● Železniční hasiči měli loni 7 tisíc zásahů... str. 2 ● SŽ: Na lokálkách zabezpečovač ETCS asi nebude ... str. 2 ● Vědeckotechnický sborník SŽ ... str. 2 ● Nedostatečná zábrzdná vzdálenost – nebezpečný fenomén ... str. 3 ● Antonín „Toník“ Kilian do stanice důchod ... str. 4 ● Mše za oběti železničních neštěstí ... str. 4 ●

číslo 2

30. ledna 2026
ročník 79

FSČR

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Třikrát za méně než týden

Připravoval jsem vydání Zájmů strojvůdce, které právě čtete, když mě po umístění kondolence FSČR na titulní stranu dostihla zpráva o druhém neštěstí na španělské železnici, ke kterému došlo dva dny po tragické kolizi rychlovlaků. V úterý večer (20. ledna) narazil u Barcelony příměstský vlak do části zdi z dálnice AP-7, která se zřítila na trať. Při nehodě zemřel 27letý strojvůdce a 40 lidí utrpělo zranění. Vyšetřování příčin nasvědčuje, že část zdi se na koleje dostala kvůli sesuvu půdy podmáčené deštěm. Po této nehodě přestaly jezdit příměstské vlaky do Barcelony, denně je využívá asi 400 000 lidí. A nejely ani ve středu, katalánská vláda kvůli bezpečnosti nařídila revizi celé sítě v oblasti. Ve čtvrtek se vlaky nerozjely kvůli stávce strojvedoucích. Mají pochopitelné obavy o svou bezpečnost. No snad se nesplní rčení - do třetice všeho dobrého i zlého, napadlo mě. Bohužel. Ve stejný den narazil na jihu Španělska příměstský vlak do jeřábu. Jeho rameno zasahovalo do profilu dráhy. Následky nebyly fatální, ale několik lidí se lehce zranilo. Tři železniční nehody za méně než týden, 44 obětí, tak černou noční můru bychom si asi nedokázali představit ani v nejbujnější fantazii. Doufejme, že se už podobný scénář do reality přepisovat nebude.

Martin Ježek

Kondolence FSČR španělským kolegům

V neděli 18. ledna v 19.40 hodin došlo u španělské obce Adamuz u Córdoby ke srážce dvou rychlovlaků. Poslední tři vozy soupravy soukromé společnosti Iryo, která jela do Madridu, vykolejily a narazily do vlaku státem financovaného dopravce Renfe, který jel v opačném směru. V obou vlacích bylo podle železničních společností přibližně 500 cestujících a členů posádky, srážku má podle posledních informací 43 obětí. Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic zaslal kondolenční dopis Španělskému odborovému svazu strojvedoucích.

Vážení kolegové,

s velkým zármutkem a lítostí jsme se dozvěděli o vážné železniční nehodě, tedy srážce rychlovlaků, k níž došlo včera dne 18. 1. 2026 v blízkosti města Adamuz na jihu Španělska. Tato nehoda má bohužel velmi tragické následky, tedy vysoký počet smrtelných a vážných zranění jejích účastníků.

Za všechny členy naší odborové organizace Federace strojvůdců České republiky chceme projevit hlubokou soustrast, a to vám, jako představitelům španělských strojvedoucích, ale i těm, které tato tragédie zasáhla a přejeme všem zraněným, aby se brzy a bez vážných následků uzdravili.

Opět se v každodenní praxi ukazuje, že je potřeba klást nadále velký důraz na zvyšování bezpečnosti železničního provozu a vyžadovat nejen zavedení, ale i plnění stanovených bezpečnostních standardů.

Jaroslav Vondrovic,
prezident FSČR

Odpověď prezidenta ALE :

Vážení členové a přátelé,

jménem předsednictví ALE bychom rádi vyjádřili upřímnou vděčnost za kondolenční zprávy a projevy solidarity, které jsme obdrželi po tragické železniční nehodě v Adamuzu ve Španělsku, k níž došlo 18. ledna.

V těchto mimořádně obtížných okolnostech si velmi ceníme vašich slov podpory a soucitu, která jsou významným zdrojem útěchy pro rodiny obětí, zraněné a všechny železniční pracovníky a kolegy postižené touto devastující událostí. Taková gesta solidarity posilují pocit kolektivní odpovědnosti a vzájemné podpory, který je v době hluboké ztráty nezbytný.

Jsme obzvláště vděční za respekt a uznání projevené vůči zapojeným železničním profesionálům a vlakovým posádkám, jejichž odhodlání a oddanost zůstávají jádrem železničního provozu i v těch nejnáročnějších situacích.

Všichni si uvědomujeme, že bezpečnost je každodenní výzvou a naším závazkem jako Federace evropských odborových svazů strojvedoucích je hájit naše povolání na úrovni EU u všech zúčastněných stran a evropských institucí.

Juan Jesús García Fraile, prezident ALE-Federace evropských odborových svazů strojvedoucích

(red)

Moravské rychlíky pro ČD

Šestiletý kontrakt s platností od 12. prosince 2027, tedy od jízdního řádu 2028, resp. od jízdního řádu 2030 u linky R12, prodlužuje působení Českých drah na linkách R12 z Brna přes Olomouc do Jeseníku / Šumperku a R13 z Brna přes Břeclav do Olomouce. Zároveň se České dráhy vracejí na linku R8 Brno – Ostrava – Bohumín, která propojuje druhé a třetí největší město České republiky, a nyní ji provozuje RegioJet.

Hodinový a dvouhodinový takt

Celkový rozsah výkonů činí necelých 5 milionů vlakokilometrů ročně. Podle nové smlouvy bude linka R8 provozována v základním hodinovém taktu, linky R12 a R13 pak ve dvouhodinovém taktu s možností vedení posilových spojů v přepravních špičkách v části trasy. Na lince R13 zůstanou v provozu elektrické jednotky InterPanter řady 660 a 661, na linkách R8 a R12 budou nasazeny klimatizované soupravy s maximální rychlostí 140 až 160 km/h.

Nejlepší nabídka

„Vítězství v soutěži na moravské rychlíky je pro nás potvrzením, že České dráhy dokážou podat nejlepší nabídku pro vlaky dálkové dopravy, která splňuje požadavky zadavatele a je pro něj zároveň ekonomicky nejvýhodnější. Jsme rádi, že budeme i nadále zajišťovat klíčové rychlíkové spoje na Moravě, a že se po několika letech vracíme na páteřní moravskou linku Brno – Ostrava. Cestujícím chceme nabídnout spolehlivé spojení, komfortní vozidla a vysokou úroveň služeb,“ říká Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Text a foto (var)

ČD Cargo: nový šéf představenstva

Do čela největšího nákladního dopravce v České republice byl zvolen Radim Ječný. Čeká ho stabilizace společnost a pokračování její transformace v podmínkách, které ovlivňují celý evropský trh železniční nákladní dopravy.

