● Opožděná a přesto zcela mimořádná pohlednice! ... str. 2 ● Z valné hromady ZO FSČR 07 Brno-Maloměřice ... str. 2 ● Blackout na železnici na vlastní kůži spolupracovníka Miroslava Zikmunda ... str. 2 ● 130 let dráhy Benešov u Prahy – Vlašim, 120 let dráhy Kutná Hora město – Zruč nad Sázavou ... str. 3 ● České dráhy investují do údržby kolejových vozidel ... str. 4 ● Princezna Dáša dojezdila ... str. 4 ● Nejstarší zubačkou v Rakousku ... str. 5 ● Společenská rubrika ... str. 6 ●

číslo 13-14

31. července 2025
ročník 78

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Redukce hnacích vozidel, vozů a personálu u ČD Cargo

Třetí fáze restrukturalizace

Dne 21. července 2025 proběhlo v Praze jednání zástupců odborových centrál s vedením společnosti ČD Cargo. Za nejdůležitějšího společného jmenovatele tohoto jednání lze považovat slovo restrukturalizace. Třetí fáze tohoto procesu bude u Carga znamenat další omezení hnacích vozidel, vozů, personálu a obecně nákladů.

„Vzhledem k problémům, se kterými se potýkají všichni železniční nákladní dopravci napříč Evropou a které se nevyhnuly ani společnosti ČD Cargo je vedení naší společnosti nucené pokračovat v restrukturalizaci firmy, započaté již na podzim loňského roku. Tato, tzv. 3. fáze zahrnuje redukci personálu, hnacích vozidel, vozů a obecně nákladů, vycházejících z očekávaného propadu objemu přeprav ze současných cca 50 milionů tun v roce 2025 na cca 45 mil. tun v roce 2026," řekl generální ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth.

Přes sto strojvedoucích

V případě vozů půjde podle slov generálního ředitele Carga o redukci ze současného stavu cca 21611 vozů v majetku ČDC až na cca 15827 vozů, v případě hnacích vozidel ze současných asi 822 na přibližně 739 HV, a v případě zaměstnanců by mělo dojít ke snížení počtu o cca 700 napříč celou společností (OPŘ, THP a GŘ) až na cílový stav 4600 zaměstnanců v ČDC k 1. lednu 2026,.

Z materiálů, které jsme od vedení společnosti obdrželi, vyplývá, že k 1. listopadu 2025 by mělo naší společnost opustit 287 provozních zaměstnanců, přičemž toto číslo zahrnuje 104 strojvedoucích a 183 zaměstnanců v ostatních provozních profesích. Do konce roku 2025 pak bude následovat další vlna až do zmíněného cílového stavu 4600 zaměstnanců ČDC k 1. lednu příštího roku.

Jednání budou pokračovat

Vedením společnosti bylo dále sděleno, že v případě dalšího poklesu objemu přeprav na cca 40 mil. tun v letech 2027 a dále lze předpokládat další zeštíhlování firmy ve všech oblastech. Tento fakt, který víceméně odráží situaci všech evropských železničních nákladních dopravců, a který jsme vzali na vědomí, neznamená, že se s ním ztotožňujeme a že tímto naše úloha jako zástupců P-FSČR končí. V tuto chvíli připravujeme další jednání s vedením ČD Cargo a budeme se snažit co nejvíce snížit dopady těchto úsporných opatření ve vztahu ke strojvedoucím a strojmistrům ČDC.

Závěry jednání byly následně ještě téhož dne ve večerních hodinách odprezentovány zástupcům jednotlivých ZO FSČR prostřednictvím online konference v aplikaci Teams.

Hubert Pacík

Nové návěstidlo Sc106a

Nastražená past!

V žst. Praha Libeň se na záhlaví při vjezdu od Holešovic po 1. traťové koleji objevilo nové návěstidlo Sc106a. Ukáže se se za podjezdem v oblouku pár metrů před výhybkami, na místě kde bylo seřazovací návěstidlo. Od vjezdového návěstidla 1HS je jen 475 metrů. Viditelnost je ale na kratší vzdálenost.

Je to velký adept na další MU, projetí červené. Věnujte proto vjezdu do žst. Praha Libeň velkou pozornost. Rádi bychom znali důvod zřízení návěstidla a proč je označeno jako cestové staniční koleje, když je na vjezdu do stanice. Označení velmi mate, když ho prvně čtete v rozkazu. Např. vjezdové cestové návěstidlo do Malešic je označeno Hlc. Jednotnost a logika značení by byla velmi dobrá.

Text a foto Miloš Brunner

(pozn, red, - SŽ jsme poslali žádost o vyjádření, které přineseme v dalším vydání ZS)

Reakce Prezídia FSČR

Na toto návěstidlo nás upozornili již před jeho aktivací kolegové ze ZO FSČR RJ (RegioJet). Společně s Kamilem chaloupkou jsme se pokoušeli nejprve zjistit, proč nebyli zástupci strojvedoucích vůbec přizváni k situování návěstidla a neměli tak možnost se jakkoli vyjádřit k jeho vzniku. Jednoznačná odpověď však na tuto otázku ze Správy železnic nepřišla. Nikdo vlastně nic neví. Taková situace je o to zajímavější, že při místním šetření Drážního úřadu, které se v Praze Libni konalo kvůli velké četnosti projížděných návěstidel v poloze STŮJ byla nepřítomnost zástupců strojvedoucích jednou z vytýkaných chyb směrem ke Správě železnic. Těsně před aktivací tohoto návěstidla jsme se ještě pokusili stav zvrátit a rýsovala se dohoda se SŽ, že k aktivaci dojde až při zavedení výhradního provozu pod ETCS v závěru letošního roku. Bohužel, k této dohodě nakonec nedošlo a s odůvodněním, že aktivační proces je již příliš daleko, nám bylo nabídnuto pouze doplňkové a narychlo svolané „situování" onoho návěstidla. Když jsme ale zjistili, že v možnostech tohoto jednání by bylo pouze natočení již téměř hotového a aktivovaného návěstidla, tak jsme tuto, z našeho pohledu alibistickou možnost odmítli, protože se nebudeme podílet na legalizaci z našeho pohledu špatného řešení, ke kterému jsme neměli možnost se plně vyjádřit.

Pro nás je toto návěstidlo bez výhradního provozu ETCS vážným bezpečnostním rizikem, neboť bylo aktivováno na, pro strojvedoucí nelogickém místě, na zkrácenou zábrzdnou vzdálenost za předcházejícím návěstidlem, v blízkosti místa v němž je vyžadována zvýšená pozornost kvůli návěstem pro elektrický provoz a bezprostředně za ním se nachází místo možné kolize s protijedoucím vlakem. Vzhledem k jeho umístění v oblouku zde není ani ideální viditelnost a k přehlédnutí návěstidla nahrává i značný „světelný smog" v okolí.

Odpovědí na všechny tyto argumenty bylo pouze konstatování, že návěstidlo je umístěno dle všech platných norem. Smutným faktem je, že Správa železnic v případech, kdy bezprostředně nehrozí odpovědnost za MÚ na jejich zaměstnancích, projevuje velice malou snahu o řešení těchto rizik, jak ostatně naznačuje i postup u elektrické výluky v Roudnici nad Labem.

David Votroubek

Co se vlastně děje v železniční nákladní dopravě?

Zaměstnance v ČD Cargo v současné době opět zaplavila další vlna propouštění. Nejspíš není silnější téma, které by v těchto dnech ve společnosti více rezonovalo. Není se čemu divit, protože všichni zaměstnanci společnosti již více než rok žijí ve střídavém pocitu nejistoty a strachu z budoucnosti. Bohužel z informací, které máme v tuto dobu k dispozici, je zřejmé, že v tomto pocitu nejistoty se budeme pohybovat ještě nejspíš i v roce 2026.

Co ale způsobilo to, že se vcelku stabilní firma se solidním ziskem v minulých letech najednou zbavuje 20 procent svých zaměstnanců během jednoho roku a výhled do dalších let není nijak optimistický? Je to chyba managementu firmy, špatné obchodní politiky nebo snad špatně pracují sami zaměstnanci? Osobně si nemyslím, že tím hlavním problémem je jeden z výše popsaných, i když k razantnímu nárůstu ceny za jednotlivé vozové zásilky (JVZ) mám mnoho výhrad a myslím si, že mu mělo předcházet řádné a promyšlené zefektivnění fungování této služby.

Problém = Green Deal

Vzhledem k tomu, že se s vážnými problémy potýkají i ostatní železniční nákladní dopravci napříč celou Evropou, je vcelku zřejmé, že ta hlavní potíž bude někde vně firem. Jsem přesvědčen, že hlavním problémem je Green Deal a jeho chaotické, řádně nepřipravené a dogmatické prosazování. Nechtěl bych, aby měl čtenář těchto řádků pocit, že jsem odpůrce ekologického chování a ohleduplnosti k přírodě. To v žádném případě. Jen jsem přesvědčen, že i ta ekologická udržitelnost by měla být prováděna rozumně a udržitelně.

