



Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

V Ostravě se konaly Rail Business Days 2024 První jednotka na baterie

I letos hostilo ostravské Trojhalí Karolína nejvýznamnější výstavní akci železniční techniky v naší republice. Nešlo zde jen o možnost prohlédnout si nabízená kolejová vozidla, ale hlavně nejnovější trendy ohledně výrobních technologií, nejmodernějších komponent, zabezpečení kolejové dopravy. Zkrátka všeho, co se vlaků a kolejí týká.

Po nedávné tragické nehodě v Pardubicích, bylo zabezpečení samozřejmě na prvním místě odborných témat. Nejen se čemu divit. Velmi dobře to dokazovalo hned několik doprovodných konferencí a panelových diskusí, které jsou již několik let nedílnou součástí této výstavy. Na jedné z těchto diskusí byl také ministr dopravy České republiky Martin Kupka. Celé jeho vystoupení a následná diskuse se nesly v jediném duchu: ETCS a jeho naprosto nezbytné zprovoznění na hlavních koridorech od roku 2025.

Termín ETCS platí

Po zmíněné nehodě u Pardubic je naprosto jednoznačné, že toto datum platí. Termín zprovoznění ETCS byl daný mnoho let dopředu a dopravci tak dostali velký časový prostor k tomu, aby své lokomotivy na přechod na ETCS připravili. Podle ministra ho není možné odsouvat. Česká republika, potažmo i Správa železnic se k němu zavázala různými smlouvami s dodavateli nezbytných technologií. Pokud by smlouvy nebyly dodrženy, stala by se naše země naprosto nespolehlivým partnerem pro jakákoli další jednání ohledně průmyslové spolupráce v mnoha oblastech. To si samozřejmě nemůže nikdo dovolit, protože transfer technologií je klíčovým bodem v průmyslové spolupráci.

Zelený Panter

Co se týče kolejových vozidel, která jsou vždy hlavním tahákem pro návštěvníky, bylo se letos také na co dívat. Samozřejmě nejvýznamnější exponát byl zbrusu nový bateriový Regio Panter, který bude svoji službu konat v Moravskoslezském kraji. Jeho slavnostní předání a křest se odehrál právě první den výstavy za účasti mnoha významných hostů. Proč zrovna on? Protože je to první, v naší republice vyrobený a hlavně od začátku až do konce

vyvinutý vlak na bateriový pohon. Na jedno nabití by měl vydržet až osmdesát kilometrů. Když ho budete v okolí Ostravy mjet, lehce ho podle jeho zeleného nátěru poznáte.

Lokomotivy Siemens Vectron a Bombardier Traxx, můžeme na výstavách vidět každý rok a i letos byly velkým hitem pro návštěvníky, kteří vytvářeli fronty na jejich prohlídku. Kontrolou vozby Ostravské jednotky ČD Cargo, kteří se o tyto návštěvníky starali, a tyto prohlídky komentovali, si tři dny, které výstava trvala rozhodně neodpočinuli.

Strela zdobila

Společnost CZ Loko vystavovala svůj velmi zajímavý stroj, lokomotivu DualShunter 2000. Ta je určená pro středně těžkou posunovací a traťovou službu na tratích elektrifikovaných systémem 3 kV DC. Pro provoz v nezávislé trakci je vybavena spalovacím motorem Caterpillar C32 EU stage V o výkonu 895 kW.

Nezbytností výstavy byly také expozice různých mechanismů na údržbu a opravu kolejí, ať už nejmodernější podbíječky, technologické celky, vybavení traťových dělníků a také drážních hasičů. Příjemným překvapením byla také přítomnost velké železniční vzácnosti. Nádherně zrestaurovaná Slovenská strela byla opravdovou ozdobou této výstavy a zaslouženě na sebe



Severomoravský bateriový vlak pokřtili (zleva) prezident CZ /SK Škoda Group Tomáš Ignačák, generální ředitel ČD Michal Krapinec, hejtmán MS kraje Josef Bělíca, náměstek pro dopravu MS kraje Radek Podstawa a ministr dopravy Martin Kupka. Foto Martin Ježek

strhávala značnou pozornost železničních nadšenců.