Představenstvo Českých drah, které funguje jako valná hromada dceřiné společnosti ČD Cargo zvolilo 26. ledna Radima Ječného předsedou jejího představenstva. Funkce se ujme 1. února 2026.

Dle tiskové zprávy ČD bude nové vedení hrát zásadní roli při hledání cest, jak udržet stabilitu a zároveň rozvíjet nové příležitosti pro růst. „Nákladní doprava v celé Evropě prochází složitým obdobím, čelí poklesu přepravních objemů, rostoucím nákladům a silné konkurenci silniční dopravy.

Úkolem nového předsedy představenstva bude upevnnění pozicie ČD Cargo, pokračování v modernizaci a přizpůsobení firmy aktuálním trendům. V tom má Radim Ječný, díky svým dlouholetým zkušenostem v nákladní dopravě, naši plnou důvěru,“ uvedl Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

(var)

Železniční nehoda ve Španělsku s tragickými následky

Vykolejení vlaku IRV 6891 Malaga - Cordoba - Madrid dopravce Iryo (elektrická jednotka Frecciarossa 1000) do něhož o cca 20 vteřin později narazil protijedoucí vlak dopravce RENFE AVE 2180 (Madrid - Cordoba - Sevilla) vyvolala, zcela pochopitelně zájem médií a řadu diskusí na webech. Více méně dosti plytkých.

Pouze někteří „diskutující“ připomněli podobnost s tragickou nehodou vlaku ICE 884. Došlo k ní 3. června 1998 v obci Eschede v okrese Celle v Dolním Sasku. Neštěstí si vyžádalo 101 mrtvých a 88 zraněných, stalo se tak nejhorší železniční katastrofou v dějinách Spolkové republiky Německo. Příčinou byla prasklá obruč v důsledku únavy materiálu. Následně došlo na výhybkách v ŽST Celle k vykolejení prvního vozu za hnací jednotkou. Nehoda si s odstupem času vyžádala další oběť. Strojvedoucí, třebaže na neštěstí nenesl vinu, neunesl odpovědnost a vzal si život.

Hradlařův zásah

Podobná událost se stala před půlstoletím (červen 1975) - naštěstí bez tragických následků - mezi Smíchovem a Radotínem. Doprovázel jsem ve funkci vlakvedoucího zvláštní vlak sestavený ze dvou čtyřdílných patrových jednotek tažených lok E 499.1 jedoucí ze Smíchova do Dobřichovic.. Obě jednotky měly „provozní“ pauzu mezi pravidelnými vlaky 7901 a 7912.

Během jízdy na zadním podvozku druhé jednotky praskla obruč a na tehdy existující odbočné výhybce v kolejí číslo 2 vedoucí do trakční měnírny Malá Chuchle došlo k vykolejení podvozku. Místo bylo nezpochybnitelně patrné, jednak kusy rozlomené obruče, jednak poškozenými pražci až k místu zastavení vlaku.

Tato skutečnost neunikla pozornosti hradláře z někdejšího hradla Malá Chuchle, který dal avízo na následující hradlo Závodiště (u zastávky Velká Chuchle). Jeho obsluha přestavením oddílového návěstidla na STŮJ vlak zastavila a zabránilo se tak střetnutí „plandajícího“ posledního vozu jednotky zasahujícího do průjezdného průřezu koleje číslo 1, s protijedoucím rychlíkem z Plzně do Prahy.

Kolosální průšvih

Po příjezdu vyšetřovacích orgánů se „zkusmo“ umožnil průjezd rychlíku kolem vykolejeného posledního vozu - takříkajíc nejpomalejší možnou rychlostí. Mezi „oběma vozidly“ byla vzdálenost odhadem 10 cm.

Nezbytný výslech u „revizorů bezpečnosti“, jemuž se nevyhnul ani strojvedoucí, nebyl nic příjemného, sic na nehodové události (tehdejší terminologií) jsme se podíleli asi tak jako na tání ledovců. V mnohem horší situaci byli vozmistři provádějící výchozí technickou prohlídku. Až metalurgická analýza materiálu odhalila kolosální průšvih. Obruč byla vyrobena z nevyhovujícího materiálu, k jehož destrukci došlo v okamžiku. Vozmistři byli zproštěni podezření ze zanedbání povinností.

Nicméně dnes, při náhradě hradel trojznakým autoblokem, by nikdo na vlak s „plandajícím“ posledním vozem zasahujícím do průjezdného průřezu sousední koleje nikdo neupozornil.

…aby se něco nestalo

Ačkoli se obě události odehrály v různých zemích s mnohaletým odstupem, měly něco společného. Při čtení informací o německé nehodě byl zarážející text - cestující, jemuž se do kupé „podívalo“ proraženou podlahou kolo, tak místo toho, aby hrábl po záchranné brzdě a tím zabránil následujícímu ději, šel informovat průvodčího.

Památník železniční katastrofy v Eschede Foto Wikipedia

V mém případě došlo rovněž k proražení podlahy nástupní plošiny, což cestující jedoucí v této části soupravy také viděli. Když jsem se jich ptal proč nezatáhli za záchrannou brzdu dostalo se mi odpovědi - obávali jsme se, aby se něco nestalo... Na tohle se nedá ani po 50 letech zapomenout.

Zdá se, že v případě „španělské nehody“ se historie opakuje. Nicméně na webu iDnes je publikována fotografie z místa události, na níž skupina osob dokumentuje viditelně poškozenou kolejnici. Při detailním zvětšení je viditelný vylomený kus pravého kolejnicového pásu. Za předpokladu osové vzdálenosti pražců 60 cm je délka kolem 50 cm. Fotka je dělána pod úhlem, nicméně je patrné vylomení vrtule upeňující kolejnicový pás k pražci, všetně pružné svěrky. Zda se jedná o příčinu nebo následek upřesní vyšetřování. Život obětem však nikdo nevrátí.

Miroslav Zikmund
(s využitím veřejných zdrojů)

Železniční hasiči měli loni 7 tisíc zásahů

Obtížné cisterny s benzenem

Jednotky Hasičského záchranného sboru Správy železnic v roce 2025 zasahovaly u 6 745 událostí, naprostá většina přímo souvisela s železnicí. Řešily třeba střety na přejezdech, těch bylo loni 131, nejméně za posledních 5 let. Jako součást integrovaného záchranného systému se hasiči Správy železnic podíleli i na zásazích mimo železnici, jedná se o necelou pětinu všech případů.

Nejvíce bylo tradičně technických zásahů, loni 3 866. Patří mezi ně třeba nakolejování vagónů nebo kácení stromů podél tratí. Požárů řešili hasiči Správy železnic v roce 2025 celkem 876. Nejvíce práce měly jednotky z Prahy, Ústí nad Labem a Liberce a co do počtu událostí byly nejrušnější letní měsíce.