Ale zpět k GreenDealu a jeho vztahu k železnici. Největšími emitenty CO2 v EU jsou energetika (28 procent), doprava (25 procent) a průmysl (21 procent). Co se týká snahy o snížení emisí CO2, je vcelku pochopitelné, že se začne u největších znečišťovatelů. U energetiky tak byla určitá intervence vcelku pochopitelná i vzhledem k tomu, že již dnes máme vcelku mnoho alternativ pro nízkoemisní zdroje. Co se dá ale chápat jen těžko, je razance se kterou k těmto krokům došlo. Pokud totiž provádím nějaká opatření, která v důsledku vedou k násobnému zdražení dané komodity anebo finálního výrobku, tak to jistě není í dobrý postup. Když se podíváme na opatření zaváděná v průmyslu, obzvláště v tom energeticky náročném, tak tam je bohužel resumé velice podobné. Pokud tedy musíte zrušit výrobu založenou na spalování uhlí za něco ekologičtějšího – nejčastěji se mění za elektřinu, jsou pak tyto výrobní technologie většinou výrazně dražší na pořízení a výstavbu, ale hlavně pak díky násobně vyšší ceně elektřiny i na provoz. Pak ale taková investice ztrácí smysl.

Nižší výkony, vyšší náklady

No a co to tedy znamená pro železnici? Ta jako dominantní přepravní mód hromadných substrátů, většinou tedy uhlí pro energetický a ostatní průmysl, ale zároveň hotových výrobků průmyslu ocelářského a chemického logicky ztrácí přepravní výkony. Další ránu pak železnice dostane v násobném zvýšení nákladů na elektrickou energii.

A co tedy doprava jako druhý největší emitent CO2 v EU? Nejprve je potřeba se podívat na jednotlivé módy dopravy. Zde je statistika nekompromisní : vede silniční doprava se 73 procent, následuje doprava letecká a lodní shodně se 14 procenty a jako poslední je doprava železniční s méně než 2 procenta.

Dvojí metr

Smutným faktem je, že zatímco opatření, která vedla ke značné devastaci železniční nákladní dopravy byla provedena ihned, tak opatření, která by mohla nějakým způsobem postihnout jednoho z největších znečišťovatelů v podobě silniční dopravy mají vstoupit v platnost až v roce 2027 v podobě schématu ETS2. Nikdo ale nedokáže zaručit, že se tak skutečně stane, protože už dnes se vedou velice vážné debaty o tom, že by tato opatření mohla mít pro silniční dopravu vážné následky a tak se vzniká výrazný tlak na jejich úpravy nebo úplném zrušení. U železniční dopravy o tom nikdo z odpovědných vůbec neuvažuje, i když zástupci železniční dopravy na toto dlouhodobě upozorňují.

Likvidace infrastruktury

Dalším smutným faktem je, že všechny proklamace evropských i českých politiků o tom, jak je třeba podporovat železniční dopravu a efektivně se zasadit o převádění výkonů ze silnice na železnici, jsou pouze prázdné fráze a někteří už tuto agendu mají dokonce za sci-fi. Stejně tak k tomu bohužel přistupuje i Správa železnic a Ministerstvo dopravy, kteří ruku v ruce prakticky při každé modernizaci provádějí likvidaci infrastruktury pro nakládání a manipulaci s nákladními vozy. A tak už dnes ani zpravidla není možné mnoho přeprav efektivně realizovat. O nějaké podpoře nebo aktivním budování infrastruktury, kde by bylo možné, aby silniční a železniční módy dopravy spolupracovaly, se nám pak může nechat jen zdát a vhodné lokality pro takové činnosti jsou zpravidla velice rychle zbaveny kolejí a zastavěny byty anebo nákupními středisky –třeba nákladové nádraží Praha Žižkov, které se mohlo stát ukázkovým příkladem City logistiky.

David Votroubek

Evropská unie – emise CO_2 podle sektorů (2022):

Sektor	Podíl (%) na emisích
Energetika	28 %
Průmysl	21 %
Doprava	25 %
Budovy (domácnosti)	13 %
Zemědělství	11 %
Ostatní	2 %

Shrnutí globální a evropské distribuce

Režim dopravy	Globální % z dopravy	EU % z dopravy
Silniční	~71 %	~73 %
Letecká	11–12 %	~14 %
Lodní	10–11 %	~14 %
Železniční	~1 %	< 2 %
Ostatní (např. potrubí)	~2 %	–

Opožděná, a přesto zcela mimořádná pohlednice!

Na jaře tohoto roku jsem na ústeckém „blešáku“ získal (koupil) zajímavou, 57 let starou pohlednici. Titulní foto nic moc zajímavého – hlídka kanadské jízdní policie a v dáli vysoké pohoří. Do toho dost neuměle „přimontovaná“ kanadská vlajka na stožáru. Tedy alespoň v tomto smyslu vlastně nic moc, co by mne zajímalo. Až na upozornění prodávajícího, že zajímavá je ta druhá strana. Adresátem byli totiž strojmistři v lokomotivním depu Ústí nad Labem. Ze skenu se nedá vše dobře přečíst, proto zde přikládám přepsaný text.

Razítko má datum podání 27. 12. 1968, město Vancouver. Adresátem jsou: strojmistři lokomotivní depo Ústí nad Labem, Pětidomí, Czechoslovakia, Europe a požadavek na leteckou přepravu.

A dále text zní:

Lepší sto indiánů než jeden RUS !!! Srdečný pozdrav všem strojvedoucím a strojmistrům i operátorkám posílám od břehů Tichého oceánu z dalekého svobodného západu.

Dodatečně žádám o rozvázání pracovního poměru !!! Na hodinu !

I am veri well (mám se velmi dobře), pozdrav inst. Cetlovi !!!

Thank you za vyřízení mé žádosti ! Ať žije svoboda ve svobodné zemi

bez cizího diktátu! Good – bye, hodně štěstí ve federaci !!!

Václav Slavík Pozdrav náčelníku!!!

Opravdu zajímavá pohlednice, zvláště, když se to týká depa, ve kterém jsem pracoval přes 46 let… Pro současné kolegy (a nejen je) bych proto ještě rád doplnil pár upřesňujících poznámek.

Prvním, kdo si vybavil, že nějaký Václav Slavík kdysi v Ústí jezdil jako strojvedoucí, byl kolega Ludva Pavelka (82) a také Ruda Šotnar (81). Ten to doplnil slovy, že to byl jeho spolužák na učilišti a že měli úplně stejné datum narození.

Operátorky, to byly „pravé“ ruce strojmistrů (ale i výpravčích). Dělaly duplicitně všechny písemné zápisy (tudíž úplné zbytečnosti), a tak byla tato funkce v 90. letech zrušena.

Pozdrav inst. Cetlovi – tedy správně se ta funkce tehdy jmenovala strojvedoucí instruktor a dotyčný se jmenoval Jiří Cettl. Tehdy to byl i můj instruktor. A po odchodu instruktora Jana Blabolila do důchodu, byl pan Cettl jediný nekomunistický instruktor v ústeckém depu. Ale všeho do času, v době tuhé normalizace byl odejit zpět na pozici strojvedoucího, kde pak ve zdraví dojezdil až do důchodu.

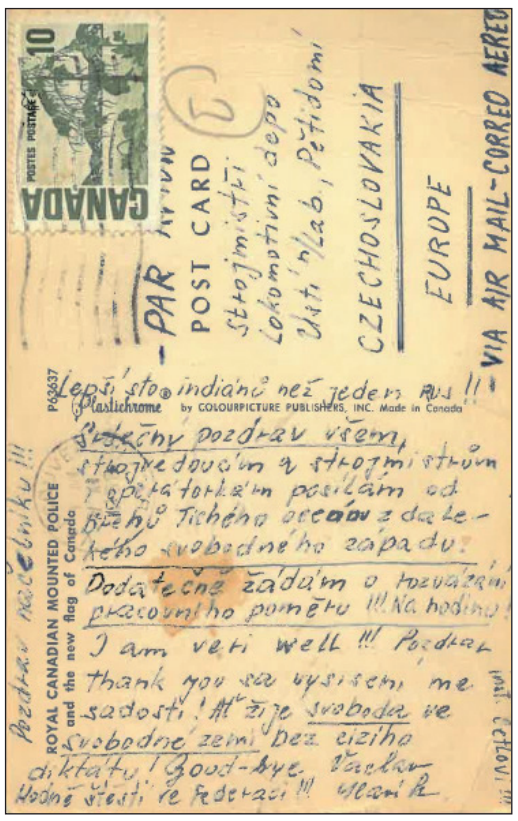
Hodně štěstí ve Federaci….