To nejmodernější

Vnitřní expozice zaplnily stánky mnoha výrobců různých technologií nezbytných pro železniční dopravu a provoz. Ať už to byly různé komponenty pro lokomotivy, vagony, či zabezpečovací techniky. Od nejmenších elektronických spínačů, přes vysílačky, radiostanice, přes automatická spřáhla a sběrače lokomotiv. Je samozřejmě složité a téměř nemožné, popisovat jednotlivé exponáty, nicméně návštěvníci dostali možnost vidět to nejmodernější, co bylo v dané chvíli možné.

Můžeme si jen přát, aby další ročník byl stejně bohatý. Už nyní se těším na odborné konference. Samozřejmě jejich program není v této chvíli v žádném případě známý. Nicméně by bylo velkým překvapením, kdyby jedna z nich nebyla věnovaná výhradně provozu ETCS. Určitě nebudu sám, kdo se jí zúčastní. Evžen Mikolajek

Ještě k tématu dotazníkového průzkumu Klady i zápory

Nejen já, ale podle ohlasu i mnozí kolegové strojířů jsme si se zájmem přečetli titulní článek v ZS č. 9. na téma dotazníkového šetření. Velmi diskutovaná byla zejména pasáž hodnocení ministra dopravy.

S velkým očekáváním vnímám ministra slova ohledně trvajících a naprosto přebujelých předpisových zátěží, kterou strojířů opakovaně kritizují. Se stejným zájmem jsem zhlédl prezentaci Českých drah na téma dotazníkového šetření, realita běžného provozu zcela nekoresponduje s předloženou prezentací.

Ze zkušenosti vím, že v oblasti zlepšení technického stavu vozidel se mnoho nestalo (např. v těchto dnech je

registrována zvýšená poruchovost nejnovějších vozidel, jakož i velmi časté závady systému ETCS na některých řadách hnacích vozidlech.

Zjednodušení pravidel

V praxi se projevilo zjednodušení pravidel ohledně ovládání režimu nástupních dveří tažených vozidel. K tomu však došlo po dlouhodobém tlaku naší odborové organizace. Naše díky tedy patří zaměstnancům GR ČD,

kteří naše prosby vnímali vyslyšeli a vhodným vzájemným dialogem se nám společně podařilo tato pravidla zjednodušit a nastavit srozumitelně. V jiných prepisových oblastech jsem však žádný posun nezaregistroval.

Duplicitní hlášení

U snížení administrativní zátěže rovněž zlepšení dle mého názoru nenastalo, neboť například i přes zavedení aplikace ČD Komando došlo paradoxně v tomto případě k jejímu zvýšení, protože nebyla současně zrušena povinnost strojířů hlásit se telefonicky či osobně.

DÚ přerušil řízení

Drážní úřad přerušil řízení o žádosti Správy úzkokolejných drah s.r.o. o vydání osvědčení provozovatele dráhy kvůli nedostatkům v předložené dokumentaci.

Drážní úřad obdržel 30. ledna 2024 od Správy úzkokolejných drah s. r. o. žádost o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele regionální dráhy. Z předložených dokladů však vyplynulo, že žádost má nedostatky podstatného charakteru týkající se požadavků kladených na systém bezpečnosti dle evropských nařízení. Pokud žadatel do 90 dnů nedostatky neodstraní, bude řízení zastaveno. Proti usnesení je možné se do 15 dnů odvolat.

Posuzovány byly například předpisy o provozování dráhy a organizování drážní dopravy, technologie řešení mimořádných událostí, odpovědnost a činnost na rozhraní mezi provozovatelem

dráhy a dopravcem, systém bezpečnosti nebo doložení platných prohlídek a revizí pevných elektrických zařízení.

Drážní úřad vykonal koncem dubna na obou regionálních tratích také státní dozor, který byl zaměřen na kontrolu stavu tratí s ohledem na přerušování provozu. Závěry budou předmětem dalších jednání s provozovatelem dráhy s cílem v co nejkratší době vypořádat nálezy kontroly. Bez platného osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy nemůže být na tratích provozovaných Správou úzkokolejných drah provozována žádná drážní doprava.

Pavla Straková

Lékař na dosah ruky

Již od ledna letošního roku mají všichni zaměstnanci Českých drah k dispozici aplikaci MEDDI app, která jim kdykoliv a zcela zdarma, zajistí spojení s lékařem. To se může hodit obzvlášť v době blížících se letních dovolených. Pro uživatele to znamená, že v případě potřeby, mohou kdykoliv zkontaktovat náhlý zdravotní problém s lékařem v českém jazyce. K dispozici jsou praktičtí lékaři i pediatři.