14 jednotek

Mimořádně náročný byl zásah u vlaku, který na konci února havaroval a následně vykolejil u Hustopečí nad Bečvou. V cisternových vozech převážel benzen, který po nehodě začal hořet. Nebezpečí představovala také vysoká toxicita látky. Hasiči Správy železnic byli u havarovaného vlaku jedni z prvních, plameny v tu chvíli šlehaly desítky metrů vysoko. Postupně se u zásahu vystřídalo všech 14 jednotek. Provoz na důležité trati se podařilo obnovit v červnu.

Kolín a Zliv

Za velmi obtížné označují sami hasiči Správy železnic také práce po říjnovém vykolejení nákladních vagónů v Kolíně nebo po střetu dvou vlaků ve Zlivi v listopadu. Zasahovali ale také u dubnového nálezu nevybuchlé munice v Chebu.

Správa železnic otevřela v loňském roce úplně novou hasičskou stanici v Nymburku. Nechybí v ní výcvikové a školicí prostory a místo pro fyzickou přípravu hasičů. Už za několik týdnů pak moderní zázemí dostane také jednotka v Chebu.

(mak)

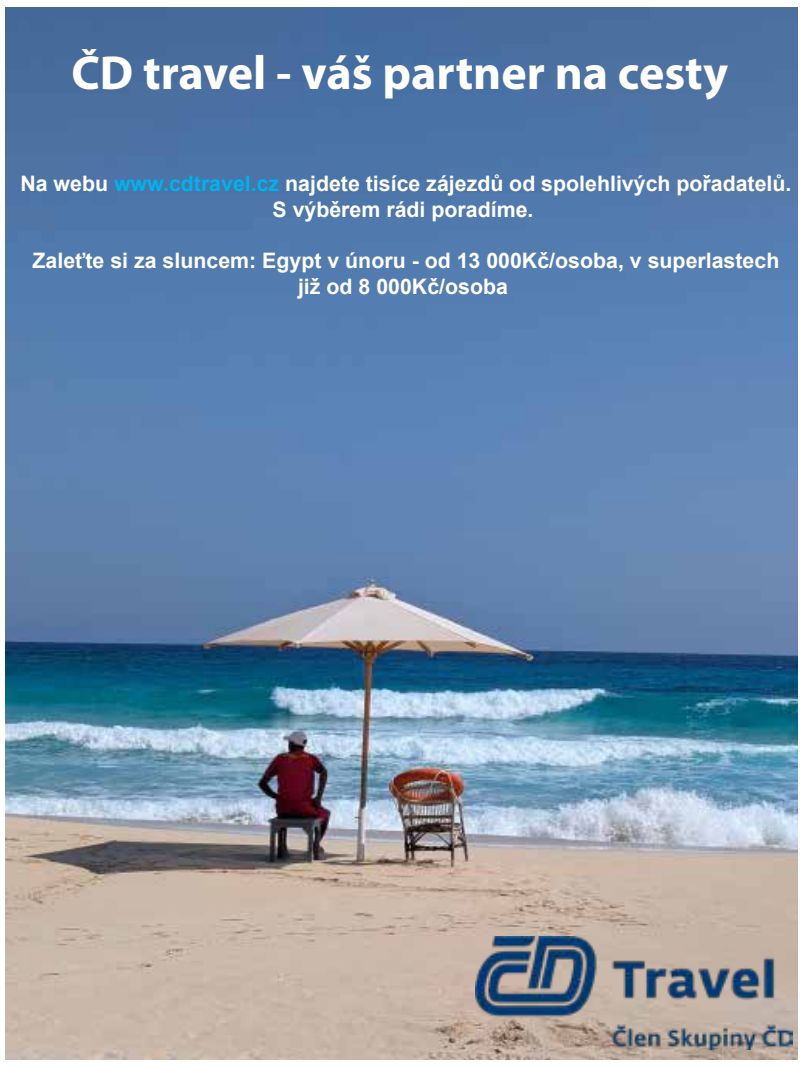
Zaslouží poděkování

Mezi nejhorší mimořádné události v provozu patří vznik požáru za jízdy vlaků osobní přepravy. Taková situace nastala při jízdě R 872 ve čtvrtek 8. ledna mezi stanicemi Březová nad Svitavou – Svitavy. Zatím vše napovídá tomu, že vlivem technické závady došlo k zahoření prostoru mezi prvním a druhým vozem elektrické jednotky InterPanter. O situaci informovaný strojvedoucí zastavil vlak na nejbližším vhodném místě, na zastávce Hradec nad Svitavou. Byli přivoláni hasiči ze stanice HZS Svitavy a hasiči HZS SŽ z České Třebové. Vlakvedoucí organizovala evakuaci cestujících do bezpečného prostoru. Ve vlaku cestoval za účelem výcviku na trenažeru v České Třebové strojvedoucí, který je mimo svoje náročné povolání také dobrovolným hasičem s dlouholetou praxí. Ten se za použití hasicích přístrojů dal do boje s vyšlehnutými plameny. Požár se mu i za pomoci cestujícími přinesených hasicích přístrojů podařilo zlikvidovat ještě před příjezdem HZS. Profesionální hasiči pak provedli se svojí technikou odvětrání zakouřených prostor a další nezbytná opatření. Práci hasičů z HZS ČR i HZS Správy železnic nutno ocenit také za opravdu příkladný přístup k potřebám cestujících, jejich tepelné pohodě i ostatním potřebám a přemístění invalidního cestujícího do náhradního vlaku. Jen díky naprosto profesionálnímu postupu zaměstnanců Českých drah a jednotek hasičů nedošlo k žádnému zranění nebo škodě na majetku cestujících. Cestující pokračovali v jízdě následným vlakem, který na místě mimořádné události zastavil.

Nyní zbývá jen vyslovit velké poděkování zaměstnancům Českým drah, kteří nejenže plnili své povinnosti dané předpisy. Ale věrni své stavovské cti se vyrovnali s danou situací s velkou obětavostí, bez ohledu na případnou újmu, která jim na místě požáru hrozila.

Jsou jimi zaměstnanci OŘOD Východ, člen Sboru dobrovolných hasičů, strojvedoucí Jan Plichta ze SLČ Kyjov, strojvedoucí ze SLČ Brno hl. n. Rudolf Škrob st. a vlakvedoucí SVČ Brno hl. n. Iveta Metelová. Upřímné díky !