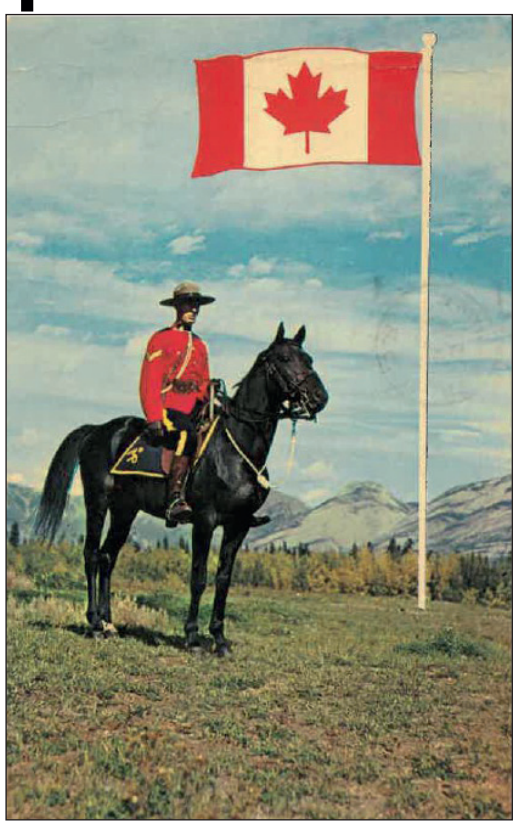
Federace lokomotivních čet (FLČ) byla pro naprostou většinu lidí od jízdy něco jako návrat k normálu. Neboť v depu byli i tací kolegové, kteří ještě zažili prvorepublikovou strojvůdcovskou odborovou organizaci, a proto se hojně vystupovalo z ROH a vstupovalo se do nově připravované organizace, jejími členy byli strojvedoucí, topiči, pomocníci. A již po několikaměsíčním fungování se Federaci podařilo v červnu 1968 prosadit zvýšení platů pro strojvedoucí, topiče, pomocníky i strojmistry. A najednou se do FLČ začali přihlašovat i točnaři, depští posunovači aj. Viděli, že Federace pro svoje lidi opravdu něco dělá, ne jako všeobjímající a jen formálně a málo dělající ROH. Do FLČ vstoupilo i mnoho těch, co se později káli a bili v prsa, že se pomýlili, jen aby nepřišli o nějaké teploučké místečko. A z některých se pak dokonce stali největší nepřátelé a sekerníci tehdejší svobodné profesní organizace, zejména jejich čelních představitelů jak v depech, tak na ústředí.

Zařadil zpátečku

Nakonec Václav Slavík zdraví také náčelníka. I tehdejší náčelník depa (iEK) se stal členem FLČ, ale velice brzy po okupaci zařadil zpátečku, najednou byl také pomýlený a aby „odčinil své provinění“, začaly se v depu „dít věci“. A neskončilo to jen tím, že depo dostalo z rukou prezidenta Svobody v roce 1973 Řád práce. Náčelník depa povýšil na Provozní oddíl. Nový náčelník depa (iJC) byl oficiálně v depu nejvyšší soudruh železničář, ale ve skutečnosti tam vládli jiní sekáči. Bývalý vyučený krejčí a pak líný pomocník s přezdívkou Franta krejčí a druhým byl šéf odborů a bývalý strojvedoucí, přezdívaný „ Jirka plátěné oko“. S důsledky vlády této dvojky se pak depo potýkalo dlouhé roky.

Josef Oliva, strojvedoucí v. v.,
Ústí nad Labem





Z valné hromady ZO FSČR 07 Brno-Maloměřice

Chvála i kritika

V duchu, který naznačuje titulek tohoto článku probíhala ve středu 25. června valná hromada ZO FSČR 07 Brno-Maloměřice. Za přítomnosti viceprezidenta FSČR Jaroslava Vincoura členové základní organizace působící u ČD i ČD Cargo hodnotili svoji činnost v uplynulých měsících a také stanovili cíle své práce pro následující dny. Management ČD, RPP Brno zastupoval Karel Poul a ČD Cargo PP Brno-Maloměřice Jakub Šimoník.

Předseda ZO Vladimír Navrátil ve své zprávě obšírně hovořil o práci výboru základní organizace. Zmínil například i několik případů, kdy ve spolupráci se smluvními advokáty se podařilo odvrátit neoprávněné postihy svých členů. Na straně druhé nenechal bez povšimnutí také problémy, které se vyskytly při jednání s vedoucími pracovníky ČD Cargo při snižování stavu strojvedoucích v rámci racionalizačních opatření u tohoto zaměstnavatele.

Viceprezident Jaroslav Vincour ve svém vystoupení hovořil o práci prezidia a o jednáních, která v současnosti probíhají s oběma hlavními zaměstnavateli našich členů. Ocenil práci výboru ZO při obhajobě oprávněných zájmů svých členů a prosazování programu FSČR.

Klesající účast

Zástupce Klubu důchodců Jiří Novotný mimo jiné hovořil i o klesající účasti zejména mladších členů nejen na valných hromadách, ale také při veškeré práci základních organizací FSČR. Při odchodu starších zkušených funkcionářů může nastat stav, že základní organizace budou neakceschopné.

V následující diskuzi se hovořilo o problematice přesčasové práce, limitu pracovní doby u strojvedoucích zařazených „letmo“, noční práci. Kritické připomínky zazněly k provozu a technickému stavu motorových vozů řady 843 na pracovišti Brno-Horní Heršpice.

Po schválení předložených dokumentů následovala ještě neformální část valné hromady, kde již kolegové „opustili“ svá pracoviště a diskutovali o veselejších tématech.

Vladimír Selucký

Blackout na železnici na vlastní kůži spolupracovníka Miroslava Zikmunda

Pátek, na který dlouho nezapomeneme

Na pátek 4.července slibovaly „rosničky“ příjemnější počasí než v předchozích tropických dnech, a tak jsem se vydal do Teplic nad Bečvou navštívit „zdejší“ zajímavost - Hranickou propast. Nakonec jsem ale na vlastní kůži zažil jeden z nejrozsáhlejších výpadků elektrické sítě v České republice. Propast jsem neviděl.

Vyjel jsem vlakem 125 majícím v Hranicích na Moravě přípoj. Vlak 141 díky „ideálnímu dvouhodinovému taktu“ přípoj nemá - inu slovy úředníků ministerstva dopravy „nejsme ve Švýcarsku“. V Hranicích na Moravě je sice otravných 39 minut na přestup, nicméně vzhledem k proměnné pravidelnosti -nevyzpytatelný jednokolejný provoz Drahotuše - odbočky Jezernice A,B - Lipník nad Bečvou, taky jakási časová rezerva. Pobyt v Července se ale začal prodlužovat, vlakový rozhlas oznámil zpoždění cca 30 minut kvůli zdravotní indispozici cestujícího, ke kterému byla zavolána rychlá záchranná služba. Nicméně po inzerované půlhodině bylo oznámeno, že to bude trvat déle Vlakový doprovod prošel soupravou, poptal se kdo kam jede a informoval o dalších možnostech spojení. Zdravotní indispozice byla způsobena alkoholem, osoba „pod vlivem“ nezvládla výstup z vozu a spadla do kolejiště a zranění „vypité kebule“ bylo kromě nezbytného zavolání RZS hodnoceno jako mimořádná událost, jíž musí příslušný orgán řádně vyšetřit.

Drama začíná

V době čekání na vyšetřování pádu opilce již na západ od Žichlínku (což je zemská hranice mezi Moravou a Čechami, která probíhá nenápadným mostkem v km 21,870 - tabulový staničník 21,9 na stožárech TV) začínalo „energetické drama“, jehož aktivním účastníkem byla i rozvodna Krasíkov - stojící opodál v Markrabství moravském, leč v Kraji pardubickém - napojená na přenosové vedení 400 kV vedoucího ze severních Čech do rozvodny Prosenice, stižené výpadkem.

Náhledem do GRAPPu zobrazujícím aktuální provozní situaci, jsem dospěl k závěru, že neodolatelnou „nabídku ČD“ s díky odmítnu, dnešní výlet „odpískám“ a vrátím se do Prahy zpožděným EC 128 (nafasováno v Drahotuších před výlukou). Ze soupravy 125 vystupuji „jako poslední“, početná množina dříve vystoupivších spolucestujících již netrpělivě postává pod střechou prvního nástupiště, očekávajíc příjezd EC 115, netušíc zradu. Přecházím na druhé nástupiště - hodiny na informačním panelu opět nefungují.

V době dispečerského plánování náhradního spojení z Červenky vlakem 115 dochází tomuto vlaku v Krasíkově v 12.13 „šťáva“. Byť by vlak jízdou setrvačností na spádu dojel do Zábřeha, kde šťáva byla, je předpis D1, článek 381 proti. Z Červenky odjíždí v 13.51 (+ 78) místo inzerovaných 12.33. Vlaku 127 (hypotetická náhrada 125) došla šťáva příchodem Polednice v Kolíně, z Červenky 15.26 (+108) – v té době projíždí zpožděný vlak 125 Hustopečemi nad Bečvou. Vlak 125 končí, z důvodu eliminace zpoždění, jízdu v Horní Lidči v 16.12 (+135), náležitosti obrací na vlak 122. Z Horní Lidče 17.02 (+44). Na prosté objetí lok přece jen trochu dlouho.