S lékařem je možné konzultovat akutní záležitosti, ale můžete také požádat o názor nebo se poradit s odborníkem. Přímou v aplikaci po konzultaci obdržíte zdravotní zprávu nebo vystavený eRecept. Díky spolupráci s Dr. Max si navíc opět přímo v aplikaci objednáte léky do vybraných lékárn.

V aplikaci MEDDI app jsou lékaři

k dispozici 24/7 a zajistí vám potřebnou konzultaci kdykoliv. I když v aplikaci není přímo lékař, program garantuje, že všichni klienti budou obsluženi vždy maximálně do 30 minut lékaři ve službě. Průměrná čekací doba na vyšetření ale ve skutečnosti činí méně než 6 minut, a to třeba i po půlnoci. Například o vánočních svátcích se na lékaře MEDDI app obrátilo téměř 4 000 pacientů a MEDDI app tak výrazně pomohla přeplyněným pohotovostem v nemocnicích. Služby MEDDI app jistě



ocení také obyvatelé regionů, kterým konzultace s lékařem na telefonu může ušetřit dalekou cestu k lékaři nebo do nemocnice. Aplikaci je možné si stáhnout pomocí QR kódu.

(ek)

SVOD k elektrovlakům

K představení bateriových vlaků od Škoda Group pro ČD na Rail Business Days v Ostravě se také vyjádřil výkonný ředitel Svazu osobních železničních dopravců (SVOD) Bohemia Petr Moravec. Podle jeho slov je bezemisní železniční doprava je páteří udržitelné mobility a nasazení vlaků s bateriovým pohonem má významný přínos pro její rozšíření v ČR. Díky tomu se ekologické bezemisní vlaky dostanou i na regionální tratě, které hrají klíčovou roli v příměstské a regionální dopravě a zatím neprošly modernizací a elektrifikací. „Vedle vlaků

s bateriovým pohonem je zároveň zásadní pro rozvoj bezemisní železniční dopravy také další elektrizace tratí. Těch je v ČR elektrifikována zatím přibližně jedna třetina. Stát jako majitel železniční infrastruktury by měl vedle investic dopravců do bateriových vlaků také zrychlit tempo elektrizace železničních tratí. Ekologická železniční doprava má jednoznačně odezvu také u cestujících, pro které je nejlepší alternativou pro každodenní i občasná cestování,“ uvedl Moravec.

(pm)

Instruktorovo zamítnutí

Dle tvrzení prezentace je školení na simulátorech zaměřeno na řešení krizových situací. To je možná pravda, ale pokud si např. strojířů není jistý správným řešením některé provozní situace a požádá instruktora o její nastavení kvůli získání dovednosti a správného řešení, je to instruktorem vždy zamítnuto s odůvodněním, že obsah jízdy je již dříve někým určen. Strojvedoucí má tak smůlu a již po několikáté pojedje na přivolačnické návěst, nebo opatrnou jízdou. Stejně jako v mnoha předchozích jízdách...

Antonín Sehnal, předseda ZO Praha

Obrazem z Rail Business Days Ostrava 2024



Foto Martin Ježek

Slovenské rozlúčení s Tornádem EJ 460 Pouť jak má být

V dubnu se v Olomouci česká veřejnost oficiálně rozloučila s EJ 460, ačkoli se ještě předpokládá vylukové nasazení. Zatímco ČD oběhově „zrušily“ EJ 460 (ex EM 488.0) v prosinci 2023 a vozbu na rameni Olomouc - Hranice na Moravě - Vsetín oběhově pokryta EJ 640.2 s poznámkou „460 do příchozí 640.2“, slovenský Národný dopravca ZSSK měl pro poslední provozní EJ 460 Oblastné správy depa Košice zpracován pozoruhodný jednodenní oběh TS 470.

V pracovní dny závěs (!!!) na klasické soupravě tažené lok 361.1 - 7818 Košice [KS] - Poprad T. / 7825 KS; v 6 a + 8508 KS - Prešov [PO] / 8513 Čierna n.T. [Či] / 8520 PO / 8525 Či / 8832 (8536) KS. Plánované řazení 460 + 3 x 063 + 460. Realita byla jiná. Papír snese všechno a neprotestuje. Jezdilo se jen občas, náhradou za jiná vozidla. Já jsem už na žádný vlak s EJ 460 nenarazil. Zpožděné dodávky souprav 660 a 661 na východní Slovensko plánované na vozební rameno Prešov - Čierna byly vyřešeny oběhovým nasazením lok 162, 163, 361 s klasickými soupravami. Postupně dodávané EJ 66x umožnily zcela nahradit klasické soupravy a náhrada se týkala i „závěsu“ EJ 460 na osobním vlaku.