Vladimír Selucký



Očima Jakuba Rýce

Na snímku vidíte dvě vozidla z Tatry Kopřivnice. Nákladní vůz byl vyroben už v 21. století a s velkou pravděpodobností bude stárnout rychleji, nežli Tatra 68, která poprvé spatřila světlo světa v roce1936 a je známá pod jménem Slovenská strela

Foto Jakub Rýc

Vědeckotechnický sborník SŽ

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

Příspěvek Rekordní sprint na jih Čech. Pendolino začalo jezdit v běžném provozu rychleji než stošedesátkou se věnuje prolomení dosavadního rychlostního limitu 160 km/h v pravidelné dopravě na české železnici. Elektrická jednotka Pendolino Českých drah na lince z Prahy do Českých Budějovic poprvé dosahuje rychlosti až 200 km/h. Cestující se tak dostanou do jihočeské metropole v rekordním čase 95 minut, v opačném směru bude vlak ještě o pět minut rychlejší.

Příspěvek „Jižní spojka“ Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Vršovice sn. a její historie, první část: 1938 až 1955 aneb trať, kterou všichni chtěli, ale nikdo jí vlastně nepotřeboval popisuje, jak si stále vzrůstající tranzitní železniční doprava hlavním městem Prahou během posledních sto let vynutila zásadní přestavbu celého uzlu, pro tranzitní dopravu zcela nevyhovujícího. Jednou z těchto klíčových staveb byla tzv. jižní spojka, vedoucí z někdejšího seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice (dnes dopravna Praha-Zahradní Město) přes Prahu-Krč do Prahy-Radotína. Zrod této trati nebyl jednoduchý a podařil se až po několika desítkách let a několika změnách politických systémů, představ a projektů.

Příspěvek Projekt DIGRI – Digitální a zelená železniční infrastruktura informuje, že se Technologická platforma – Interoperabilita železniční infrastruktury v roce 2023 přihlásila do výzvy MPO OP – Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost s projektem DIGRI (Digital Green Railway Infrastructure) – Digitální a zelená železniční infrastruktura. Projekt byl zahájen v dubnu 2023, ukončení projektu je stanoveno na duben 2026. Klíčovým výstupním dokumentem projektu je Akční plán pro digitální a zelenou transformaci. V současné době je projekt v polovině svého řešení a v říjnu 2024 byla zadavateli odevzdána první verze tohoto dokumentu. Finální verze „Akčního plánu“ bude odevzdána na konci projektu. Příspěvek Sektorová železniční statistika UIC informuje o statistice Mezinárodní železniční unie (UIC). Odpovědným orgánem UIC za metodiku, terminologii, sběr, zpracování a výkaznictví dat a indikátorů je Statistická platforma. Významnou roli v sektorovém výkaznictví sehrává aplikace RAILISA (RAIL Information System and Analyses). Statistická platforma spolupracuje a činnost koordinuje s dalšími mezinárodními organizacemi.

Příspěvek Poskytování cestovních informací v železniční dopravě – preference cestujících prezentuje preference cestujících v oblasti cestovních informací v železniční osobní dopravě a přibližuje postoje k akustickým informacím a užívání staničního rozhlasu. Hodnocení obsahu a rozsahu hlášení souvisí s úvahami o redukci akustické zátěže cestujících a zaváděním tzv. „tichých nádraží“. Průzkum byl prováděn na železničních stanicích Kolín a Pečky a železniční zastávce Pardubice-Pardubičky. Ze získaných dat lze také definovat typického cestujícího, který pro informace před cestou užívá mobilní aplikaci, obsah hlášení staničního rozsahu považuje za dostačující a v budoucnu předpokládá stejný rozsah hlášení jako v současné době.

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

(RS)

SŽ: Na lokálkách zabezpečovač ETCS asi nebude

Prostředek na zastavení vlaku - levnější varianta

Na lokálních tratích v Česku nakonec nebude evropský zabezpečovač ETCS. Změnu dosavadních plánů oznámili zástupci Správy železnic na konferenci Evropské agentury pro železnici v Praze. Varianty ETCS jsou podle správy příliš nákladné. Podle zjištění Českého rozhlasu chce místo toho lokálky osadit vlastním systémem, takzvaným Prostředkem pro zastavení vlaku (PZV).

Dosud stát plánoval různé podoby ETCS na všechny tratě. I nejjednodušší verze ETCS STOP je ale příliš drahá. „Nedovedeme si dneska představit, že by to ETCS skutečně bylo na každé trati v horizontu dohledné doby,“ řekl ředitel strategie Správy železnic Radek Čech.

Správa železnic proto vyvíjí takzvaný Prostředek k zastavení vlaku. „Je to systém velmi podobný tomu ETCS STOP, je založen na možnosti zastavit vlak, když projedete návěstidlo, akorát prostě nepoužíváte všechny funkcionality, abyste to mohl nazvat ETCS. Odpadá třeba certifikační proces,“ popsal Radek Čech.

Dočasné řešení

Systém PZV už Správa železnic vyzkoušela na několika místech během prací na trati, teď ho chce na stálo instalovat na lokálky nebo dočasně i významnější tratě, které čeká v následujících letech modernizace a instalace „plnohodnotného“ ETCS. O možnostech zavedení PZV teď jedná s Evropskými orgány i českým Drážním úřadem.

Možné úspory proti ETCS zatím Správa železnic vyčíslené nemá. „Je to ve fázi návrhu. Zatím jsme to řešili dodavatelsky, v ideálním případě bychom si to mohli dělat sami, takže zase by to bylo výrazně levnější,“ říká Radek Čech.

Správa železnic podle něj počítá s tím, že na lokálních tratích bude instalace Prostředku k zastavení vlaku mnohaleté, ale zároveň jen dočasné řešení, a to dokud se nenajde jiné standardní řešení na evropské úrovni.

Eliminace chyb

Podle ministra dopravy Ivana Bednárika za SPD je evropský zabezpečovač ETCS na lokálních tratích zbytečný a drahý. „Jsem zastánce ETCS tam, kde je objem dopravy, kde to smysl má. Cpát ETCS za miliardy a desítky miliard korun do regionálních tratí, kde jezdí 5 párů vlaků denně, je za mě plýtvání,“ uvedl.

Evropský zabezpečovač ETCS mimo jiné eliminuje chybu strojvůdce a nedovolí vlaku projet na červenou. Správa železnic systém v nejvyšší verzi instaluje zatím na hlavní tratě, v současnosti je na 1435 kilometrech českých tratí, z toho na 670 kilometrech jezdí vlaky výhradně pod jeho dohledem. Celá síť českých železnic měří skoro 9500 kilometrů.

Do konce dekády chce stát ETCS pokrýt všechny hlavní tahy, na kterých dohromady jezdí asi 80 procent veškerého železničního provozu.