Zda se nějak zajistila náhradní doprava místního dopravce nebo se využilo spolupráce se ZSSK zajišťujícími Bagetami pod hlavičkou Arrivy v úseku Horní Lideč - Střelná - Horní Lideč státní hranice vozbu osobních vlaků z Horní Lidče do Púchova, netuším. Nicméně střídající žilinský strojvedoucí se musel z Púchova do Horní Lidče určitě nějak dopravit.

Poskoky do Prahy

Z Červenky tedy jedu vlakem 128 (+ 32), po několika minutách jízdy zastavení v ŽST Lukavice, odjezdové návěstidlo L2 zakazuje jízdu, o chviličku později zastavil před návěstidlem L4 vlak 888. Vlakový rozhlas oznámil poruchu zabezpečovacího zařízení. Nicméně „porucha“ nebránila jízdě vlaku 3722 do Koutů nad Desnou po koleji číslo 1 !!! Po 24 minutách pobytu se závada „zázračně“ odstranila a jede se dál (13:22 + 48). S pravděpodobností hraničící s jistotou byly skutečným důvodem problémy rozvodny Krasíkov (viz EC 115), z níž jsou vedeními 110 kV napájeny trakční měnírny Hoštejn a Rudoltice v Čechách. Zatímco „dole kopcom“ lze z Třebovic dojet bez napětí do Zábřeha na Moravě výběhem (pomiňme D1 a povinnosti strojvedoucího při výpadku napětí v troleji), hore kopcom to bez „šťávy“ závislá trakce neumí. „Poskakováním“ v důsledku sledu vlaků se zpoždění do Kolína navýšilo na „pouhých“ 66 minut, poskoky v Libni + 70. V Libni „za perony“ u odjezdových návěstidel +16, protože HLN nebere. Přednost dostává zpožděná Hungaria 172, mající z důvodu výluky na DB ukončit jízdu v Děčíně.

Jízda z Libně na Hlavní trvala, včetně dvouminutového pobytu v tunelu 21 minutu (běžně lze stanovenou jízdní dobu 6 minut zkrátit o 2 minuty). Na hlavním nádraží panuje boží dopuštění. Co se děje v odjezdové hale s nedokonalým větráním netuším - nemusím vědět vše. Otevřít trvale boční dveře v horní hale ale nelze, někdo by je musel mechanicky zajistit. Ten někdo ovšem neexistuje. Vstupní dveře „v dolní hale“ se otvírají / zavírají samočinně

Stovky minut bez logiky

Sleduji cvrkotu na nástupištích pražského hlavního nádraží. Po ohlášení přistavení vlaku na konkrétní nástupiště se z podchodů vyvalí početný dav pobíhající po nástupišti a hledající svůj vůz. Zpoždění vlaků jsou v řádu stovek minut, některá postrádají logiku - například 1513 s plánovaným odjezdem ve 13.54 odjíždí 16.46 (+172). V době, kdy by měl jet vlak 1525 (plán 16.54 - skutečnost 18:53, +119), je v poloze vlaku 1533, který odjel v 18.56 (+2). Proč udržovat při „zpožděném životě“ vlak 1513 téměř tři hodiny, nechápu. Ti, co plánovali jízdu tímto vlakem dávno odjeli jiným, třeba z Masaryčky.

Mnohé vlaky jsou odřeknuty. Některé dříve odjíždějící vlaky stojící na „severu“, musí čekat na uvolnění jižní části koleje pantografem odjíždějícím směr Beroun / Benešov později. Dojezdové vlaky se braly tam, kde bylo volno…

Střídá se hlášení „z důvodu závady na infrastruktuře, z provozních důvodů dopravce, z důvodu pozdního příjezdu z dráhy jiného provozovatele“. Co si zvláště pod tím posledním hlášením má cestující představit a k čemu je to cestujícímu dobré, to můžeme jen hádat. Přitom by - vzhledem k všeobecné známosti „blackoutu“ - stačilo zdůvodnit zpoždění „přerušením dodávky elektrické energie“. Zda to je, či není u konkrétního vlaku skutečně prvoplánová pravda, to asi zkoumat nikdo nebude.

Švýcarská praxe

V úvodu jsem zmínil Švýcarsko. Vybavuji si podobnou událost na celé, kompletně elektrifikované švýcarské železniční síti z 22.června 2005.

17.08.28 hodin - Dochází k výpadku přenosového vedení VVN 132 kV 16,7 Hz přenášející energii z elektrárny SBB Amsteg do rozvodny Rotkreutz. Dvě ze tří paralelních vedení byla kvůli stavebním pracím mimo provoz. Třetí - jediné provozní - vedení bylo vyřazeno zkratem a nemohlo být znovu zapnuto. Příčina zkratu nebyla nikdy zjištěna. Důsledek - energetická síť napájející švýcarské železnice se rozpadla na dvě části. V obou vznikla síťová nerovnováha.

17.08.31 až 17.08.39 hodin - Zařízení v kantonu Tessin (jižní část Gotthardské dráhy) vypínají ochrany. Přebytek energie v jižní síti vedl k ochrannému vypnutí elektrárny Ritom a Göschenen, jakož i frekvenčních měničů napájecí stanice Giubiasco, během pouhých 11 sekund. Toto vedlo k tomu, že byla příčina poruchy v první fázi mylně předpokládána v Tessinu. Provozní pohotové výrobní kapacity v oblasti „německého“ a západního Švýcarska a převodní kapacity z DB postačily pro krytí spotřeby jen krátce. Části zařízení pracovaly v oblasti přetížení. Chybějící výkon 200MW (vedení Amsteg – Rotkreuz) z Gotthardské oblasti mohl být přetížením zařízení v oblasti „německého“ a západního Švýcarska kompenzován jen krátce, nepomohly ani dodávky z veřejné sítě 50 Hz.

17.17.41 hodin - Přetížení běží od do odstupňovaného odpojení elektráren Amsteg a Wassen a vede k totálnímu výpadku dodávek elektrického proudu pro železnice, což primárně vyvolává zastavení železničního provozu v regionech Uri & Tessin.

17.35 hodin - Vyřadilo přetížení síť v oblasti německého a západního Švýcarska.

19.45 hodin - Jsou postupně zprovozňovány jednotlivé části energetické soustavy.

21:30 hodin - Jsou zajištěny dodávky elektrické energie pro celou železnici.

Provoz se zkonsolidoval až v noci. Náklady na řešení vzniklé situace vystoupaly až na 3 miliony franků.

Inu – slovy ministerských úředníků: Nejsme ve Švýcarsku.

Miroslav Zikmund

130 let dráhy Benešov u Prahy – Vlašim, 120 let dráhy Kutná Hora město – Zruč nad Sázavou

VI. Festival parních lokomotiv v Benešově

Ve středočeském Benešově se uskuteční ve dnech 26. - 28. září 2025 již VI. ročník Festivalu parních lokomotiv. Zdejší depo se stane o posledním zářijovém víkendu evropským centrem nejen parních strojů. Pro návštěvníky Festivalu budou vypraveny zvláštní vlaky do bližšího i vzdálenějšího okolí Benešova. V jejich čele se budou střídat parní lokomotivy, motorové lokomotivy i motorové vozy. Zajímavá a jedinečná železniční vozidla i krásné železniční modely si budou moci návštěvníci prohlédnout také na výstavě v areálu benešovského depa.

Většina parních i motorových lokomotiv a motorových vozů z České a Slovenské republiky, Německa a Maďarska se představí nejen v benešovském depu, ale i v čele zvláštních vlaků. Jejich výchozí i cílovou stanicí bude převážně Benešov u Prahy (název železniční stanice v Benešově dle jízdního řádu), který se nachází na bývalé Dráze císaře Františka Josefa nedaleko krásného zámku Konopiště (byl někdejším sídlem následníka rakousko-uherského trůnu Františka Ferdinanda d´Este). Areál místního depa, kde bude probíhat výstava vozidel, se nachází v těsné blízkosti stanice. Je velmi dobře dostupný i pro návštěvníky se sníženou pohyblivostí.

Trojí výročí

Festival je rovněž uspořádán u příležitosti výročí: 130 let místní dráhy Benešov u Prahy – Vlašim, tzv. „Vlašimky“, 120 let místní dráhy Kutná Hora město – Zruč nad Sázavou a 200 let od zahájení parního provozu na první parostrojní železnici na světě Stockton – Darlington v Anglii. V rámci oslav si připomeneme také svátek sv. Václava, patrona české země. V průběhu letošního ročníku bude vypraveno více než 50 osobních a nákladních festivalových vlaků. V areálu depa Benešov, který je současně domovskou základnou spolku Posázavský Pacifik, se uskuteční kromě výstavy vozidel a modelů, také otáčení lokomotiv na točně, sobotní noční fotografování parních lokomotiv, prodej železničních suvenýrů a další. V nádražní budově železniční stanice Benešov u Prahy bude pro návštěvníky Festivalu zpřístupněn po oba víkendové dny císařský salonek.