Trošku toho chaosu

Poslední „rozlučkové jízdy“ se uskutečnily v sobotu 25.května na trase KS (7:34) - PO (8:14 - 8:50) - KS depo (10:15), v rámci „Rušňoparády“ pořádané v depu Košice o dvoudenním víkendu 25. - 26. května. Souprava v řazení 460.043-3 + 94 56 0 063 361-0 + 94 56 0 063 364-4 + 460.044-1. Při prohlídce v depu zjištěno, že na 460.043 jsou podvozky z 460.038.

Symbolické předání „výkonů“ při odchodu EJ 460 do výslužby se uskutečnilo souběžnou jízdou s EJ 66x mezi

stanicemi Kostofany nad Hornádom - Košice. Podle programu měla být v 11:15 slavnostně vyřazena předáním klíčů „předsedovi košické Detskej železnice“, která bude o EJ v rámci železniční nostalgie pečovat... O těchto jízdách jsem se „bohužel“ dozvěděl až z programového plakátku - inu člověk nemůže stíhat všechno. V té době jsem absolvoval cestu mnou (ne)plánovanou NAD do Bardejova.

Doprava účastníků ze ŽST do LD / zpět byla zjištěna MJ 861.015, ze ŽST v 10:10 a každou hodinu, z LD v 09.45 a každou hodinu. Já jsem jel spojem v 11:10 (skutečný odjezd 11:20).

Poněkud chaotické. U zaražedla kusých kolejí na nástupišti č. 1 externí kasa s prodejem úplně vytištěných útržkových „jízdenek / vstupenek“, platných i v „rozlučkovém“ vlaku. Byly prodávány i v Zákazníckom centre Košice, ale o tom se zřejmě moc nevědělo, protože fronta byla dlouhá.

Gorila pod lipami

S „odjezdem“ - tedy přesněji zahájením posunu na vysílačku „proti stůj“ se počkalo, až byli všichni zájemci odbaveni. Kontrola byla u předních dveří, logika by velela „těmi nejbližšími“ - zadními a postupovat dopředu, ale „někdo“ tak moudře rozhodl. Představek byl „přeplněn“, tudíž „zneuživ“

navlečené vesty výstražné barvy jsem „porichtoval“ mládence sedící na schodech vedoucí do přední části vozu a hle, hned bylo místa na stání dost. Aniž bych o to usiloval, stál jsem za stanovištěm a měl výhled dopředu. Pro bezpečný výstup / nástup byly připraveny pomocné schůdky, muselo se zastavit s centimetrovou přesností.

Přístup do depa byl samozřejmě možný i zaměstnaneckou pozemní cestou. Vstupenky se prodávaly u výhybkářského stanoviště. Z hlediska rozlučení s EJ 460 bych si dovedl představit sobotní přepravu ze ŽST do depa, v neděli EJ 66x. Na točce byly postupně předvedeny s doprovodným komentářem a otáčeny motorové i parní lokomotivy umístěné v jednotlivých stanicích točce, případně i mimo ni = elektrické, ty na točce přitáhla lok „posun depo“.

Mimo jiné se prezentovala T 478.1201 která přivezla zvláštní vlak z Bratislavy přes Zvolen, Brejlovec s číslem 3300 - současným majitelem je Klub železničních historických vozidel Poprad, rovněž vlastník Papouška 477.013 a parní lok 434.2338, depo Hanyska. Mimo točce vynikala vedle vzrostlých voničích lip modrá Gorila 020.

(pokračování na straně 4)

Hbitá EJ 660 proti Gorile

Cestu na Rušňoparádu v Košicích jsem spojil s návštěvou trati do Rajce. Vozbu zajišťují Bagety 813 jezdicí jednoduše nebo dvojmo na kabel. Křižování se provádí v Lietavskej Lúčke, stanici s místně stavěnými výhybkami. Inu takový železniční středověk, při křižování vlaků směr Žilina pobyt 12 minut...čas na „cigárko“.