(jav)

(článek vyšel na webu iRozhlas.cz)

Nedostatečná zábrzdná vzdálenost – nebezpečný fenomén

Za nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost se v ČR formálně považuje každá situace, kdy je vzájemná vzdálenost následujících hlavních návěstidel menší, než odpovídá jmenovitým hodnotám zábrzdné vzdálenosti ve smyslu hodnot 1000 m, 700 m nebo 400 m (dle traťové rychlosti). Bez ohledu na to, jak velký délkový deficit konkrétní situace vykazuje (i kdyby šlo o jediný metr, neb na rozdíl od zahraničí neexistuje žádná tolerance směrem „dolů“). Nedostatečná zábrzdná vzdálenost je celkově velmi záludným fenoménem a u strojvedoucích jedna z nejvíce obávaných forem návěstění kvůli své velké proměnlivosti. Jeden z konzultantů vážnost problému dokonce charakterizoval slovy: „Vyřešit tohle a značná část projetí stůj by se nestávala i bez ETCS“.

Strojvedoucí též často poukazují na současný trend nadužívání návěstění nedostatečných zábrzdných vzdáleností, což vede k poklesu ostražitosti uživatelů vůči těmto návěstem. Jeden doslova uvedl: *„Opakovaná výstraha je dnes tak šíleně nadužívaný znak, že jeho „hrozivost“ psychologicky snadno vyprchá“. Jiný říká, „v poslední době se neuvěřitelně rozmohlo návěstění nedostatečné zábrzdné vzdálenosti. SŽ se doslova zhlédla v užívání návěstí „opakovaných 40 a něco“!“* Další konzultant připomíná i související nejednoznačnost kódování: *„Nedostatečná zábrzdná vzdálenost je v praxi silně kolísající a tím záludná a též to vyvolává zmatečné kódování – někdy kóduje „Stůj“ i před povolujícím znakem a zbytečně se brzdí“.*

Nedostatečná zábrzdná vzdálenost a normy

Zmíněné ohlasy z provozu ohledně nadužívání jsou dosti znepokojivé, neboť nedostatečná zábrzdná vzdálenost byla i v předpisech historicky chápána jako choulostivá návěstní situace, kterou je žádoucí považovat za výjimečnou (nebo přinejmenším okrajovou). Názorné bylo znění původní TNŽ 34 2610 Železniční světelná návěstidla platné od 1. 1. 1993, která v článku 67 výslovně uváděla: „Používání nedostatečných zábrzdných vzdáleností se doporučuje co nejvíce omezit“. Tato formulace zní i dnes velice pokrokově a lze ji stále chápat jako vhodné praktické doporučení.

Podobnou řečí mluví i švýcarský předpis AB-EBV, který v bodě 1.2 na straně 282 uvádí: *„Veškeré relevantní informace ohledně dovolení jízdy a rychlostí musí být strojvedoucímu návěstěny **jednoznačně**“.* A fenomén nedostatečné zábrzdné vzdálenosti jde zřetelně proti této zásadě, neboť často vytváří návěstní dvojsmysly.

Aktuálně platná norma TNŽ 34 2620 v článku 4.5.2 uvádí: *„V provozně odůvodněných případech mohou hlavní návěstidla po sobě následovat i na nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost“.* Formulačně tedy není už tak striktní jako v minulosti, ale i z tohoto znění vyplývá, že navrhování nedostatečné zábrzdné vzdálenosti se má omezit na případy, kdy návěstidla z vážných důvodů nelze umístit standardně. Zkušenosti z konkrétních návěstních lokalit ovšem ukazují, že „nedostatečná zábrzdná vzdálenost“ často nezbytná není a lepší řešení je při troše projekční snahy možné.

Shrnutí rizik

Bezpečnostní rizika a provozní problémy nedostatečné zábrzdné vzdálenosti lze stručně shrnout následně:

- Extrémní proměnlivost a z toho plynoucí možné zmatení strojvedoucího ohledně vzdálenosti k dalšímu návěstidlu (neplatí zde žádné obvyklé standardní míry ve smyslu stupňů definované zábrzdné vzdálenosti 1000, 700 nebo 400 metrů). Na jedné straně existuje mnoho situací, kdy nedostatečná zábrzdná vzdálenost je spíše formální a z hlediska vedení vlaku nepoznatelná (deficit „o pár metrů“, viz např. 1KS Brno-Židenice – jako „nedostatečná“ se zde návěstí vzdálenost mezi návěstidly 961 metrů při traťové rychlosti 80 km/h! To je doslova parodie, podobně jako Lc603 Brno-Horní Heršpice s deficitem pouhých 9 metrů). Jindy může nastat opačný extrém, kdy příští návěstidlo může následovat i po pouhých cca 100 metrech (viz např. Lc110 Kolín, obrázek 1). Přitom způsob návěstění je u obou takto propastných rozdílů stejný.
- Nejednoznačnost návěstění a vznik návěstních dvojsmyslů, kdy znak dalšího návěstidla není možné při návěsti „Výstraha“ spolehlivě zjistit z předvěsti (neb ta v případě nedostatečné zábrzdné vzdálenosti za následujícím návěstidlem předvěstí znak až návěstidla následujícího „ob jedno“). Resp. nelze jej ze stejného důvodu zjistit ani z kódu VZ (pokud je na hnací vozidlo vůbec přenášen), neboť i když následující návěstidlo opakuje výstrahu (a nebude potřebné před ním zastavit), svítí na návěstním opakovači červené světlo. Dvojnásob nepříjemné je to v situaci, kdy viditelnost nejbližšího návěstidla je krátká. Pak je často nutno snižovat rychlost vlaku na minimum a do poslední chvíle očekávat „Stůj“. Výsledkem je zbytečné prodlužování jízdních dob a ztráty trakční energie.
- I za stejným návěstidlem může být u různých jízdních cest nedostatečná zábrzdná vzdálenost různá, což je psychologicky velmi záludné (skutečnost může být velmi odlišná od očekávání strojvedoucího a MU s tímto faktorem jsou také známy).

Příklad mimořádné události

Varující příklad, dokládající záludnost popsanou v posledním bodě výše, poskytuje MU v Českém Těšíně 7. února 2023 před půlnocí (23:51). Strojvedoucí vlaku Os 12 853 z Frýdku-Místku, vedeného motorovou jednotkou Regionova (814.187-1 + 914.187-0), při vjezdu do stanice na kusou kolej nedokázal zastavit před cestovým návěstidlem Lc238, rychlostí 31 km/h prorazil zarážedlo a následně bočně narazil do technologické budovy žst. Český Těšín. Při nehodě vznikla více než čtyřmiliónová škoda, naštěstí nikdo neutrpěl zranění.

