoupit v předprodeji v kterémkoliv pokladně Českých drah nebo v e-shopu ČD. Jednosměrná jízdenka pro dospělé stojí 140 Kč, děti od 6 do 15 let zaplatí 70 Kč. Děti do 6 let jedou zdarma bez nároku na místo k sezení. Součástí jízdenek je i povinná rezervace míst k sezení. Jiné slevy, zaměstnanecké jízdenky, jízdenky IDS nebo OneTicket ve vlaku neplatí.

Parní jízdy se uskuteční o sobotách 5. a 12. července a 9. srpna 2025. V tyto dny se budou zároveň v

Rožnově pod Radhoštěm konat různé kulturní akce:

5. července 2025 – Rožnovské slavnosti ve Valašském muzeu,

12. července 2025 – Lázeňský výlet do atmosféry rožnovských lázní 19. a 20. století

9. srpna 2025 – 26. ročník Mezinárodního festivalu slovenského folkloru v ČR Jánošíkov dukát.

Text a foto (ČD)



Společenská rubrika

Tak se nakonec dočkal.....

V sobotu 31. května se před 12 hodinou dopoledne u dopravní kanceláře nádraží v Náchodě začal scházet hlouček lidíček nedočkavě vyhlížející příjezd Sp vlaku od Chocně. Před místem zastavení je připravena cílová páska, kterou slavnostně vyzdobená souprava nejnovější ř. 847 u ČD protíná a konečně zastavuje.



Po několika okamžicích nutných k předání vozidla kolegovi nastupujícímu na další výkon, se ve dveřích objevuje rozesmátá tvář strojvedoucího Honzy Ferance, který tak přivezl svůj poslední vlak ve své profesní kariéře.

Přichází mu pográtulovat a poděkovat vedoucí RPP Trutnov, zástupce SLČ v Náchodě, výpravčí žst. Náchod ve službě, dochází k předání prvních darů a už se k němu hrnou i ostatní kolegové z řad strojvedoucích, vlakvedoucích, staničního personálu i rodinných příslušníků, kteří ho přišli podpořit v této slavnostní chvíli.

Rozloučení na peroně proběhne rychle, přijíždí další skupina vlaků, cestující sledují, co se to děje, kolegové se střídají, soupravy odjíždějí, gratulace kolegů končících směnou a je po všem. Život jde dál...

Důstojná oslava se následně navzdory povětrám odehraje v pátek třináctého v restauraci „U Plašilů“ v Černčicích, kde se postupně vystřídá víc jak šedesát, teď už bývalých kolegů všech drážních profesí.

Rozloučení s oblíbeným kolegou si nikdo nechce nechat ujít a jen se všichni podivují: Kdo vlastně jezdí, když jsou všichni tady?



Pár slov o Honzově životě

Po absolvování SPŠP v České Třebové, nastoupil 1. srpna 1981 k ČSD, do tehdejšího PLD Meziměstí jako mechanik kolejových vozidel. Mezi roky 1982 až 1984 jezdil jako pomocník na



lokomotivách motorové trakce a stihl si u toho odsloužit i 6 měsíců základní vojenské služby. V lednu 1985 se po složení „zákonitě zkoušky“ stává strojvedoucím motorové trakce. Zpočátku je zařazován na topirenské výkony a vozbu nákladních vlaků v okolí Meziměstí.

Později už jako strojvedoucí letmo obsluhuje nákladní i osobní vlaky v celém obvodu přiděleném depu Meziměstí. Po dobu výstavby svého rodinného domu ve svém bydlišti v Náchodě je mu umožněno si sem na pár roků „odskočit“ na posunovou službu. Po dokončení stavby se vrací do Meziměstí a je zařazen do turnusu na nákladních manipulačních vlcích.

Při dělení ČD je převeden do osobní dopravy a postupně se z Meziměstí přesouvá do turnusu na provozním pracovišti v Náchodě. Tomuto pracovišti vyjma kratšímu nasazení u vozby rychlíků na ř. 750.7 v Trutnově, zůstává věrný až do konce služby, za ovladači všech motorových vozů a jednotek.

Honza byl díky své po většinu času rozesmáté tváři, družnosti a nekonfliktní povaze v kolektivu velmi oblíben. Jeho obraz s kávou v ruce a neodmyslitelným cigárkem u úst nám zůstane ještě dlouho v paměti.

Díky...

Všichni členové FS Meziměstí a Náchod i ostatní strojvedoucí a kamarádi chtějí Honzovi poděkovat za jeho práci pro dráhu. Rádi jsme s tebou spolupracovali a přejeme ti v nastávající životní etapě hlavně hodně zdraví, domácího klidu, pohody a také mnoho šťastných kilometrů na vymazleném motocyklu Harley - Davidson. Věříme, že se ve svém vytouženém důchodu i nadále přijdeš občas podívat mezi nás, už ale jako čerstvý člen „Klubu odložených strojvůdců“.