Pokračování na východ nabízel Os nebo „páteční“ Šarišan, jemuž bylo inzerováno na příjezdu/odjezdu 10 minut. Skutečnost poněkud jiná a držíc se pravidla „nejbližšího“ vlaku, přednost dostal Os z Čadce do Liptovského Mikuláše a EJ 660. Vlak má v Žilině dvouminutový pobyt. V okamžiku rozjezdu EJ zastavoval Šarišan. Ve vzduchu visela vtrající se otázka, kde dojde k předjetí? Na trati KBD mezi Žilinou a Košicemi to moc nejde, protože obousměrný autoblok je jen „někde“ - tento zoufalý stav pamatují od roku 1974, tedy celé půlstoletí. Navíc stanice jsou relativně daleko od sebe. Rozdíl v cestovní době Žilina - Vrútky (21 km) mezi Ex a Os je pouhých 2 minuty, což na předjetí na trati při provozním intervalu 3 minuty nestačí. Mezi Vrútkami a Kralovany (18 km) je rozdíl cestovní doby 7 minut. Nabízel se Varín, leč jelo se dál, tudíž jsem se rozhodl vystoupit ve Vrútkách. Na zastávce Nezbudská Lúčka-Strečno byly „nějaké“ problémy, včetně výpadku napětí.



Snímek - fotoarchiv ČD

Do Vrútok vjížděl Os na kolej číslo 4, doprava předpokládala předjetí. Nicméně staniční rozhlas ohlásil zpoždění Šarišana 25 minut - technické důvody, a Os pokračoval v jízdě. Sotva konec EJ zmizel z dohledu, byl ohlášen příjezd Šarišana. Gorila 016 s nějakými 450 tunami na háku nedokázala stíhat hbitou EJ 660 na - u „každé vrby“ - zastavujícím osobáku. Předjetí se uskutečnilo v Kralovanech.

Miroslav Zikmund

Slovenské rozloučení s Tornádem EJ 460

(dokončení ze strany 3)

Vozy a razítka

Mne zaujaly „historické“ osobní vozy z vagonky v Bautzenu z „mládežnického expresu“ (taková byla doba) TATRAN, včetně historického loga „TATRAN“ na vozech. Vozy se značkou ČSD Am 50 56 29-40 015-9 (ex 51 54 19-41 074-8), výr. číslo 1978005, BDms 51 56 82-40 351-1 (ex 51 54 82-40 351-3) vč. 1981042, byly využity jako zázemí pro prodej železničních suvenýrů. Obohatil jsem tedy svoji sbírku sedmi pozoruhodnými pamětními razítky. Dále vůz Bm 51 56 20-41 990-0 (ex 51 54 20-41 990-2) vč. 1985007 - opatřený informací že jde o poslední vůz „konstrukční řady Y“ dodaný pro ČSD v květnu 1985. (Od GVD 1987/1988 byly na Ex Brněnský drak, Košičan, Slovenská strela,

Tatran nasazeny nové vozy řad Amee, Bmee se žlutým pruhem a BDMee bez pruhu.)

Vystaven byl stále provozní Bc 51 56 59-80 233-1, celá souprava zapřažená za bobinou 499.062 vč. 3592, rok 1957. Vlastníkem lokomotivy a vozů Tatran je Železniční klub Tatran z Liptovského Mikuláše. U „zdi“ - odsouzeny k likvidaci - stály ostatky EJ 460 - pro fajnšmekry 063 376-8, 063 369-3, 063 348-7, 063 357-8, 460.051, 063 368-5.

Rychleji před půlstoletím

Počasí akci přálo. Po deštivém pátku byla sobota plná slunce, zájem veřejnosti včetně dětí velký. Prostředí bylo v dobrém - taková „železniční pouť“, a tak to má být. Extra

program pro nejmenší dítky, které dříve či později mašinky omrzí, pokud je vůbec zajímají - Dětský svět Tramtária. Pro větší nebo dospělé ukázky vojenské techniky, prezentace hasičské a policejní techniky a další. Stánky s rozličným občerstvením byly samozřejmostí.

Pro skalní fandby bylo podle programu naplánováno sobotní noční fotografování na točně. Program uváděl také možnost projít „košičky“ vleček, což by bylo jistě zajímavé. Jenže podobné akce jsou uskutečňeny obvykle v přeplněném motoráčku se stojícími účastníky, tudíž v konečném důsledku z toho ani „šotouš“ nic nemá...