Kde se stala chyba? Šlo o psychologickou past. Strojvedoucí vjížděl do stanice rutinně na návěst „Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha“. Na základě předchozí mnohonásobné zkušenosti očekával, že bude vjíždět opět ke stejnému nástupišti u koleje číslo 6. Byl to však mylný předpoklad a osudová chyba. Návěst byla stejná, ale vzdálenost k následujícímu návěstidlu mnohem kratší, protože vlaková cesta tentokrát směřovala výjimečně jinam, než při jízdách předchozích (na kusou kolej č. 238). V této situaci („najednou je něco nečekaně jinak“) se strojvedoucí ocitnul poprvé a nebyl na ni duševně připraven. Po zjištění skutečného stavu věci sice aktivoval rychlobrzdu, ale před zarážedlem a budovou už zastavit nedokázal. Jednalo se o poslední vlak z Frýdku-Místku, který na kolej č. 238 sice přijímán bývá, ale strojvedoucí ho dosud nikdy nevedl a tato klíčová zkušenost mu chyběla (možnost jízdy jinam ho nenapadla).

Přestože se na této nehodě podepsala i krátká praxe strojvedoucího, je fakt, že při standardní formě návěstění a normálních délkách oddílů by k podobné MU nemohlo dojít. Právě „opakovaná výstraha“ je tou záludností, která dala prostor k lidské chybě, resp. nesprávnému očekávání vzdálenosti k následujícímu návěstidlu, před nímž bude nutno zastavit.

Tolerance jmenovitých délek oddílů

Mnohé nedostatečné zábrzdné vzdálenosti jsou v praxi spíše formální, neb do délky oddílu odpovídající standardní zábrzdné vzdálenosti chybí často jen několik „trapných“ desítek metrů a ani na jízdě vlaku je strojvedoucí nepozná. Jejich vznik často souvisí s tím, že při umístění na pozici odpovídající standardní zábrzdné vzdálenosti návěstidlo koliduje s mostem (či jiným obtížně zpracovatelným objektem). Je nutno jej umístit před objekt a tím se ocitneme pod hranicí definovaného požadavku na délku oddílu (např. namísto 1000 m vznikne oddíl dlouhý jen 970 m). Při umístění za most bychom naopak čelili problému zakrývání návěstidla objektem, resp. nesplněné viditelnosti či nepřípustně zkrátili oddíl následující. Takové situace v praxi nastávají, pro situování návěstidel i provoz jsou nepříjemné, neb generují zmíněné návěstní deformace a dvojsmysly.

Z uvedeného vyplývá, že pokud bychom tak striktně netrvali na absolutně přesném dodržení délek oddílů a připustili určitou zápornou toleranci, mnoho problémů by v praxi zmizelo bez dalších opatření. Zde se nabízí velmi zajímavý příklad Spolkové republiky Německo, kde se v délkách oddílů dle směrnice Ril 819.0202 uplatňuje mínusová tolerance 5 %. Lze citovat příslušná ustanovení:

- *„Kombinovaná návěstidla obsahující předvěst, která zobrazují všechny znaky včetně stůj a omezení rychlosti, se před hlavním návěstidlem zpravidla umístí na zábrzdnou vzdálenost, která na dané trati platí (1000 m, 700 m, 400 m). Bez zvláštních úprav v návěstění je dovolené prodloužení této vzdálenosti o 50 % či **zkrácení o 5 % z uvedených základních hodnot**“.*
- *„Při specifických místních poměrech lze předvěst umístit před hlavním návěstidlem ve vzdálenosti kratší. Při zkrácení o více než 5 % se na to však upozorní dodatečným bílým světlem…“.*

Je zřejmé, že např. v případě zábrzdné vzdálenosti 1000 m může reálná délka oddílu v SRN činit až 950 m, aniž by to bylo chápáno jako nedostatečná zábrzdná vzdálenost. Tato se návěstí až od okamžiku, kdy je vyčerpána ona definovaná tolerance 5 % „směrem dolů“, tj. délka oddílu je menší než 950 m. Toto potvrzuje i ustanovení ve druhé odrážce, které říká, jak se má návěstit, když jsme „pod tolerancí“ – užít dodatečné bílé světlo (tj. teprve za touto hranicí v SRN začíná „nedostatečná zábrzdná vzdálenost“).

Uvedené předpisové tolerance můžeme v ČR závidět, neboť u nás tradiční dogmatické lpění i na jediném metru vede nejen ke vzniku mnoha zbytečných nedostatečných zábrzdných vzdáleností, ale i nevydařených instalací návěstidel ve snaze za každou cenu dosáhnout jmenovitých hodnot délek oddílů. Výsledkem bývá, že se návěstidla zbytečně dávají do oblouku, svítí proti sobě apod., přestože malá tolerance by umožnila instalaci mnohem lepší.

Doporučení

Obecné doporučení je ve smyslu podané argumentace logické – vzniku nedostatečných zábrzdných vzdáleností je žádoucí se v praxi vyhýbat. Tyto návěstní konfigurace chápat jako výjimečný případ a omezovat je na minimum (stejnou řečí mluvila norma ČSN 34 2610 platná od roku 1993 a její ustanovení lze i dnes považovat za více než aktuální). Konzultovaný zástupce DI k tomu též poznamenal: „Obecné doporučení eliminace blízkých (vzájemně se ovlivňujících) úseků s nedostatečnou zábrzdnou vzdáleností je zcela jistě na místě“.

Ohledně situací, kdy nedostatečná zábrzdná vzdálenost je spíše formální, neb deficit normové délky oddílu je malý, lze velice doporučit zavedení rozumné tolerance (a přestat je principiálně chápat jako „nedostatečnou zábrzdnou vzdálenost“). Přitom se jako vhodný příklad nabízí ustanovení německého předpisu Ril 819.0202, který připouští toleranci 5 % směrem dolů, kdy u definované zábrzdné vzdálenosti 1000 m lze akceptovat zkrácení oddílu až na 950 m při zachování standardní formy návěstění. Mnohé problematické návěstní situace, které léta přinášejí provozní problémy (zbytečné brzdění, ztráty trakční energie, prodlužování jízdních dob), by tím zanikly samy od sebe a zcela „zadarmo“. Konzultovali jsme řadu strojvedoucích, kteří potvrdili, že podobná úprava by v praxi neznamenala pro vedení vlaku naprosto žádný problém. Reálnost uvedeného řešení dokládá i konzultace se strojvedoucím ČD Cargo, který ujišťuje, že ani u těžkého nákladního vlaku není rozdíl 50 m poznatelný (za úpravu se přimlouvá i coby člen situační komise). Přitom pro situování návěstidel i systém návěstění by šlo o obrovskou úlevu.

Není-li vůle k zavedení tolerancí a dosažení standardních délek oddílů je technicky složité, pak lze pro alespoň dílčí zmírnění problému návěstidel, za nimiž následuje nedostatečná zábrzdná vzdálenost a z předvěsti není poznatelné, zda dovolují či zakazují jízdu, instalovat návěstní napodobovače. Tyto sice zmíněnou návěstní schizofrenii neřeší, přinášejí však informaci o stavu následujícího návěstidla řádově o několik set metrů dříve, než je hranice jeho viditelnosti. Tj. strojvedoucí se s předstihem doví, zda návěstidlo dovoluje či zakazuje jízdu, a i toto je pro vedení vlaku a plynulost provozu velká pomoc (není nutno do poslední chvíle předjímat „Stůj“ a zpomalovat).