Slavnostní vlaky

V sobotu i neděli 27. a 28. září budou v rámci oslav 130 let „Vlašimky“ vypraveny slavnostní vlaky mezi Benešovem, Vlašimí a Trhovým Štěpánovem s parními i motorovými lokomotivami a motorovými vozy. Pouze v sobotu 27. září 2025 se uskuteční jízdy dvou párů slavnostních vlaků v rámci oslav 120 let dráhy mezi stanicemi Zruč nad Sázavou a Kutná Hora město. Vlaky budou složeny z parní lokomotivy 464.102 (NTM) a soupravy historických vozů řady Be.

V sobotu i neděli 27. a 28. září pojedou festivalové vlaky rovněž do Chocerad, Ledečka, Olbramovic, Prahy a Sedlčan. Pro turisty v Posázaví je připraven vyletní historický vlak „Sázavský tulák“, který pojede v pátek 26. září v podvečer z Benešova u Prahy do Zruče nad Sázavou a v sobotu 27. září opět v podvečer ze Zruče nad Sázavou zpět do Benešova u Prahy.

Bohatý program

Po oba dny se v Benešově rovněž představí mohutná duální lokomotiva 159.451-4 od výrobce Stadler Rail, kterou provozuje společnost EBS z Německa, vozy s modelovými kolejišti nebo dětský vůz s kinem. Informace o programu, vstupném, jízdném i jednotlivých lokomotivách, naleznete na webu akce https://festivalparnichlokomotiv.cz/.

Záštitu nad letošním ročníkem Festivalu parních lokomotiv převzali ministr dopravy Martin Kupka, ministr kultury Martin Baxa, statutární zástupce hejtmanky Středočeského kraje Pavel Pavlík, generální ředitel Národního technického muzea (NTM)Karel Ksandr a město Benešov. Festival se uskuteční rovněž ve spolupráci s NTM. Hlavním organizátorem Festivalu je společnost Steam Story Agency s. r. o., spoluorganizátory jsou spolek Posázavský Pacifik a občanské sdružení Prievidzský Parostrojný Spolok ze Slovenské republiky.

Petr Sobek, foto archiv autora, ČD

České dráhy investují do údržby kolejových vozidel

Jednotky potřebují nové haly

Modernizace vozidlového parku kolejových vozidel národního dopravce, tedy ucelených vícevozových elektrických a motorových jednotek, nahrazující klasické soupravy s lokomotivou a odpojitenými vozy, vyžadují modernizaci technologické základny pro údržbu vozidel.

Lokomotivy i jednotlivé vozy lze opravovat i v rotundách určených pro lokomotivy. V případě ucelených jednotek (jejichž jednotlivé části nejsou spojeny jen klasickou kuplí) je to logistický problém prodlužující údržbu.

Některé lokality na tom byly historicky lépe. „Nové“ - v roce 1949 - vzniklé motorové depo v Praze Libni disponovalo dlouhými halami, v nichž se prováděla údržba legendárních motorových jednotek „Hungaria“ (trojdílná M 295.0 / ex M 495.0 délky 72,22 m, čtyřdílná M 298.0 / ex M 498.0 délky 93,8 m). Část haly pro motorové jednotky byla později využívána pro údržbu čtyřdílných elektrických jednotek 451/452 (ex EM 475.1,2) sesterského depa - tehdy Praha střed, pod názvem EKV Libeň. V roce 1964, kdy byly první pantografové soupravy dodány, bylo „nové“ depo na odstavném nádraží jih (ONJ) teprve ve výstavbě (1961 - 1971).

Lokomotivní depo Brno-Maloměřice, jehož provoz byl zahájen 1. října 1964t, bylo projektováno pro údržbu elektrických a motorových lokomotiv v průjezdných halách. Elektrické soupravy 560 (ex SM 488.0) měly halu pro údržbu v Horních Heršpicích. Jak ČD situaci řeší? Přestavbou dosavadních, či budováním zcela nových opravárenských objektů

Česká Třebová

Bylo zde zahájeno prodloužení stávající opravárenské haly o necelé 64 metry, v dispozici bude jedna na 183 metry (proč ne „kulatých“ 200 metrů???) dlouhá servisní kolej umožňující servis kompletních elektrických jednotek „.... Panter“ nebo řady 471 z Prahy / Bohumína, dále čtyři koleje s užitnou délkou 89 metrů a dvě koleje s užitnou délkou 112 metrů.

Součástí dostavby je rovněž technologická modernizace haly. Nově dodávané nízkopodlažní EJ / MJ mají část zařízení na střeše (v minulosti byla umístěna pod podlahou vozidel), proto bude vybavena třemi mostovými jeřáby s nosností přes 30 tun.

Standardní výbavou budou montážní kanály u všech kolejí, montážní plošiny pro přístup na střechy vozidel, dále zařízení pro vyprazdňování fekálních nádrží a rozvodů vody pro doplňování vozy do vozidel, patkové zvedáky.

Ze stávajícího pracoviště, které bylo zbouráno, bude po dokončení repase přemístěn podúrovňový soustruh pro údržbu dvojkolí. Součástí modernizované haly bude kolejová váha pro vážení kolového zatížení kolejových vozidel.

Havlíčkův Brod

Někdejší vozební stanice ve Středisku údržby Havlíčkův Brod historicky disponuje pouze krátkou točnou, na níž bylo možné otáčet jen „krátké“ lokomotivy 464.0 zajišťující vozbu osobních vlaků do Pardubic, případně čtyřkoláků 434.2. Klasická rotunda z prostorových důvodů v Havlíčkově - dříve Německém Brodě nebyla postavena. Pro údržbu sloužily haly. Vozbu „dálkových“ osobních vlaků z / do Hradce Králové pokrývaly Šlechtičny depa Hradec Králové. S délkou - včetně tendru téměř 25 metrů přes nárazníky - se na točnu nevešly, takže dálkové vlaky „otočily“ dlouhou lokomotivu jízdou „břevnickou“ spojkou tunelem, jehož stavba byla zahájena v roce 1942, v rámci přestavby trati ze Žďáru nad Sázavou do Havlíčkova Brodu v nové stopě zahájené v roce 1938. Později byla stavba pozastavena. Práce byly obnoveny v roce 1948, do provozu byl tunel uveden až v roce 1953. V době „brejlovcové“ zajišťovala vozební stanice vozbu osobních vlaků do Pardubic, resp. Mn vlaků do Žďárce u Skutče.

Po zániku lokomotivního depa v Jihlavě se někdejší vozební stanice stala „domovem“ pro kolejová vozidla řad 810, 814, 841, 844, 847 zajišťující vozbu na tratích v Kraji Vysočina, Středočeském, Pardubickém i Jihomoravském kraji - do Slavonic, Humpolce, Zruče nad Sázavou, Tišnova, Znojma, Pardubic, Svitav přes Poličku. V roce 2023 zde našly trvalé bydliště i elektrické jednotky 650.2 zajišťující v současné době vozby mezi Kolínem a Žďárem nad Sázavou, resp. Jihlavou. V budoucnu se předpokládá dodávka „bateriové trakce“ - hybridní jednotky řady 690.

Stavba nové haly byla zahájena na podzim 2024 demolicí starých objektů, likvidací historického kanalizačního potrubí, jež bylo nahrazeno položením více než 500 metrů nového. Odstraněna byla také část původního kolejiště. Hrubá stavba nové haly je dokončena a pod „střechou“ probíhají betonářské práce prohlídkových kanálů. Připravuje se montáž technologií - portálového jeřábu, prohlížecích lávek, elektrických, vzduchových rozvodů. Venkovní práce budou spočívat v rekonstrukci kolejiště a výstavbě trakčního vedení. Pro „bateriovou“ trakci se počítá s „vybíjecím stanovištěm“, na němž bude z bezpečnostních důvodů (riziko požáru v uzavřeném prostoru) trakční baterie před přistavením vozidla do haly vybita. Podobné zařízení pro „trakci 690“ mají v Bohumíně. V době „kontroly“ byla prováděna betonáž zarážedla a patek v prohlížecím kanálu. Beton se vozí mixem z betonárny, nádobu s betonem o objemu 500 litrů přemísťuje autojeřáb. Beton vozí jeden mix, produktivita práce je poněkud diskutabilní, byť se čekacího času využívá ke zhutňování betonové směsi vibrátorem.

Brno Maloměřice (Majlont)

V Brně Maloměřicích byla zahájena rekonstrukce jedné ze servisních hal postavených v minulém tisíciletí. Zahrnuje prodloužení haly z 63 metrů na 81 metr. Součástí stavby je náhrada současného podúrovňového soustruhu uvedeného do provozu v roce 1973. I přes repasi provedenou v roce 2006 má „svoje za sebou“ a neumožňuje soustružení moderních elektrických jednotek. Nový podúrovňový soustruh společnosti Hegenscheidt MFD je u Českých drah druhým svého druhu. První byl uveden do provozu v roce 2018 na odstavném nádraží v Praze. Rozdíl mezi oběma zařízeními spočívá v tom, že v Praze je soustruh „tandemový“ umožňující soustružení svou náprav současně. V Brně bude soustruh jednoduchý, soustružící pouze jednu nápravu. „Zákazníky“ budou moravská kolejová vozidla ČD elektrické i motorové trakce. Předpokládá se soustružení 480 vozidel ročně.