Letem světem jsem viděl, co jsem vidět chtěl, hupsnul jsem do MJ

s „posunem ve 12:45“, abych stíhal na Ex 608 do Púchova a EC 120 ku Praze. S 66 přestupovými minutami v Púchově za 9 hodin a 34 minut. Před půlstoletím Ex 124 s bobinou a deseti vozy „na háku“ přes Púchov za 9:22. Jistě, přes Bohumín teoreticky za 8:27... , ale o tom jindy.

Miroslav Zikmund
Foto Martin Ježek,
Miroslav Zikmund

Členka realizačního týmu Jarmila Šírková o fotbalovém klání v Maďarsku
Trnitá cesta na bednu

Na začátku června se konal 30. ročník Mezinárodního fotbalového turnaje železničářů Old Boys pro hráče věkové kategorie 32+, který hostilo maďarské lázeňské město Hajdúszoboszló.

Akce se účastní osm evropských států a jeden fotbalový výběr země EU pod názvem Eurostar. Fotbalový tým Federace strojevodců ČR začal Českou republiku v tomto klání reprezentovat v roce 2022, kdy jsme v Itálii získali druhé místo, v roce 2023 jsme celý turnaj konaný v Srbsku vyhráli, takže podobná očekávání byla i pro letošek.

Plán a realita

Byla jsem členkou realizačního týmu, takže vím, co cestě předcházelo. Přípravy na akci začínají již rok předem, zahrnují spoustu plánování a zajišťování. Pak nastane den odjezdu a vy zjistíte, že vše bude úplně jinak, než jste si dlouho dopředu načrtli a jste postaveni před různé výzvy a je jen na vás, jak se s nimi poperete. Ale po pořádku.

Pro přesun do cílové destinace v Maďarsku jsme zvolili vlakové spojení z Prahy s přestupem v Budapešti. Plán - deset lidí jede v 7:44 z Prahy, tři přistoupí v Pardubicích, pět v Břeclavi, na místě budeme kolem 18. hodiny.

Realita - v 7 hodin ráno se scházíme na pražském hlavním nádraží a zjišťujeme, že po noční tragické nehodě v Pardubicích vlaky stojí. Postupně se mění informace o odjezdu našeho vlaku do Budapešti, až se ustálí na informaci, že z Prahy nepojede vůbec, bude vypraven z Brna. Tam se však nemáme jak dostat, abychom stihli přestup.

Když vlaky nejedou

Pro někoho neřešitelný problém, ale my se rozhodli nevzdát se. Jedno nádražní bistro jsme proměnili v bojový stan a začali řešit. Byl to týmový koncert, jak každý přišel s nějakým nápadem, který jsme ihned prověřili a buď zklamaně zavrhli nebo v další naději rozvíjeli. Výsledkem našeho snažení bylo rozhodnutí jet do Maďarska auty. Zde bych tedy chtěla poděkovat všem řidičům, Karlovi Veseckému, který vezl partu z Prahy, Petru Pickovi, který postupně zajel pro kluky, kteří měli cestovat z Pardubic a Michalu Ptáčkovi, který vezl Moraváky a všechny nás

bezpečně dovezli do Hajdúszoboszló. Místo v plánovaných 18 hodin jsme dorazili sice v půl deváté večer, ale spokojeni, jak jsme to všechno zvládli. Možná vám stejně jako mně to naše plánování vs. realita připomnělo můj oblíbený film Svatební cesta do Jiljí, ale teď už k samotnému fotbalovému turnaji.

Jdeme do finále

Naším prvním soupeřem byl výběr Eurostar. Chvilu trvalo, než jsme dali první gól, jehož autorem byl Tomáš Kubeník, ale pak už se postupně přidali další střelci, Pepa Hynek, Martin Černoch, Karel Vesecký a zápas skončil naší výhrou 5:1.

Dalším soupeřem byla Itálie, se kterou jsme remizovali bez branek, ale hned další den nás čekala výhra nad Španělskem 2:0. Góly dali Pepa Hynek a Martin Urbánek.

Dostali jsme se tak do semifinále, které jsme hráli s Dánskem v základní hrací době 0:0, proto přišly na řadu penalty. V naší bráně se blýsknul svým gólmanským uměním Martin Vlasák, který tři „pentle“ vychytil a tím nás poslal do finále.