Následující obrázky 2 a 3 ukazují princip zlepšení situace strojvedoucího pomocí návěstního napodobovače, i když nedostatečná zábrzdná vzdálenost za následujícím návěstidlem není nijak sanována. Jde o animace napodobovačů před návěstidly 1KS Odb. Brno-Židenice a Sc101 Praha-Libeň. Návěsti obou návěstidel jsou při předchozí návěsti „Výstraha“ nepoznatelné z předvěsti, přičemž 1KS trpí krátkou (limitní) viditelností a Sc101 hlavně obtížnou přiřaditelností vlivem složité geometrie kolejiště (riziko záměny se sousedními návěstidly a z toho plynoucí vícenásobné projetí). Návěstní napodobovač zde dá jednoznačnou informaci, zda následující návěstidlo dovoluje jízdu či nikoli a ukazuje znak toho „správného“ návěstidla, ke kterému je aktuálně postavena vlaková cesta.

Text a foto Pavel Skládaný,
Centrum dopravního výzkumu,v.v.i.

1

Cestové návěstidlo Sc110, Kolín

2

Animace návěstního napodobovače před 1KS odb. Brno-Židenice; prodloužení viditelnosti návěstidla o cca 300 metrů, odstranění nutnosti zbytečně brzdit

3

Animace návěstního napodobovače před Sc101 Praha-Libeň; zobrazení stavu návěstidla, ke kterému je postavena vlaková cesta (odstranění rizika záměny sousedních návěstidel kvůli složité geometrii kolejiště)

Antonín „Toník“ Kilian do stanice důchod

Olomoucké slavnostní točení

Poslední směna strojvedoucího je již od nepaměti spojená s dávným zvykem otočení dotyčného kolegy na točně i s jeho lokomotivou. Symbolicky se tak uzavírá jedna kapitola života a otevírá se další. O tomto zvyku máme, mimochodem, pěkný obrazový záznam ve filmu „Železný dědek“, kdy můžeme díky dějovým zápletkám vidět dvě rozdílné reakce na tento slavnostní akt.

Slavnostní otočení našeho Toníka se ovšem neslo v náladě, kterou jsme mohli vidět v úvodu zmíněného filmu. Dá se s trochou nadsázky říct, že chyběla jen dechovka.

Náš kolega Antonín Kilian nastoupil k tehdejším ČSD v roce 1981 a s výjimkou povinné vojenské služby, kterou absolvoval v roce 1982, strávil celou svoji strojvůdcovskou kariéru v Olomouci. V prosinci roku 2007 byl spolu s ostatními přeřazen do nově vznikající společnosti ČD-Cargo, a to byla také jediná změna zaměstnavatele v jeho pracovním životě.

Toníka známe jako naprostého pohodáře a věčně se usmívajícího chlapa, kterého jen tak nic nerozhodí. Téměř většina nás, co jsme přišli před více než dvaceti lety, ale i ti, kteří jsou služebně mladší, Toníkovi vděčí za mnohé směny, kdy jako zacvičující strojvedoucí, trpělivě vysvětloval, ukazoval, radil, upozorňoval a neskutečně trpělivě snášel chvíle, kdy jsme si my zácvikanti mysleli, že už umíme úplně všechno a že my tedy ukážeme, jak se má jezdit… Myslím, že jen málokdo z nás, ho kdy viděl rozčíleného, nebo nadávajícího. Vždy to byl a je naprosto klidný chlap, vstřícný ke všem a ochotný pomoci.

Jménem nás všech, co jsme ti prošli pod rukama, ti Toníku srdečně děkuji za všechno, co jsi nás naučil a za tvůj přátelský přístup k nám všem.

Dne 17. října ovšem nastal den, kdy náš Toník v ranních hodinách naposledy vystřídal kolegu, aby nastoupil na svoji poslední směnu, kterou odpracoval na kopci olomoucké zálohy. Po jejím ukončení jsme se všichni přesunuli na točnu, kde proběhlo slavnostní otočení za přítomnosti kolegů v aktivní službě i kolegů, v současné době již v penzi.

Po návratu na „základnu“ Carga v Olomouci jsme pokračovali menším občerstvením pro všechny přítomné.

Čas byl naplněn vyprávěním o minulosti, o současnosti, a také povídáním s našimi kolegy v důchodu. Byli jsme rádi, že také přišli, jsme s nimi stále několikrát do roka v kontaktu na různých akcích, které pořádáme, protože jsme toho názoru, že odchodem do důchodu nic nekončí.

Náš milý Toníku, srdečně ti do dalších let přejeme pevné zdraví, pohodu doma a stále tvoje zanícení pro různé práce na zvelebování domu a zahrady.

Text a foto - kolegové z olomoucké základny ČD-Cargo

Mše za oběti železničních neštěstí

Přijměte pozvánku na mši svatou, slouženou za oběti železničních neštěstí. Uskuteční se v olomoucké Katedrále svatého Václava 20. února v 18 hodin.

Od doby rozjezdu první parostrojní železnice, uplynulo takřka 190 let. Železniční doprava později přispěla k rozvoji mnoha odvětví moderního průmyslu a dochází v ní občas ke vzniku nešťastných událostí, někdy i důsledkem ztráty lidských životů. Neměli bychom na tyto nehody zapomínat.

V křesťanském pojetí je nejdůležitější pamatovat na tyto mrtvé hlavně modlitbou a odsloužením mše svaté. S kolegy jsme oslovili pomocného biskupa olomoucké arcidiecéze, Mons. Antonína Baslera, původní profesí železničáře. Uvedená myšlenka ho oslovila a v krátkém čase jsme domluvili vše potřebné.

Mši svatou za oběti železničních neštěstí bude Otec biskup Antonín Basler sloužit v olomoucké Katedrále svatého Václava v pátek 20. února v 18 hodin.

Evžen Mikolajek

Společenská rubrika

Dne 7. prosince 2025 oslavil 70 let strojvůdce na penzi, člen ZOFSČR Trutnov pan **Petr Horáček**, který jezdil ve strojové stanici Stará Paka a v Jilemnici. Do dalších let Ti Petře hodně zdraví a rodinné pohody přejí kolegové ze Staré Paky, Jilemnice, Vrchlabí a Trutnova. Text Olda Planík Foto - Stará Paka, 12. října 2013 - archiv Brutus.