Nelze vyloučit i vozidla množiny „konkurenčních“ dopravců, resp. elektrických jednotek řad 530 a 550 Moravia ve vlastnictví Jihomoravského kraje (zvaných Ibalgin – slovo, jež se před pracovníky IDSJMK nesmí vyslovit), o jejichž údržbu se sice formou „full service“ stará výrobce Škoda Transportation, nicméně část prací „na fakturu“ provádí zaměstnanci center údržby Českých drah, protože jeho „full service pracoviště“ umístěné v prostorách „Depa pod kopcem“ nemá potřebné technologické zázemí ani zaměstnance. Inu typická „česká švejkovina“ (praxe přetrvávající z dob činnosti garančního servisu Škoda Plzeň – lokomotivka Doudlevce). V depu bylo sice garanční pracoviště s několika pracovníky, počínaje odpovědným vedoucím, u něhož se uplatnila reklamační závada, skladem „drobnějších“ náhradních dílů, ale většinu garančních závad – počínaje vývazem za účelem výměny trakčního motoru dovezeného výrobcem „po silnici“, prováděli „na fakturu“ zaměstnanci depa. Výměna vadného trafa u „modré“ trakce se musela provést ve výrobním závodě.

V modernizované hale zůstane stávající kolejová váha vážení kolového zatížení kolejových vozidel, dílna pro opravu sběračů a přemístěno defektoskopické pracoviště.

Princezna Dáša dojezdila

Sobota 14. června byla posledním provozním dnem lokomotiv řady 263 (ex S 499.2) u ČD. Říkali jsme jí Princezna.

Prototypy čísel S 499.2001 - Máša (výrobní číslo 7633) a 002 - Dáša (v. č. 7634) vyrobené v roce 1984 v unifikované „hranaté“ lokomotivní skříni odpovídající sestřenicím řad ES 499.1 a E 499.3, byly ještě před převzetím ČSD v roce 1985 přiděleny k provozním zkouškám do LD Jihlava.

Máša sice začala svůj zkušební provoz pod hlavičkou plzeňského depa, ale pro nízké kilometrické proběhy byla přesunuta do jihlavského depa. Pod jeho křídly jezdila ve zkušebním provozu, mimo jiné na přípřeži rychlíků z Havlíčkova Brodu do Bratislavy, ve zvláštním turnusu s denním proběhem přes 900 km, o němž si mohly lokomotivy řad ES 499.0 i E 499.2 v bratislavském / pražském depu nechat jen zdát. V co nejkratší době bylo třeba najet 100 000 km, aby mohla být provedena podrobná dílenská prohlídka. (V intencích kilometrických proběhů stanovených tehdejším předpisem V25 by to byla v rámci periodické údržby v pořadí čtvrtá prohlídka Em.) Po jejím provedení byla 7. května 1985 úředně předána ČSD, technicko - bezpečnostní zkoušku vykonala 29. 5. 1985 na trati z Brna do Podivína a dosáhla při ní rychlosti 132 km/h.

Do Bulharska a zpět

Dáša se vydala na převáděcí jízdy na sklonově náročných tratích v bulharském depu Gorna Orjachovica od 18. března 1985 do 2. dubna 1985. Dne 25. května 1985 byla oficiálně předána ČSD a o čtyři dny později vykonala svou první technicko - bezpečnostní zkoušku na trati Brno - Podivín. Z důvodu závady na trakčním trafu byla od července 1985 mimo provoz. Následovala rekonstrukce v Doudlevcích, po níž na konci října roku 1986 vykonala na ŽZO v Cerhenicích novou technicko-bezpečnostní zkoušku, při které dosáhla rychlosti 134 km/h.

Červený nátěr v kombinaci s krémovou / žlutou barvou v zásadě odpovídal barevnému provedení laminátkových nebo plecháčových „sester“ tehdejších řad S 489.0, S 499.0,1, S 499.02. Nátěry skříní lokomotiv „třetí generace“, později s nezaměnitelným logem ČD na čele nahradivším někdejší rudou hvězdu, jedoucích v čele vlaku byly dle mého názoru vzhledově mnohem zajímavější než studený unifikovaný nátěr „najbrt“. Svého „najbrta“ dostaly Princezny také, nicméně na začátku roku 2021 dostala Dáša zpět svůj „retro“ nátěr. Brněnské depo mělo - řečeno v dobrém - zvláštní nadání na nátěry lokomotiv odlišných od „unifiku“.

Pobyt na Slovensku

Někdejší ČSD obdržely celkem 12 lokomotiv této řady, série 003 - 010 vyrobená v roce 1988 byla dodána do rušňového depa Bratislava. Ačkoli v některých technických záležitostech byly Princezny pokrokovější, daly ČSD přednost dodávkám lokomotiv modré, resp. zelené trakce. Přesněji řečeno přednost dalo FMD, které bylo objednavatelem lokomotiv pro „ČSD“ a v rámci příslušné kapitoly státního rozpočtu zajišťovalo financování nákupů.

Slovenské lokomotivy zajišťovaly vozbu na výkonech přidělených depu Bratislava. V letech 2011 / 2012 byly rekonstruovány na možnost dálkového řízení z řídícího vozu trojdílné patrové netrakční jednotky 951/051 (pull-push), nasazovanými na rameni Kúty - Nové Zámky - Komárno / Štúrovo.

Naposled

Společně se sestrou Mášou (263 001-0) se 23. 5. 1995 odstěhovala do depa v Maloměřicích. Odtud turnusově zajížděly

obě Princezny s osobními vlaky do slovenských Kútů. Zde se setkávaly se slovenskými sestrami. Své působení v „depu pod kopcem“ obě ukončily v roce 2022 a v prosinci se vrátily se domů, do Plzně kde byly v roce 1984 vyrobeny - výrobní štítek uvádí rok 1985. Princezna Máša byla odstavena z provozu v roce 2023.

Poslední provozní nasazení Dáši bylo na trati císaře Františka Josefa I. mezi Plzní a Českými Budějovicemi na rychlících 665 / 666 (Plzeň - Brno - Plzeň). Jízdu „posledním“ vlakem R 666 v čele s lok 263 002-8 (ex S 499.2002) jsem si ujít nenechal. Finální jízda krajem rybníků a kolem zámku „Černých baronů“ za sobotního slunečného dne krásně uběhla. Šotouše kolem trati zdravil strojvedoucí zapískáním…

(s použitím veřejně dostupných informací na internetu)

Foto Miroslav Zikmund

Pro a proti

Barevná unifikace vozidel

Proti

Jeden moudrý člověk kdysi prohlásil - vlak má být barevný, musí zaujmout, aby člověk dostal chuť takovým hezkým vlakem cestovat. Názor, že unifikovaný nátěr lokomotiv identifikuje Národního dopravce od konkurence, je dle mého hloupý. Vozidla Národního dopravce od vozidel konkurence nepřehlédnutelně odlišuje především LOGO ČD umístěné na čele hnacího vozidla a případně bočnicích, u vozidel tažených / hnaných pak na bočnicích. I dítě rozezná, komu lokomotiva patří podle loga na čele. Konec konců i největší konkurent ČD - žlutý dopravce - svoji dualizovanou lok 362 212 (ex 162 112) nechal opatřit „původním“ výrobním modrožlutým nátěrem lok řady 363. **Miroslav Zikmund**

Pro

Když ponechám stranou, jak kvalitní či vkusná je barevná volba vozidel u různých dopravců, musím se jako novinář dlouhodobě se zabývající grafikou přiklonit k pozitivnímu přínosu jasné identifikace vlaků, a to při vší úctě k názoru pana oponenta. Uvedu pouze jediný argument – když přijdu na stanici, vím, čím pojedu a už z dálky vidím, kde souprava stojí (nebo mně právě ujíždí). Myslím, že to není málo, logo bych asi z větší dálky nerozpoznal.

Martin Ježek

Události, které stojí za připomenutí

Železničářský červen

Píše se rok 1995 a kalendář dospěl ke kýženému datu 30. června. Je pátek, končí školní rok a pro „školou povinné“ nastávají vytoužené prázdniny. Někteří opouští poslední ročník základní školy a se spolužáky se nikdy neuvidí, jiní s maturitním vysvědčením v kapse vyráží na vlastních nohách do světa plného nástrah. Česká železnice i veřejnost se pomalu vzpamatovávají z tragické nehody u Krouny, kde přišlo 24. černa o život 19 lidí. Nicméně železniční život jde dál…

V historickém železničním kalendáři je datum 30. června také nesmazatelně zapsáno. Kromě tisíců běžných událostí (drobných pracovních malérů), jichž si historie ani nevšímá, jich existuje pár, které stojí za připomínku současné železničářské generaci.

Nehoda za Křižanovem

V průběhu června 1995 byly dokončeny elektrifikační práce mezi Nezamyslicemi a Brnem, pátek 30. června byl určen coby den slavnostního zahájení elektrického provozu v úseku Vyškov na Moravě – Brno hl. n., resp. den jízdy „prvního vlaku“ v elektrické trakci mezi moravskými metropolemi Ostravou a Brnem (soupravový návoz z Bohumína). Zvláštní vlak R 33400 vedený přerovskou dvousystémovkou 363 017-5 (ex ES 499.1017) ve štafetovém strojvůdcovském obsazení (Jiří Černošek: Bohumín-Přerov, Antonín Trochta: Přerov-Vyškov, Jiří Tomek: Vyškov-Brno) byl veden „jako posilový“, určený pro veřejnost s plánovaným delším pobytem ve Vyškově.

Slavnostní střihání pásky se uskutečnilo ve Vyškově za přítomnosti náměstka ministra dopravy Ivana Foltýna a „letního“ generálního ředitele ČD Josefa Bazaly. Po krátkých projevech se pokračuje do Brna. Na nádraží „v centru“ je k dispozici restaurace (tehdejší) II. cenové skupiny, v níž se uskuteční krátká tiskovka, po odloženém obědě se „Pražáci“ chystají na návrat. EC 170 Comenius dostává do čela čtyřkového brejlovce a odklání se na trať do České Třebové. Důvodem je nehodová událost kousek za Křižanovem. Přesněji řečeno dvojitá ...Vlivem horka totiž došlo k vybočení kolejnic na traťové koleji číslo 1. Na poškozeném místě kolem 14.45 vykolejilo šest vozů R 279 Slovan (Praha - Budapešť). Osud byl milostiv, vykolejené vozy se opřely o stromy lesního porostu, kolem něhož trať vede, takže zranění utrpělo „pouze“ 28 cestujících.

Poslední vůz za obloukem

Zastavit provoz nebylo jak, vysílačky / generální stop byly v úrovni snů. „Krytí“ vlaku zezadu zajišťovala návěst STŮJ oddílového návěstidla, ale fyzicky jízdě následného vlaku do obsazeného oddílu zabránit nedokázala. Několik minut předtím předjížděl zpožděný R 279 v Křižanově osobní vlak 4923 jedoucí v pracovních dnech ze Žďáru nad Sázavou do Tišnova. Strojvedoucí motorového vozu 842 sice na prvním oddíle autobloku za Křižanovem viděl návěst výstraha, na dalším oddíle bylo STŮJ, jemuž příliš pozornosti nevěnoval. Nepředpokládal, že rychlík projíždějící před několika minutami stovkou Křižanovem na trati nedobrovolně zastaví. Za obloukem se na strojvedoucího potměšile šklebil poslední vůz R 279 zůstavší na koleji. O průšvih bylo postaráno.

Odklonit dálkovou dopravu přes Českou Třebovou nebyl „v té době“ velký problém. Elektrifikace trati „zastávkou Lišky Bystroušky“ byla sice v procesu projektové přípravy, ale tehdejší „depa“ měla k dispozici jednak záložní motorové / elektrické lokomotivy a hlavně personál, bez něhož se lokomotiva neobejde. Třeba i z nákladu. A hlavně - byla to jedna firma.

Elektrifikace bez shody

Ještě doplnění: elektrifikace blažovické spojky (Blažovice - Holubice) a navazujícího úseku „vlárské“ trati do Brna byla dokončena 4. října.1996. Vlaky jezdící z důvodu nedostateční kapacity jednokolejné trati přes Chrlice blažovickou spojkou byly do té doby vedeny brněnskými čtyřkovými brejlovci (tehdy již sloučené LD Brno vzniklé v roce 1994 sloučením dep Brno dolní a Brno-Maloměřice). Podle pamětníků tehdejší Divize dopravní cesty (DDC) původně upřednostňovala elektrifikaci trati přes Blažovice. Tím by ovšem bylo znemožněno vedení osobních vlaků po jednokolejce z Holubic elektrickou trakcí. Později byla investice „přehodnocena“ v tom smyslu, že se DDC naopak bránila elektrifikaci přes Blažovice. Ani v době „unitárního podniku“ pod velením „nejvyššího pana železničáře“ nebyla shoda v myšlení složek infrastruktury a provozu k dosažení ekonomicky efektivního výsledku i s výhledem na budoucnost…

Stranu připravil Miroslav Zikmund

Na jednu cestu je třeba 500 kilogramů uhlí a 3 000 litrů vody

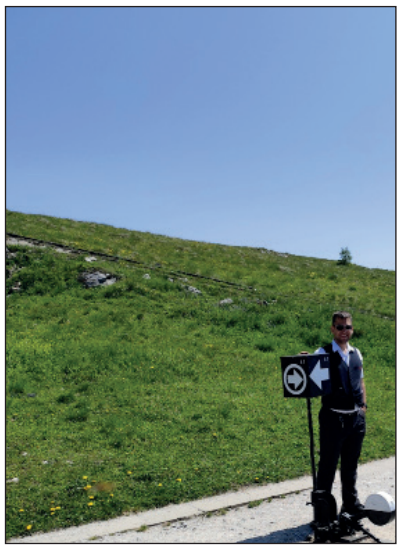
Nejstarší zubačkou v Rakousku

Rakouský vrchol Schafberg se tyčí vysoko nad jezerem Wolfgangsee a městem St. Wolfgang, dosahuje nadmořské výšky 1783 metrů. Dostupný je zubačkou SchafbergBahn. Souprava vyráží během letních měsíců na večerní výlet na horu Schafberg občas tažena parní lokomotivou. Během pětatřicetiminutové jízdy překonáváte výškový rozdíl téměř 1190 metrů.

Více než 130 let stará parní zubačka patří k nejstarším a stále provozuschopným svého druhu na světě. Vzhledem k tomu, že firem s potřebnými technologiemi i schopnými mechaniky ubývá, provádí se téměř všechny opravy hnacích vozidel i vozů přímo v dílnách v St. Wolfgangu.

Samotná příprava nostalgické jízdy trvá přibližně čtyři hodiny. Na jednu zpáteční cestu těchto historických souprav je potřeba 500 kilogramů kvalitního černého uhlí a 3 000 litrů vody.

(red), foto Tomáš Haša



Polská fotbalová mise aneb pozvání kolegů se neodmítá

Není tajemstvím, že nejblíže z kolegů z mezinárodního sdružení evropských odborů strojvedoucích ALE, si díky podobnému jazyku rozumíme s Poláky a Slováky. Proto se už stalo tradicí, že se navzájem zveme na různá setkání, sportovní aktivity nevyjímaje. Přijali jsme proto pozvání polských kolegů na fotbalový turnaj O pohár prezidenta polské federace strojvůdců, ve spolupráci s tamním nákladním železničním dopravcem ve městě Leszno, který se konal ve dnech 26. a 27. června.

Dá se říct, že počasí nám přálo. První hrací den byl neskutečný hic, druhý den teploty trochu spadly, ale stále to byl příjemný letní den i s pár kapkami deště. Po organizační stránce nelze turnaji absolutně nic vytknout. Z celého Polska přijelo 23 týmů plus ten náš, takže celkem 24 mužstev a vlastně i ženstev, neb jeden tým měl mezi sebou i mladou šikovnou fotbalistku. Krásná tři travnatá hřiště, jedno s umělým povrchem. Rozhodčí odvedli skvělou práci, alespoň v našich utkáních se drželi jasně pravidel a nikoho neprotěžovali.

Nedáš, dostaneš

Losem nám byli v základní skupině určeni dva soupeři, jedna výhra, jedna prohra, ale postoupili jsme do dalších bojů. Hned v tom následujícím, kdy nerozhodná hra dospěla do našich oblíbených penalt, se opět blýskl v bráně Martin Vlasák a slavili jsme postup do čtvrtfinále. Z toho jsme však už vítězně nevyšli. Po nerozhodném výsledku v základní hrací době znovu penaltový rozstřel, ve kterém se ukázalo, jak moc pravdivé je rčení – nedáš, dostaneš. Může nás však těšit, že jsme nestačili jen na pozdější vítěze celého turnaje.

Pohár, nebo talíř

Po skončení všech utkání bylo slavnostní vyhlášení vítězů ale i poražených, každý tým dostal na památku zarámovanou fotografii a když ne pohár, tak aspoň malý talíř, který nám bude připomínat polskou pohostinnost a vřelé chování.

Text a foto Jarmila Šírková

Společně na Spálov

V sobotu 23. srpna se uskuteční již 25.ročník amatérského dálkového běhu a 24. ročník dálkového pochodu Tanvald–Spálov, který pořádá Prezídium FSČR ve spolupráci s akciovými společnostmi ČD a ČD Cargo, dalšími partnery jsou obec Jesenný a město Tanvald.

Délka běžecké trati i pochodu je 18,6 km. Start běhu se uskuteční v 10.00 hod. na tanvaldském vlakovém nádraží. Start pochodu je v 9.45 až 10.15 hod. Tamtéž se také od 8.30 do 9.45 hod. koná prezentace účastníků.

Trasa trati je značena na silnicích oranžovým sprejem a na lesních stezkách pentlemi a z tanvaldského vlakového nádraží je dále vedena přes Popelnice, Svárov, Velké Hamry, Plavy, Lhotku, zámek Návarov, Jesenný, Bohuňovsko, závěr údolím Kamenice po červené turistické značce až do Spálova. Cíl se nachází v prostoru mezi železniční zastávkou a restaurací Na Spálově.

Program v cíli: 12.45 až 13.15 vyhlášení výsledků vytrvalostního běhu, poté je možnost zúčastnit se pietního aktu u pomníčku obětí železniční nehody. Věcné ceny budou připraveny pro první tři v běžeckých kategoriích. Každý účastník startuje na vlastní nebezpečí!

Kontakt na pořadatele: Pavel Semecký, tel. 773 008 910, e-mail: semeckypavel@seznam.cz

Akce je pořádána pro všechny zaměstnance ČD, ČD Cargo a je hrazena z centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo a zároveň je i akcí veřejnou.

Pavel Semecký, člen prezidia FSČR a ředitel závodu
Andrea Vlachovská, hlavní rozhodčí

Pozvánka na MČR železničářů v netradičním triatlonu

Lokomuž a Memoriál Edy Vraštila

Federace strojvůdců ČR, České dráhy a ČD Cargo, a pořádají v sobotu 6. září Mistrovství České republiky železničářů v netradičním triatlonu XXXVIII. LOKOMUŽ 2025 a XXXIV. Memoriál Edy Vraštila.

Účastníci absolvují tři disciplíny (triatlon) v těchto objemech: 300 m plavání, 40 km jízda na kole, 10 km běh, měří se celkový čas. Místo startu: přehrada Fojtka, Mníšek u Liberce (6 km od Liberce). Závod proběhne v kategoriích: M – do 40 let, V – nad 40 let (rozhoduje datum konání závodu), F – ženy. Časové limity: plavání do 10.30, kolo do 13.30, běh do 15.30. Odstoupení ze závodu je nutno nahlásit pořadateli. Registrace před startem a předání kol do depa končí v 9. 00 hod. Pořadatel vyžaduje ochranou cyklistickou přilbu pro jízdu na kole.

Přihlášky do 31.srpna 2025 přijímá Pavel Semecký, telefon: 773 008 910, e-mail: semeckypavel@seznam.cz.

Diplom pro každého

Soutěže se může zúčastnit každý zaměstnanec společnosti ČD, ČD Cargo. Startovní čísla: bude startujícímu přiděleno před zahájením závodu. Zdravotní dozor: zajistí pořadatel. Občerstvení v průběhu závodu zajistí pořadatel nápoje (čaj, ionty). Šatna bude v prostoru startu a cíle. Vyhlášení výsledků proběhne přibližně od 16 hodin v Liberci (místo bude upřesněno). Každý účastník obdrží diplom, vítěz pohár, první tři v každé kategorii obdrží cenu.

Pořadatel případně zajistí pro zájemce ubytování od 5. do 7. září. Zájemci o pořadatelskou a rozhodčí službu se přihlásí: Pavel Semecký tel. 773 008 910 a Ivan Nevrlý tel. 607 601 927. Každý účastník startuje na vlastní nebezpečí!

Hlavní pořadatelem je prezidium FSČR ve spolupráci s akciovými společnostmi ČD a ČD Cargo. Akce je financovaná z Centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo.

Pavel Semecký, člen prezidia FSČR a ředitel závodu
Ivan Nevrlý, hlavní pořadatel

Léto s párou

Provoz na romantických lokálkách v jižních Čechách i letos v červenci zpestřovaly jízdy historických vlaků. V jejich čele byla lokomotiva 354.195 Všudybylka, která vezla historické vagóny s dřevěnými sedačkami, bufetový vůz a dokonce i otevřený vyhlídkový vůz. Nostalgické jízdy se uskutečnily nejen na Šumavě v okolí Volar, ale ;i v lokalitách, kde se parní lokomotiva již řadu let neobjevila. Na podzim jsou plánovány ještě jízdy okolo Tábora a na oslavy 200 let rozhledny na Kleti.

Text a foto (peš)

Společenská rubrika

Dne 18. května 2025 oslavil své 80. narozeniny strojvůdce na penzi pan **Břetislav Bareš**, dlouholetý člen trutnovské ZO FSČR, který se významnou měrou zasloužil o její vznik a v letech 1993 až 2004 byl jejím předsedou, po odchodu na penzi jejím tiskovým mluvčím a nakonec předsedou Klubu důchodců železničního uzlu Trutnov. Člověk se širokým spektrem zájmů, sloní pamětí a vlastním názorem, kterým dokázal připravit hodně lidí ve svém okolí o klidný spánek. Do dalších let přejeme Břéťovi pevné zdraví a životní pohodu při procházkách se psem či v sedle kola. Foto na stanovišti „Adélky“ při dni železnice 11. září 2016 v trutnovském depu z Brutova archivu.

*

Dne 19.června oslavil své kulaté 60. narozeniny náš kolega **Lubomír Čejka**. 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 21. června 2025 oslavil své 70. narozeniny vrchlabský strojvůdce na penzi kolega **Josef Vagenknecht**. Do dalších let přejeme Pepovi pevné zdraví a plno radosti z pohybu na zahrádce a vycházkách se psem. Foto - archiv Brutus z 31. května 2007 na stanovišti „Kasičky“ v žst. Kunčice nad Labem.

*

Dne 28. června 2025 oslavil kulaté osmdesáté narozeniny **Josef Gája**, strojvedoucí v. v. z přerovského lokomotivního depa. Profesní život prožil na přerovských lokomotivách. Nejdříve za regulátorem parních krasavic, kontrolerem motorových a na závěr i elektrických lokomotiv. Svým technickým umem dovedl oživit s kolegy parní lokomotivu 475.1142, která dělala radost jim i všem cestujícím na zvláštních turistických jízdách. V současné době se věnuje oblíbené činnosti - zahrádkaření. Hodně zdraví a pohody do dalších let přejí kolegové strojvůdci a parta za střekovské vodárny.

*

V červenci slaví kolega **Bohumil Špulák** a v srpnu **Miroslav Viščor** z Bohumína.Všechno nejlepší, hlavně hodně štěstí, zdraví a do dalších let jen pohodu jím přeje výbor FS, členové a kolegové z Bohumína.

*

Dne 1. července 2025 oslavil své 65. narozeniny penzionovaný strojvůdce spol. Cargo kolega **Vladimír Brožek**, známý cestovatel, dobrodruh a fotograf. Ať se daří, Vláďo. Brutus.

*

V měsíci červenci (6. 7.) oslavil své životní jubileum náš kolega ze Seniorklubu při liberecké základní organizaci **Petr Postupa** krásných osmdesát 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.

*

V Hradci králové jsou tři oslavenci: dne 15. července slavil své 50. narozeniny kolega **Tomáš Kotouček** (ČD), dne 19. července své 60. narozeniny kolega **Aleš Gabriel** (ČD Cargo) a dne 29.července své 50. narozeniny kolega **Josef Poc** (ČD). K životnímu jubileu oslavencům srdečně blahopřejeme a do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví, mnoho životního optimismu a radosti. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.

*

Dne 2. srpna slaví své osmdesátiny kolega **Oldřich Valenta**. Dne 16. srpna své pětasedmdesátiny kolega **Jaroslav Valda**. Vše nejlepší , hlavně hodně zdraví , štěstí a dobré pohody jim přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

*

V měsíci srpnu (4. 8.) oslaví své životní jubileum, neuvěřitelných devadesát let **Josef Barák**, náš kolega ze Seniorklubu při liberecké základní organizaci,. 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 31. srpna oslaví 60 let **Josef Zuber** ze ZO FSČR Čerčany. Gratulujeme!

*

Dne 26. srpna oslaví 55 let **Jan Chlappek** ze ZO 107 - Ostrava Cargo. Vše nejlepší!

*

Chcete udělat svým kolegům radost k jejich narozeninám Jubilejními novinami, v nichž bude Vaše přání a články vztahující se k datu jejich narození?

Více informací na tel. *725 926 633* nebo mailu zajmystrojvudce@fscr.cz.

Opustili nás

Dne 9.července 2025 zemřel ve věku nedožitých 79 let pan **Vojtěch Věchet**. Kdo jste jej znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

*

Vzpomínka na Pavla Hejreta

Dne 8.července to bylo už 17 let, co po střetu osobního vlaku, vedeného ř. 810 s kamionem na přejezdu v dopravně Hroznětín, zemřel na následky smrtelného zranění náš kolega **Pavel Hejret**. Naše krásné povolání strojvůdce přináší bohužel i tyto tragické a smutné chvilky. Každý rok se na památku našeho kolegy scházíme u jeho pomníčku. Kamarádi a kolegové ze ZO FS Karlovy Vary.

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. Redakční rada: Jiří Adolf, Miloš Brunner, Martin Ježek (předseda RR), Evžen Mikolajek (zástupce předsedy RR), Jaromír Ott, Štěpán Řiháček, Vladimír Selucký, Martin Urbánek, Miroslav Zikmund. Telefon do redakce: 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