Legjobb kapus

V posledním utkání jsme nestačili na velice rychlé Angličany a po prohře 0:2 jsme sice odcházeli ze hřiště zklamaní, ale večer na předávání cen jsme si hrde zazpívali „tak jsme druhý, no a coooo“ a radovali se, že jsme se na tu bednu zase dostali. Taky jsme byli pyšní na Martina Vlasáka, který získal cenu za nejlepšího brankáře turnaje, sic v maďarštině to zní trochu tajemně - legjobb kapus.

A jaké máme plány na příští rok ohledně této soutěže? No rozhodně ji



chceme vyhrát! A proč? Protože ji budeme pořádát v Českých Budějovicích, kam jste všichni srdečně zváni, abyste podpořili náš federální tým a užili si skvělý fotbalový zážitek. Zapište si

tedy do diářů termín 23.-24. května 2025 a držte spolu s námi palce! Ať si s námi realita zase trochu nepohraje.

Text a foto Jarmila Šírková



Fotbalový turnaj v Lysé nad Labem



Dne 4.června se uskutečnil fotbalový turnaj zaměstnanců OŘOD Střed Praha v Lysé nad Labem. Na dobře připraveném hřišti se utkala čtyři sestavená družstva, která se utkala v přátelském a sportovním duchu. Výhru si z turnaje si odneslo družstvo Vršovice, na druhém místě skončili strojevodci z Kolína, na místě třetím pak strojevodci složení z regionálních pracovišť Prahy a Olomouce, čtvrté místo obsadilo družstvo z Chebu. Po celý turnaj nás doprovázelo krásné a slunečné počasí. Patronem turnaje byl pan Václav Sosna, bývalý přednosta DKV Praha. Díky patří všem organizátorům turnaje a všem zúčastněným.

Za FS Praha Martin Kopecký

Společenská rubrika

Dne 27. května oslavil své šedesátiny strojevodoucí a strojmistr ČD Cargo Most pan Dušan Pitucha. Kolegové a výbor přejí Dušanovi klidné směny, ale večer na předávání cen jsme si hrde zazpívali „tak jsme druhý, no a coooo“ a radovali se, že jsme se na tu bednu zase dostali. Taky jsme byli pyšní na Martina Vlasáka, který získal cenu za nejlepšího brankáře turnaje, sic v maďarštině to zní trochu tajemně - legjobb kapus.

V červnu oslavili své šedesátiny naši dva kolegové strojevodoucí z trineckého pracoviště CDC Jan Szmek a Peter Bardy. Přejeme ze ZO Jablunkov co možná nejvíce pohody při práci, spokojenosti v rodinném životě a taky samozřejmě hodně štěstí a zdraví.

Dne 10. června oslavil krásných 55 let kolega ze ZO Česká Třebová Petr Bělka. Dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě. Výbor a kolegové ZO Česká Třebová.

Dne 15. června oslavil půlstoletí strojevodoucí ČD Cargo Most a zároveň

hospodář mostecké Základní organizace pan Martin Štěpánek. Zbytek výboru ZO Most a kamarádi přejí k tomuto jubileu Martinovi krásnou oslavu a zároveň další přání pevného zdraví a spokojenosti na kolejích, tak i při funkci čerstvého dědečka.

Dne 22. června oslavil své kulaté 60. narozeniny kolega Josef Zejda. Výbor ZO FS Liberec, všichni členové a Senior klub mu přejí hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti!

V červenci oslaví šedesátiny Ivo Valík ze ZO Brno Dolní. Gratulujeme!

Dne 7. července oslaví své pětasedmdesátiny kolega Jaromír Šlesingr. Vše nejlepší, hlavně hodně zdraví, štěstí a dobré pohody mu přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

V ZO 107 Ostrava -Cargo oslaví dne

Poštovní muzeum si Vás dovoluje pozvat na vernisáž výstavy

Známky, vlaky, cesty, boudy

K nedožitým 90. narozeninám malíře Jiřího Boudy

ve čtvrtek 13. 6. 2024 v 17 hodin

Poštovní muzeum
Nové Mlýny 2, Praha 1

Výstava potrvá od 14. 6. do 31. 12. 2024

POŠTOVNÍ MUZEUM

Zřizovatelem Poštovního muzea je Česká pošta, s. p.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevodců České republiky, IČ 44265484, www.fs-cr.cz
Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fs-cr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