Za FS Meziměstí a domácí pracoviště Náchod Josef Bartušek

Memoriál Břeti Demela



Dne 19. května jsme vzpomínkovou akcí v Moravanech uctili památku kolegy Břetislava Demela. Následně na dvou denním turnaji již 17. ročníku Memoriálu v kuželkách předvedlo své skvělé výkony téměř 90 soutěžících. V mužích zvítězil závodník Vítězslav Nejedlík s náhozem 580 kuželek, na dalších místech se umístili Jiří Kratoš s 572 kuželkami a Jiří Martinů s 551 poraženými kuželkami. V ženách získala prvenství Jarmila Březinová, která poslala k zemi 523 kuželek, v závěsu se umístila Jitka Bulíčková s 506 kuželkami a Josefa Friedlová s 499 kuželkami. Děkuji všem soutěžícím za účast a skvělou atmosféru,



kolegům, kteří se podíleli na přípravě i samotném průběhu celého turnaje a obsluze místního baru, která se postarala o občerstvení všech soutěžících.

Za ZO FS Česká Třebová, Vladimír Šimon

Vzpomínka na Pavla Trojka



Dne 15. května se uskutečnila jubilejní vzpomínková akce, která se konala u příležitosti 25. výročí tragédie na trati 312, při které přišel o život strojvedoucí Pavel Trojek. Jako každoročně se sešlo mnoho jeho kolegů, přátel a známých u pomníčku v Malé Morávce, kam se

dopravili autem, na kole, či mimořádným vlakem, který byl v tento den vypraven. Děkujeme všem zúčastněným a zejména prezidiu FSCŘ za příspěvi nemalou finanční částkou, která významně ulehčila organizaci této benefice. **Za ZO FSCŘ Zdeněk Kozelský.**

Trochu se zpožděním, ale přece oznamujeme, že dne 9. ledna oslavil 70 let **Jaroslav Veselý** ze ZO FSCŘ Louny. Gratulujeme!

Dne 11. března oslavil 60 let **Jiří Středula** ze ZO FSCŘ Louny. Hodně zdraví!

Dne 8. května oslavil 75 let **František Švingr** ze ZO FSCŘ Louny. Vše nejlepší!

Dne 2. dubna oslavil své 50. narozeniny kolega **Jan Bareš** (ČD Cargo) a dne 24. května své 60. narozeniny, kolega **Jaroslav Sojka** (ČD Cargo). 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 kralovehradečtí kolegové.

Dne 28. května odešel do zaslouženého důchodu pan **Zdeněk Černý** ZO FS Nymburk. Klid a zdraví v nové životní etapě přejí kolegové.

Dne 14. června oslavil náš kolega strojvedoucí pan **Eduard Moskva** 55. 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 13. června oslavil své 70. narozeniny pan **Zdeněk Čadílek** z ZO FS Nymburk

Dne 15. června oslavil krásných 60 let věku pan **Vladimír Dušek**, který pracuje u společnosti ČD a.s. a je členem FSCŘ ZO Kolín. Vše nejlepší!

Dne 18. června oslavil své

60. narozeniny náš kamarád a kolega strojvedoucí, strojmistr ČD a technolog turnusů pan **Miroslav Brhel**. Vše nejlepší a pevné zdraví do dalších let přejí kolegové z Brna.

Dne 18. června oslavil 55 let **Radek Šabata** ze ZO FSCŘ Louny. Gratulujeme!

Dne 24. června slaví své šedesáté narozeniny **Jiří Kvasnica** ze ZO FS Bohumín. Do dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a stálý úsměv na tváři. Kolegové z Bohumína.



Dne 1. července se dožívá náš předseda bohumínského ZO FS **Jiří Streit** šedesátí let. Všichni členové mu přejí pevné zdraví, mnoho štěstí, stále

dobrou náladu, srdce na pravém místě a hlavně ještě spoustu let nejen za pultem lokomotivy, ale tady s námi v Bohumíně.

Dne 7. července oslaví své 40. narozeniny strojvedoucí ČD a předseda naší ZO FS Chomutov pan **Ondřej Wessly** a 13. července oslaví 75. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě pan **Lubomír Charvát**. Oběma jmenovaným srdečně gratulují a přejí hodně zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let všichni kolegové, kamarádi a výbor chomutovské ZO FS.

Dne 11. července oslaví 55 let **René Černík** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Gratulujeme!

Dne 13. července oslaví 60 let **Daniel Schromm** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Vše nejlepší

Dne 16. července oslaví své pětasedmdesátiny kolega **Stanislav Moravec**. Vše nejlepší, hlavně hodně zdraví, štěstí a dobré pohody mu přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

Dne 18. července oslaví 55 let **Martin Wasserbauer** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Gratulujeme!

Dne 28. července oslaví 50 let **Petr Kulišťák** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Hodně zdraví!

Opustili nás

Dne 28. května zemřel po dlouhé nemoci ve věku 75 let pan **Josef Havelka** ze ZO FS Nymburk. Kdo jste jej znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

Dne 28. května zemřel po krátké nemoci ve věku 81 let pan **František Šolc** ze ZO FS Nymburk. Kdo jste jej 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. 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