*

Dne 22. prosince oslavil náš kolega strojvedoucí pan **Zdeněk Kubík** 50. narozeniny. Při této příležitosti bychom mu ze ZO FS Karlovy Vary rádi popřáli především pevné zdraví, usměvavé vlakvedoucí a pohodu v soukromí i v zaměstnání.

*

Dne 31. prosince oslavil své 55. narozeniny kolega **Martin Jiran** ze SLČ Frýdlant v Čechách. Výbor ZO FS Liberec, všichni členové a seniorklub mu přejí hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti!

*

Dne 31. prosince bouchnul naposledy dveřmi Jezevce 210 024 v Novém Sedle kolega **Václav Vosmík** a tím okamžikem ukončil pracovní poměr pro nadbytečnost u ČDC, PP Cheb. Kolega Vosmík 41 a půl roku brousil koleje bez jediné nehody po Podkrušnohorské magistrále, začínal v Sokolově na Sergejích, po zrušení Sokolova přešel do Karlových Varů , kde sedlal Bardotky i Desira, a poté do Carga, kde jezdil na elektrických mašinách a lokálky s manipuláky se 742. V Sokolově začal aktivně ve Federaci, jako předseda pak přešel do K. Varů a končí jako zástupce Carga při ZO FS K. Vary. Přes 20 let se též aktivně věnoval historickým jízdám a opatroval motorák M 131 1266. Kolegové a kamarádi z ZO FS K. Vary Ti přejí hodně zdraví a úspěchů v dalším životě .

V lednu slaví svou první padesátku náš kolega strojmistr p. **Michal Valeček** z PP Opava. K životnímu jubileu mu přejeme hodně štěstí, zdraví a neutuchající optimismus.

*

Dne 6. ledna oslavil 70. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo ve výslužbě pan **Jan Marounek**. Kolegové a výbor ZO Most přeje Honzovi hlavně hodně zdraví do dalších let.

*

Dne 7. ledna oslavil 55 let **Richard Ondrůšek** z ZO 107 Ostrava-Cargo. Gratulujeme!

*

Dne 10. ledna oslavil 60 let **Pavel Dluhoš** z ZO 107 Ostrava-Cargo. Vše nejlepší!

*

Dne 12. ledna oslavil své 80. narozeniny pan **Jaromír Vacek** , dne 28. ledna slaví své 70. narozeniny pan Josef Škopek a dne 31.ledna slaví své 70 narozeniny pan Jiří Jíša. Všem oslavencům přeje hodně štěstí a pevné zdraví výbor ZO FS Nymburk.

*

Kolega **Bertík Tölzer**, strojvůdce ČD a člen ZO FS Karlovy Vary, se dne 12. ledna dožil 60 let. Kolegové Ti Bertíku přejí hodně zdraví a spousty km s osobními vlaky.

*

Dne 14. ledna oslavil své šedesátiny kolega **Jiří Havránek**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

*

Dne 16. ledna oslavil své 60. narozeniny kolega **Janeček Petr** (ČD Cargo). Oslavenci k jeho životnímu jubileu srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, zdraví a radosti. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.

*

Dne 16. ledna oslavil 60 let **Pavel Lubojacký** z ZO 107 Ostrava-Cargo. Hodně zdraví!

*

Dne 21. ledna se dožil 70 let kolega **Bohumil Mlejnek**, absolvent 3. ZDŠ Trutnov, OUŽ Nymburk, SPŠŽ Č. Třebová, nespočtu školení a přezkoušek, kvalifikovaný pomocník strojvedoucího depa Č. Třebová, vojenský posunovač Bratislava-východné spádovisko, topič parních a strojvůdce motorových lokomotiv depa Trutnov, člen sportovního klubu Vyschlé Latě, člen výboru ZO FSČR Trutnov a jeho předseda od 14. ledna 2004 až do svého odchodu na zasloužený odpočinek 30. září 2021, nynější sekretářka pana předsedy tamtéž, dlouholetý dopisovatel Společenské rubriky Zájmů strojvůdce pod značkou Brutus. Co popřát do dalších let? Pochopitelně zdraví a štěstí pro rodinu a přátele, ještě nějaké ty kilometry na kole či v běžecké stopě a dobrou úrodu ovoce a zeleniny. Foto Brutus. Za výbor FS Trutnov Tomáš Kadavý.

*

Dne 24. ledna oslavil své sedmdesátiny kolega **František Strasmeier**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

*

Dne 27. ledna oslavil 55 let **Milan Mejta** z ZO 107 Ostrava-Cargo. Gratulujeme!

*

Dne 28. ledna oslavil 50 let **Jan Špinler** z ZO 107 Ostrava-Cargo. Vše nejlepší!

*

Dne 28. ledna se před sedmdesáti lety narodil náš bývalý kolega, strojvedoucí ČD turnovského depa, dlouholetý místopředseda ZO FS Turnov, pan **Miroslav Koťátko (Velkej)**. Do dalších let mu popřejeme spoustu zdraví, klidu, štěstí a pohody. Kamarádi a kolegové, k přání se samozřejmě připojuje také výbor ZO FS Turnov.

*

Dne 28. ledna oslavil své pětašedesáté narozeniny náš bývalý kolega z ZO FS v Ústí nad Labem emeritní strojvedoucí **Václav Hedrlín**. Do dalších let mu přejeme hlavně pevné zdraví a spokojenost.

*

Dne 10. února slaví 55 let **René Moldrzyk** z ZO 107 Ostrava-Cargo. Vše nejlepší!

*

Dne 17. února oslaví své 60. narozeniny pan **Pavel Řeháček**, strojvedoucí ČD CARGO. Do dalších let mnoho zdraví, štěstí a úspěchů v osobním i pracovním životě mu přeji kolegové a kamarádi z chomutovské ZO FS.

*

Dne 27. února oslaví své osmdesátiny let kolega **Josef Páral**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

Opustili nás

Se zármutkem oznamujeme, že v listopadu odešel do firovského nebe náš kamarád, kolega strojvůdce, pan **Jiří Prusák**. Zemřel ve věku 70 let. Kdo jste ho znali věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Kolegové a kamarádi ze ZO FS Č. Třebová

*

V sobotu 29. listopadu zemřel po krátké nemoci ve věku nedožitých 70 let pan **Jaroslav Vostárek**. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

*

Dne 9 ledna nás navždy opustil ve věku 76 let pan **Stanislav Hocke**, bývalý strojvedoucí turnovského depa a člen ZO FS Turnov. Kdo jste ho znali, věnujte muspolečně s námi tichou vzpomínku. ZO FS Turnov.

*

Se zármutkem oznamujeme, že nás 9. ledna ve věku 80 let navždy opustil a odešel do firovského nebe **Miloslav Říha**. Kdo jste ho znali, věnujte mu spolu s námi tichou vzpomínku. Kolegové a kamarádi ze ZO FS Č. Třebová.

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

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY