● Počet nedovolených jízd loni poklesl jen nevýznamně... str. 2 ● Změny v příkazu strojvedoucímu vlaku... str. 2 ● Aktualizace mapy projetých návěstidel... str. 2 ● Začne se stavět nejdelší úsek železnice na letiště ... str. 2 ● Pátrání s „překvapivým“ závěrem ... str. 3 ● Vzpomínka na Ivoše Vlachynského... str. 4 ● Mše za oběti neštěstí... str. 4

číslo 1

15. ledna 2026
ročník 79

FSČR

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Hákovnice končí, zasáhl ministr

Satisfakce pro strojvůdce

Zhruba před rokem byly na ochranu zaměstnanců při opravě Špindlerova mostu v Roudnici nad Labem instalovány hákovnice. „Stahovačka“, která v osmnácti případech skončila úplnou destrukcí sběrače a ve většině případů i trakčního vedení rozhodně nebyla dobrou vizitkou celé železnice. Federace strojvůdců na tato rizika od samého počátku poukazovala a aktivně prosazovala jiné řešení. Správa železnic však namítala, že je neuskutečnitelné. Po zásahu ministra dopravy Ivana Bednárika z 8. ledna se řešení našlo a Správa železnic vypracovala nový návrh alternativního technického řešení průjezdu beznapěťovým úsekem, ve kterém již hákovnice nefiguruje. Mluvčí Správy uvedl, že díky němu bude možné odstranit prvky, které v případě nerespektování návěsti Stáhni sběrač destruují sběrač, ale zároveň ochrání pracovníky při opravě mostu.

Současné řešení, které v době vzniku tohoto článku ještě nebylo zveřejněné se patrně o návrh Federace strojvůdců opírá. Člen prezídia FSČR David Votroubek k situaci v Roudnici poznamenal: „Vítáme, že hákovnice zmizí a i nadále jsme připraveni se aktivně podílet za zajištění bezpečnosti, plynulosti a spolehlivosti železniční dopravy. Nejraději se ale budeme podílet na hledání řešení, která nebudou hledat viníky MU, ale budou se jim aktivně snažit předcházet.“

(red)

Novoroční slovo prezidenta Federace strojvůdců ČR Jaroslava Vondrovice

Existence FSČR je jen v našich rukou

Vážené kolegyně, vážení kolegové,
dovolte mi krátké hodnocení výsledků naší činnosti v roce, s nímž se právě loučíme a zamyšlení nad úkoly, které nás čekají v roce následujícím.

Federace strojvůdců v uplynulém roce znovu potvrdila, že je silným, jednotným a respektovaným partnerem. Partnerem, který hájí práva strojvůdců, jak na úrovni dopravců, tak i státní správy. Našimi prioritami bylo a nadále bude především zvyšování bezpečnosti železničního provozu, ale i udržování odborné úrovně a důstojných pracovních podmínek naší profese.

To vše je potřeba pro naši každodenní práci, často nenápadnou, ale pro společnost důležitou. Práci, která vyžaduje vysokou odbornost, soustředění, psychickou odolnost i osobní odpovědnost. Práci, při níž se nemůžeme schovat za chybu druhého.

Tomu jsme podřídili také činnost prezídia FSČR s cílem být našim oponentům vždy seriózním a odborně zdatným partnerem. Ať už se jednalo o nekonečnou řadu připomínkových řízení k předpisům napříč všemi dopravci, u kterých zastupujeme své členy, u Správy železnic, tak i na úrovni ministerstev a dalších státních institucí při tvorbě či změnách legislativních pravidel.

Důležitou součástí práce prezidia je samozřejmě i vyjednávání kolektivních smluv. Lze konstatovat, že se podařilo zachovat stávající benefity, u některých společností dokonce jejich hodnotu navýšit. Pokud jde o zvýšení tarifních mezd, byl i zde jejich nárůst u jednotlivých dopravců přibližně na stejné úrovni. Snad jen s výjimkou firem v sektoru nákladní dopravy, kde bylo navýšení tarifů o poznání nižší. S ohledem na celoevropskou krizi nákladní železniční dopravy je ale nutno považovat i tento výsledek za úspěch.

Z důvodu zachování své existence a udržení si významného podílu na železničním trhu muselo ČD Cargo sáhnout i k propouštění z nadbytečnosti výrazné části svých zaměstnanců, včetně strojvedoucích. Bohužel, je predikováno, že snižování personálních potřeb a počtu drážních vozidel bude pokračovat i v roce 2026.

Tímto smutným konstatováním se dostáváme roku nového, s nímž přichází i nové výzvy, ale také nové příležitosti. Čekají nás další významné změny. A to po stránce předpisové, jakož i v digitalizaci řízení drážní dopravy, v zavádění nových technologií, včetně dalšího postupného rozšiřování ETCS, ale i v organizaci práce. To vše na nás bude klást stále vyšší nároky na kvalitu profesního vzdělávání a kvalifikace.

Dopravci se s cílem zvyšování produktivity práce snaží na naši profesi převést i činnosti, které s pracovními povinnostmi danými drážní legislativou přímo nesouvisí. Tomu se musíme účinně bránit, neboť kvůli přetížení těmito činnostmi může dojít i k ohrožení bezpečnosti železničního provozu.

Stejně tak před námi úkol zajistit na národní úrovni dodržování maximální doby řízení, resp. délky směn a minimální délky denního a týdenního odpočinku. To vše do doby vydání Evropské směrnice pro strojvedoucí, která by měla tuto problematiku řešit jednotně v rámci celé EU. I její přípravy se v rámci Federace evropských svazů strojvedoucích (ALE) jako FSČR aktivně účastníme.

Výsledky voleb do Poslanecké sněmovny parlamentu ČR přinesly i změnu v řízení rezortu dopravy. Věřím, že příchodem nového pana ministra, jenž je zkušeným odborníkem s mezinárodní praxí, zůstane rozvoj železniční dopravy a zajištění jejího bezpečného provozování jednou z hlavních priorit.

Rok 2026 je pro Federaci strojvůdců ČR i rokem významného výročí. Uplyne již 130 od jejího založení. Jsme tak nejstarší odborovou organizací nejen v České republice, ale i v celé střední Evropě. Jsme subjektem nezávislým na státních orgánech i politických stranách, a tak asi nikoho nepřekvapí, že totalitním režimům jsme byli vždy trnem v oku. Proto také byla naše činnost násilně přerušena za fašistické nadvlády i po komunistickém převratu v roce 1948. Jiskra naděje na znovuobnovení přišla v období Pražského jara. Bohužel příchodem armád Varšavské smlouvy a následnou „normalizací“ i tato jiskra zhasla. Ke skutečnému obnovení činnosti Federace strojvůdců tak došlo až v roce 1990.

Éra totalitních vlád se, doufám, již nikdy nevrátí, a tak existence Federace strojvůdců je plně v našich rukou. V naší jednotě, profesní cti a odbornosti.

Závěrem chci poděkovat za odváděnou práci těm, kteří funkčnost a chod naší organizace zajišťují, tedy našim zaměstnancům, smluvním advokátům, členům prezidia a v neposlední řadě

i předsedům a členům výborů základních organizací.

Dovolte mi popřát vám i vašim blízkým pevné zdraví, klid, osobní pohodu a v zaměstnání pak mnoho bezpečných kilometrů a šťastných návratů domů.

Šťastný a úspěšný nový rok!

Jaroslav Vondrovic,
prezident Federace strojvůdců
České republiky

Vlaky dle národního dopravce pojedou dál, častěji a s vyšším komfortem

České dráhy o roce 2026

Nová přímá spojení, modernější vlaky na vnitrostátních i mezinárodních linkách a atraktivní slevy pro cestující – s tím vším vstupuje podle svých slov největší tuzemský železniční dopravce do nového jízdního řádu, který začal loni 14. prosince.

Vlaky Českých drah nově zamíří až na jih Rakouska i do Kodaně. Na české tratě vyjede více moderních souprav, rozšíří se nabídka bezbariérových spojů a cesta bude ještě lákavější díky nové skupinové slevě ČD DNY 25 %.

Osmkrát kolem Země

V jízdním řádu 2025/2026 je naplánováno celkem 8 723 různých osobních vlaků ČD. Modré vlaky denně ujedou v průměru 327 tisíc kilometrů – jako by osmkrát denně obkroužily celou Zemi.

„České dráhy v příštím roce nabídnou zákazníkům ještě pohodlnější a kvalitnější cestování vlakem. Největší změny nastanou v dálkové dopravě. Díky nasazení dalších nových vlaků ComfortJet výrazně zvýšíme kvalitu našich služeb na mezinárodních i vnitrostátních linkách. Například mezi Prahou a Brnem a zpět se s námi denně svezete 14× ComfortJetem a 16× moderním Railjetem, nikdo jiný vám takový komfort nenabídne. Další moderní vlaky, tentokrát motorové jednotky RegioFox, dorazí i do regionů, tedy na spoje, kterými každý den jezdí lidé do práce nebo do školy. Je naším cílem, aby byla cesta vlakem atraktivnější pro ještě více lidí. Proto od poloviny prosince spouštíme předprodej nové on-line slevy pro menší skupiny cestujících do pěti osob, kteří při nákupu přes e-shop nebo naši apku Můj vlak ušetří čtvrtinu ceny. Jedná se o univerzální slevu, kterou lze kombinovat s dalšími výhodnými nabídkami. Slevu tak získáte i v případě, když už jedete třeba za zvýhodněné jízdné. Aktuálně jsme ji vyhlásili pro období od 1. ledna 2026 do konce března. ,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Více vlaků a častější spoje

České dráhy budou mít v následujícím jízdním řádu k dispozici 38 moderních ucelených jednotek „Jet“ (ComfortJet, Railjet a InterJet) a „Pendolino“. Počet spojů pod mezinárodní značkou prémiových vlaků Railjet vzroste na 51, což je o 30 více než doposud. Typ prémiového vlaku nově cestující snadno rozpoznají i přímo při vyhledávání spojení na webu www.cd.cz nebo v mobilní aplikaci Můj vlak.

Kromě zvýšení kvality se mohou cestující těšit i na častější spojení na vytížených dálkových linkách. Například na trati z Prahy do Českých Budějovic přibudou dva nové spoje InterCity Jižní expres: Praha hl. n. (7:21) – České Budějovice (8:59) a České Budějovice (12:58) – Praha hl. n. (14:39), v pracovní dny a v neděli přibude i nový rychlík Vltava České Budějovice (21:10) – Praha hl. n. (23:10) a poslední spojení z Lince, Českých Budějovic a z Tábor a bude nově cca o 1 hodinu později oproti současnosti.

Od května do Hamburku

Častěji pojedou také vlaky z Prahy do Berlína nebo do Vídně a od května 2026 také do Hamburku.

K vylepšení vlakových souprav dojde i ve vnitrostátní dopravě díky vozům, které se uvolnily z mezistátních linek po dodávce Comfortjetů. Už během letošního roku se na Slováckých expresech do Luhačovic objevily moderní vozy 1. třídy Ampz, více klimatizovaných vozů bude nově zařazeno i do rychlíků Rožmberk a Labe.

Pokračovat bude i modernizace regionálních vlaků. Letos je plánovaná dodávka dalších Regiofoxů pro Středočeský a Královéhradecký kraj, které začnou od poloviny prosince obsluhovat např. spoje na tratích z Hradce Králové do Letohradu nebo z Prahy do Mělníka a Mladé Boleslavi, kde nahradí už letité motoráky.

Slovensko, Maďarsko, Polsko

Ve spolupráci se zahraničními partnery nabídnou České dráhy ještě lepší železniční propojení s Evropou. Od prosince zamíří soupravy ComfortJet až na jih Rakouska do Villachu, tedy do těsné blízkosti slovinských a italských hranic. Od května příštího roku se pak po více než 10 letech vrátí přímé vlakové spojení z Prahy do Kodaně. Více vlaků bude jezdit od května také do přístavního Hamburku. „Na vytížených mezistátních linkách nasadíme kapacitnější soupravy a cestujícím nabídneme moderní soupravy Railjet a ComfortJet nejen na trasách do Rakouska a Německa, ale nově také na jižní Slovensko a do Maďarska,“ dodává náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Ješeta.

Rozšíří se i noční spoje do Polska. Z Bohumína pojede nový pár vlaků EuroNight Carpatia do Przemyšle. Tento noční vlak poveze přímé vozy z Mnichova a z Vídně, z Prahy a z Budapešti. Vyšší kvality se dočká také populární Baltic express z Prahy do polského Trojměstí, který bude mít český jídelní vůz po celé trase.

Lepší služby

Díky pokračující modernizaci vlaků ČD dojde meziročně i ke zlepšení služeb pro cestující na palubě. Celkem 85 % všech vypravovaných spojů bude bezbariérových, o necelou pětistovku se zvýší počet vlaků, kde si cestující může ze zásuvek a USB portů dobít cestovní elektroniku a také se připojit na internet přes Wi-Fi síť. Ve všech vlacích ČD se přepravují jízdní kola.

V partě výhodněji než kdy dřív

S novým jízdním řádem přichází na e-shop www.cd.cz a také do mobilní aplikace Můj vlak i nová slevová akce pro cestující Českých drah. Sleva ČD DNY 25 % bude platit pro menší skupiny cestujících od dvou do pěti osob, které díky ní ušetří 25 % z ceny každé jízdenky pro všechny cestující ve skupině. Sleva bude platit pro vnitrostátní cestování při nákupu jízdenky on-line a bude cestujícím aktivně nabízet už při vyhledávání spojení a ti tak přímo uvidí, kolik díky jejímu využití ušetří. V 1. etapě bude sleva platná od ledna do konce března. „Jedná se o ideální nabídku například pro partu přátel, kteří jedou o víkendu na výlet, nebo pro kolegy, kteří spolu jedou na služební cestu,“ dodal Michal Krapinec.

Filip Medelský

Počet nedovolených jízd loni poklesl jen nevýznamně

Stále nepříznivá bilance

V uplynulém desetiletí docházelo k postupnému nárůstu nedovolených jízd za návěstidla zakazující jízdu. Přes všechna přijatá opatření nedošlo k zásadnímu obratu ani v právě uplynulém roce 2025. Zásadní obrat nemohlo přinést ani zahájení provozu s ETCS, ke kterému došlo od ledna 2025 na 620 kilometrech tratí. Z celkové délky 9349 km tratí na začátku zmíněného provozu s ETCS to představovalo pouhých 6,63 procenta. A tak počet nedovolených jízd v roce 2025 oproti roku 2024 poklesl o statisticky nevýznamný jeden případ. Vývoj za posledních deset let je patrný z přiložené tabulky.

V jednom případě došlo k „projetí“ vjezdového návěstidla do stanice Letovice, kde je provoz plně pod kontrolou ETCS. Dne 5. června 2025 vlak Sp 2056 vjel do postavené vlakové cesty pro R 873. Obě soupravy zastavily 53 metrů od sebe. Tato mimořádná událost je v šetření Drážní inspekce.

Zvrat v nepříznivém vývoji nepřinesl ani odborovými organizacemi kritizovaný zákon č. 426/2021 Sb., kterým byl novelizován zákon o dráhách. Kritické články k této novele byly zveřejněny i v Zájmech strojvůdce. Podle novelizovaného zákona o dráhách se osoba řídící drážní vozidlo dopouští přestupku, když včas nezastaví drážní vozidlo před návěstí zakazující jízdu. Tento přestupek může být ve správním řízení, které vede Drážní úřad, potrestán pokutou do 10 000 Kč. Při opakování tohoto přestupku během jednoho roku uloží správní orgán zákaz činnosti až na jeden rok.

Nedovolené jízdy v letech 2016 až 2025

Rok	Celkem	Vlaky	Posun
2016	122	83	39
2017	127	84	43
2018	148	110	38
2019	149	104	45
2020	153	102	51
2021	173	114	59
2022	183	137	46
2023	136	82	54
2024	178	124	54
2025	177	121	56
Celkem	1546	1061	485

Sankce nepomohou

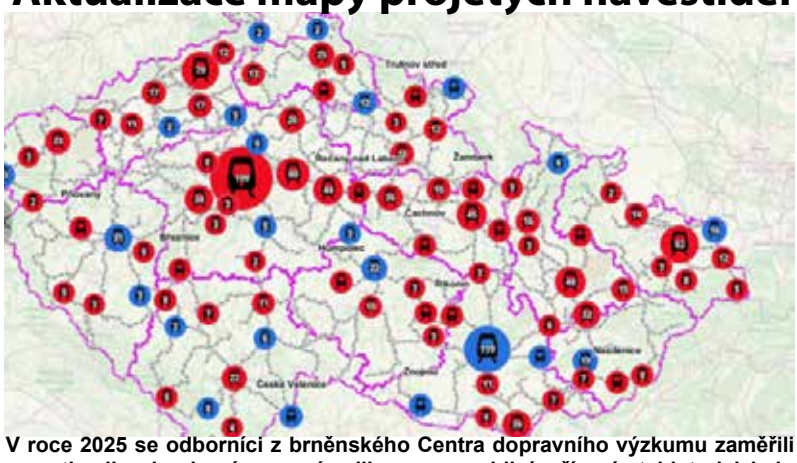
V daných souvislostech zastávám názor, že žádné sankce nezvrátí nepříznivý trend. Každý dopravce by měl podrobit pečlivé analýze všechny „své“ případy nedovolené jízdy za návěstidlo zakazující jízdu. A teprve poté přijímat opatření vedoucí k eliminaci těchto případů. Ta opatření mohou například směřovat do přípravy strojvedoucích, k odstranění jevů vytvářejících zbytečné stresové situace, do oblasti vnitřních předpisů – kdy jsou vytvářena stále nová nařízení, která jsou brzy doplňována a měněna nařízeními novými. Také dobrý technický stav hnacích vozidel má velký vliv na správný výkon služby strojvedoucího. A nelze pominout také případy, kdy má strojvedoucí doslova „namydleny schody“ povrchním výkonem služby jiných provozních zaměstnanců.

Závěrem

Zamysleme se nad svojí prací. Ať pracujeme ve vedoucí funkci nebo na nejnižší provozní pozici, o které se často vyjadřujeme nelichotivě. Každý z nás může přispět svým dílkem k nápravě stavu, který popisují předešlé řádky.

Vladimír Selucký

Aktualizace mapy projetých návěstidel



V roce 2025 se odborníci z brněnského Centra dopravního výzkumu zaměřili na optimalizaci webové mapové aplikace pro mobilní zařízení a tablety, jak bylo plánováno v předchozím období. Cílem bylo zajistit plnohodnotné zobrazení i ovládání aplikace, zvýšit uživatelský komfort a zlepšit výkon při práci s daty.

Jako každoročně proběhla aktualizace mapového obsahu – do mapové aplikace byly doplněny nové prvky a aktualizovány tematické vrstvy odpovídající datům za rok 2024. Proběhla revize atributových tabulek a vizualizačních stylů, aby byla zachována konzistence napříč jednotlivými vrstvami. Aktualizace byla provedena prostřednictvím hostovaných služeb v prostředí ArcGIS Online, přičemž data byla spravována a kontrolována pomocí nástrojů ArcGIS Pro. Následovaly další úpravy.

Responzivní design – aplikace vytvořená v prostředí ArcGIS Experience Builder byla přepracována do plně responzivní podoby. Rozložení widgetů a ovládacích prvků bylo upraveno tak, aby se přizpůsobovalo menším obrazovkám mobilních zařízení. Změny se týkaly zejména rozložení mapového okna, navigačních lišt a filtrů, které nyní umožňují intuitivní dotykové ovládání.

Zjednodušené rozhraní – uživatelské rozhraní bylo zpřehledněno sloučením některých widgetů a redukcí nadbytečných prvků. Filtrační panel byl upraven tak, aby umožňoval přehlednější práci s jednotlivými kategoriemi dat a rychlé zapínání či vypínání tematických vrstev. Změny přispěly k větší přehlednosti aplikace a lepší orientaci uživatelů v mapových datech.

Zrychlení načítání dat – načítání mapových vrstev bylo optimalizováno úpravou připojení ke službám hostovaným na ArcGIS Online a implementací cache vrstvy pro statické mapové prvky. Díky tomu se podařilo zkrátit dobu načítání mapy a zlepšit plynulost práce i při nižší kvalitě internetového připojení.

Mapa zůstává dostupná na odkazu https://projetanavestidla.cdvinfo.cz/.

(red, cdv)

Obnova pokračuje

Spontánní hodnocení vlaků a služeb Českých drah ze strany cestujících se loni zlepšovalo. Největšími skokany jsou rychlíky, kde došlo k obnově souprav v první loňském půlroce. Jedná se například o spoje Labe, Rožmberk nebo Svitava. Na špici hodnocení se dlouhodobě drží rychlíky a expresy s moderními soupravami, jako jsou vlaky *Krušnohoří*,

„Na spontánním hodnocení cestujících v aplikaci Můj vlak vidíme, že obnova souprav má velký vliv na spokojenost našich zákazníků s cestou vlakem. Největšími skokany v lepším hodnocení jsou právě rychlíky, kde jsme nahradili nebo nyní nahrazujeme starší vozy, kterým se lidově říká ‚béčka‘ nebo ‚koženky‘, modernějšími a komfortnějšími vagóny s klimatizací, Wi-Fi a se zásuvkami na dobíjení cestovní elektroniky. Jsou to například linky Labe, Rožmberk nebo Svitava. Roste také celková spokojenost s cestou. Od zavedení hodnocení v roce 2022 do letošního roku nám stouplo hodnocení cestujících z 3,85 na 4,23 bodů,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Poděkování za to podle jeho dalších slov patří i zaměstnancům ČD, kteří každý den pomáhají šířit dobré jméno Českých drah. Moderní vlak je totiž bez ochotného a příjemného personálu jen půl zážitku.“

Ve vlacích Labe, Rožmberk nebo Bouzov byla postupně nahrazována starší „béčka“ klimatizovanými vozy. U rychlíků Svitava se po instalaci ETCS vrátily na většinu spojů moderní bezbariérové jednotky InterPanter, které byly dočasně nahrazeny staršími vozy.

Dílčí prvky

Cestující mohou hodnotit i dílčí prvky spojené s jejich cestou. V průměru jsou nejlépe hodnoceny možnosti nákupu jízdenek (4,67 bodů) a přístup vlakového personálu (4,59 bodů). Také čistota vlaků a jejich kapacita je hodnocena více než 4 body, a to přesně 4,22 a 4,19 body. Nejmenší spokojenost panuje s přesností vlaků (3,83 bodů), kterou však České dráhy nemohou zásadně ovlivnit.

Možnost hodnocení cesty vlakem i dalších služeb zavedly České dráhy v závěru roku 2022. Od té doby se do hodnocení zapojilo téměř 200 000 cestujících, kteří odeslali více než 800 000 hodnocení. To se skládá z jedné až pěti hvězdiček, resp. je lze označit za jeden až pět bodů. Nejvyšší spokojenost představuje hodnocení s pěti hvězdičkami (body). Zapojení co největšího počtu zákazníků do hodnocení cesty a jejich spontánní reakce nám pomáhají zvyšovat úroveň cestování na železnici. Všem cestujícím ČD děkují za zapojení do možnosti hodnotit služby národního dopravce.

(peš)

Změny v příkazu strojvedoucímu vlaku

O jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla SŽ nově zpravuje pomocí Příkazu strojvedoucímu vlaku, konkrétně pokynem 1.10. Na návěst stůj se SŽ nově dívá i na tratích bez ETCS jako na EoA (konec oprávnění k jízdě) a z tohoto důvodu tento pokyn využívá (více o těchto pokynech si můžete přečíst v předpisu D1/1, včetně příkladů všech pokynů).

SŽ postup důvodňuje tím, že není možné vydávat jeden pokyn (projetí konce oprávnění - jízda kolem stůj) dvěma způsoby. FSČR se s tímto tvrzením neztotožňuje a s takovým postupem nevyslovila souhlas. Toto a další řešení SŽ odsouhlasili dopravci na svých pravidelných jednáních, na která zástupci FSČR nejsou zváni. Na těchto setkáních byla odsouhlasena i velká várka dalších změn, které souvisí s SPO, a jejichž důsledky nás budou teprve dohánět v průběhu letošního roku. Zásadní nedostatky těchto změn plynou i z rychlosti jejich zavádění a nedostatečného času na jejich projednání, následné aplikování a řádné proškolení, neboť v žádném školícím materiálu, žádného dopravce, tato velice důležitá změna nebyla zmíněna.

Již jsme podnikli kroky k tomu, abychom si vymohli účast na těchto jednáních, protože dopravci ani SŽ na oprávněné zájmy a potřeby strojvedoucích neberou vůbec žádné ohledy.

David Votroubek

Začne se stavět nejdelší úsek železnice na letiště i trať do Bavorska

Správa železnic: rok 2026

Na 300 kilometrů opravených kolejí, citlivě zrenovovaná nádraží, 40 milionů bezpečnějších kilometrů díky ETCS, pravidelná údržba, pokrok v přípravě velkých investic. Uplynulých dvanáct měsíců se neslo ve znamení rozvoje i udržení spolehlivosti provozu české železnice. V příštím roce se své výsledné podobě přiblíží mimo jiné projekt železnice Praha – Letiště – Kladno, říká tisková zpráva Správy železnic o plánech organizace na letošek.

Nedávno Správa železnic získala pravomocné povolení pro stavbu patnáctikilometrového úseku mezi Ruzyní a Kladnem. „Jde o nejdelší ze všech etap projektu. Z velké části povede v nové stopě, vlaky díky narovnaným obloukům a elektrifikaci pojedou rychlostí až 145 km/h, což cesty mezi Prahou a největším středočeským městem citelně zkrátí,“ říká Mojmír Nejezchleb, náměstek pro modernizaci dráhy pověřený řízením Správy železnic. Práce začnou po podpisu smlouvy s vítězem zakázky, potrvají 4 roky.

Souběžně pokračuje příprava dalších etap projektu Praha – Letiště – Kladno. Letos v září začaly práce na nové nádražní budově v Kladně, která se stane první dřevostavbou na české železnici. Na podzim se Správě železnic podařilo získat pravomocné povolení záměru pro budoucí podzemní nádraží u letištního terminálu, souběžně se připravuje etapa z Ruzyně na letiště. Během celého roku probíhal geologický výzkum v trase tunelů mezi Dejvicemi a Veleslavínem. V příštím roce bude Správa železnic hledat zhotovitele úseku od Výstaviště do nové podzemní stanice v Dejvicích.

Začátek stavby trati do Bavorska

Příští měsíce přinesou významný posun pro moderní železnici mezi Prahou a bavorským Mnichovem. Nejpokročilejší fáze příprav je u modernizace úseku z Plzně přes Nýřany do Chotěšova, stavba by mohla letos začít.

Pokračuje příprava moderního spojení mezi Mladou Boleslaví a Libercem. V příštím roce se vypíše tendr na celkovou přestavbu uzlu v Turnově. Z hlediska nákladní dopravy bude důležité vyhlášení tendru na rekonstrukci první části trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, a to úseku mezi Hradcem a Týništěm nad Orlicí.

Nová podoba křižovatek

Správa železnic loni zahájila modernizaci dvou významných železničních uzlů. V České Třebové se přestaví všechna nástupiště, buduje se už nová lávka přes kolejiště. Projekt umožní zrychlení projíždějících vlaků a zároveň sníží hluk. Na hlavním nádraží v Hradci Králové budou mít cestující bezbariérový přístup k vlakům, vznikne i jedno nové nástupiště.

V roce 2025 se podařilo dokončit rozsáhlé přestavby dvou frekventovaných příměstských tratí u Prahy – mezi Čelákovicemi a Mstěticemi a mezi Karlštejnem a Berounem. Pokračovala také přestavba dvou nádraží v metropoli, kterými denně projdou desetitisíce cestujících: Prahy-Smíchova a Masarykova nádraží.

Tratě v kondici

Opravou letos procházejí stovky kilometrů kolejí. Dělníci mění opotřebované části kolejiště a přejezdů a upravují nástupiště mimo jiné na nejvytíženějším koridoru mezi Brandýsem nad Orlicí a Pardubicemi. Renovuje se také hlavní trať z Horní Lidče k hranici se Slovenskem. Práce na obou klíčových úsecích české železnice budou pokračovat i v příštím roce.

Zvýšit rychlost vlaků nebo vybudovat bezbariérová nástupiště se povedlo na víc než sedmi desítkách kilometrů zejména regionálních tratí. Šlo o vybrané části šumavských lokálek, tratě z Karlových Varů do Potůčků a z Olbramovic do Sedlčan, úsek z Chrastavy do Hrádku nad Nisou nebo úzkokolejku Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Náročná byla oprava jediné naší zubačky z Tanvaldu do Kořenova, nejstrmější česká trať je totiž zároveň technickou památkou.

Bezpečnější a rychlejší železnice díky ETCS

Na hlavních koridorech ujelo ve výhradním provozu zabezpečovače ETCS od jeho lednového zavedení víc než půl milionu vlaků bezmála 40 milionů kilometrů. V několika případech systém prokazatelně zabránil vzniku mimořádné události, zároveň již téměř nedochází k preventivním zastavením po rozpadu spojení.

Systém ETCS také umožnil zrychlit vlaky na české železnici nad stávající limit 160 km/h. Jednotky Pendolino dosáhly na začátku září vůbec poprvé až dvousetkilometrové rychlosti, a to na trati z Prahy do Českých Budějovic.

Rozvoj ETCS dál pokračuje. O víkendu se ve výhradním provozu začalo jezdit na vytížené příměstské trati z Prahy do Kralup nad Vltavou. Od prosince příštího roku se mapa výhradního provozu ETCS prodlouží bezmála o 170 kilometrů jižního koridoru, na řadě regionálních tratí začne v roce 2026 dohlížet na provoz vlaků zjednodušená varianta systému.

První výkupy pozemků pro VRT

Několika zásadních průlomů se letos podařilo dosáhnout v přípravě vysokorychlostních tratí. Dvojice úseků mezi Přerovem a Ostravou a mezi Brnem a Břeclaví získala kladné stanovisko EIA, což umožnilo zahájit výkupy pozemků. Spojení Přerova a Ostravy má navíc kompletně sestavený poradenský tým pro první vysokorychlostní projekt připravovaný formou PPP. Začít proto mohly práce na koncesní smlouvě a související dokumentaci.

Mezi Brnem a Přerovem odstartovala modernizace a zdvoukolejnění stávající trati v úsecích z Nezamyslic do Kojetína a dále do Přerova. Díky rychlosti až 200 kilometrů za hodinu doplní budoucí vysokorychlostní spojení moravských metropolí.

Na podzim začal také geologicko-inženýrský průzkum pro Krušnohorský tunel na trati z Prahy do německých Drážďan. Součástí prací bude i vrt dosahující rekordní hloubky 546 metrů.

Památky nejsou na kusé koleji

Správa železnic letos dokončila či zahájila rekonstrukce řady historických nádražních budov. Opravenou podobu získala památkově chráněná nádraží ve Františkových Lázních a v Žatci, oběma se vrátil původní vzhled z doby jejich vzniku. Výstavba nové budovy začala v Mladé Boleslavi, kde vznikne moderní dopravní terminál. Pokračuje také citlivá obnova secesní Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží.

(sž), snímek – fotoarchiv ČD

Kterak stát k pozemkům pod kolejemi přišel a kolik za nabytí pozemků zaplatil

Pátrání s „překvapivým“ závěrem

S odstupem času jsem si připomněl žalobu společností „žlutého dopravce“ ohledně nedovolené podpory ČD a.s. odkupem pozemků státní organizací Správa železnic vykonávající právo hospodaření s majetkem státu. Existují dvě akademické otázky, kterým jsem věnoval následující řádky: Kterak stát (ten současný) k pozemkům pod kolejemi přišel, tedy právní titul nabytí a kolik stát za nabytí pozemků zaplatil.

Nepatřím do fanklubu žlutého dopravce, nicméně v tomto případě měl pravdu. Materiál společnosti RegioJet uvádí: „Právě proto se na státní transakce, včetně těch v oblasti drážní dopravy, vztahují pravidla evropské judikatury. Majetek musí být oceněn pomocí tzv. Testu soukromého investora. Znalecký ústav je povinen si transparentně položit otázku: Za kolik by tento specifický typ majetku koupil soukromý investor? Tento přístup má zabránit tomu, aby stát posílal prostředky do svých podniků, čímž by nestátní a soukromé podnikatele na trhu.“

Jak stát k pozemkům přišel?

RJ analyzoval pozemky prodávané v transakci za 12 miliard do několika kategorií. Jakou hodnotu má pozemek pod kolejemi, které nelze vytrhat a neplyne z něj žádný nájem ? Nulovou. Kdyby byl na pozemku dům, pak má pozemek běžnou tržní hodnotu, fakticky část hodnoty domu na něm stojícím. Dům lze zbourat a postavit jiný. Koleje nelze „zbourat“, stačí jeden dopravce, který je chce využívat. Veřejné koleje mají pro investora hodnotu nula. Tohle je ekonomická realita na úrovni chápání absolventa střední školy.

Pomineme-li dobu první republiky a dostavby tratí (např. trať Horní Lideč - Púchov 1937, pozemky nákladového nádraží Praha Žižkov 1936, včetně trati z Malešic, kdy byly vykoupené pozemky vlastníkům řádně zaplaceny a dostavby tratí „po Únoru“, Polanecká spojka, nová trať z Tišnova do Žďáru nad Sázavou - pozemky byly socialisticky „zaplaceny“), jedná se o období císařsko - královské monarchie.

Za dob monarchie vznikaly místní železniční společnosti zpravidla jako akciovky s úpisem akcií, z jejichž výnosu se stavba, včetně výkupu pozemků financovala. Výkup pozemků mnohdy narážel na tvrdohlavé sedláky odmítající prodat. Trasa železné dráhy musela být projektována tak, jak se podařilo / nepodařilo vykoupit pozemky - což často znamenalo „nesmyslné“ obloukové vedení trati, např. mezi Golčovým Jeníkovem a Vlkančí (soukromá Rakouská severozápadní dráha - ÖNWB, postátněná v roce 1909). Vyvlastnění soukromého pozemku ve prospěch soukromé železniční společnosti rakouské právo (Všeobecný zákoník občanský (ABGB) platný od 1. 6. 1811, účinný od 1. 1. 1812) neznalo. Na tom nemění nic fakt, že vznik některých místních železnici podporoval rakouský stát.

Postátněná dráha

Pokrok sdílející „osvícení“ jedinci, zpravidla majitelé panství a podnikatelé, mnohdy svoje pozemky pro stavbu dráhy železného oře - pokrok jednak představujícího, jednak jej přinášejícího - darovali, zejména v případech kdy byli sami iniciátory stavby trati. Ekonomicky se jim darování několik metrů širokého pozemku (pole, les) vyplatilo. Výnos ze železnice byl vyšší než z pozemku.

Akcionáři vlastnili akcie společnosti, nikoli společnost jako takovou, pozemky vlastnila společnost. Rakouský erár potřebující zejména z vojenských důvodů bezvadně fungující železnici, byl nespokojený s fungováním množiny místních „akciových železnic“, u nichž zisk akcionářů měl přednost před řádnou údržbou vedoucí k nehodám s negativním dopadem na provoz a stížnostem prostého lidu.

Erár proto začal řadou postátňovacích zákonů akcie jednotlivých soukromých společností nuceně od vlastníků vykupovat, čímž se stal jediným akcionářem, akciovku zrušil a stal se vlastníkem pozemků. Provoz na „postátněné“ dráze zajišťovala železniční společnost na níž měl stát - na rozdíl od soukromých akciovek - „páky“.

Ani vindru

Po vzniku státu Československého v říjnu 1918 vznikly v den jeho vyhlášení 28. 10. 1918 Československé státní dráhy, jimž připadl majetek „Císařsko-královských státních drah“, resp. na Slovensku „Maďarské státní železnice“, včetně těch postátněných nacházejících se na území nové republiky. Velké soukromé železniční společnosti - Košicko-bohumínská dráha (KBD), Ústecko-teplická dráha a Buštěhradská dráha zůstaly v prvních letech samostatné. Postátnění KBD trvalo ještě léta, důvodem bylo mimo jiné sídlo společnosti v Budapešti.

Nicméně ČSD, tedy Československo rakouskému eráru, který „kdysi“ za akcie zaplatil, za takto nabytý majetek - především pozemky, nezaplatily „ani vindru“... Realizoval se současnou terminologií tzv. „bezúplatný převod“ v důsledku války a rozpadu císařsko - královské monarchie. Taková je realita (a nejen v případě rozpadu monarchie). Československu byla sice článkem 208 „Saintgermainské smlouvy“ (uzavřené 10. září 1919 v Saint-Germain-en-Laye) určena povinnost zaplatit státní majetek, který získalo od Rakousko-Uherska v souvislosti s osamostatněním. Hodnota takto získaného majetku byla odhadována na 7,6 miliardy tehdejších korun. Tato povinnost byla zrušena dohodou 20. ledna 1930 na konferenci v Haagu.

Po „Únoru“ se zbývající soukromé trati znárodnily, bez náhrady, pokud tak nebylo učiněno dříve, zestátněním. Např. trať Otrokovice - Vizovice stále existovala jako soukromá akciová společnost na níž provoz po roce 1918 zajišťovaly ČSD. V roce 1931 firma Baťa vykoupila akcie a 1. 8. 1931 byla provozována jako Otrokovicko-zlínsko-vizovická dráha (OZVD). V roce 1945 byla firma Baťa znárodněna, včetně majetku OZVD - bez náhrady - neboli ukradena. V souvislosti s připravovanou modernizací trati (elektrifikace, zdvojkolejnění do Zlína) musí Správa železnic vykoupit pozemky pro položení druhé koleje a postavení stožárů TV.

A z toho plyne…

Pakliže stát (ex Československo) získal v minulosti pozemky pod kolejemi bezúplatně, tak by je měl dále převádět pouze bezúplatně, pokud do nich neinvestoval - což v případě pozemku pod kolejemi nepoužitelnému k jiným účelům dost dobře nejde. Úplatně by měly být převedeny pozemky prokazatelně státem (tím, kdo jeho jménem jedná) zakoupené, u těch „zděděných“ od předchozích vlastníků - za nominální cenu, za níž jí předchozí vlastník získal. Což se kupříkladu týká pozemků někdejšího nákladového nádraží na Žižkově. Nebo trati Rakovník - Mladotice. Podle dohledatelných údajů byla trať v délce 37,8 km postavena v době C. K. monarchie akciovou společností Místní dráha Rakovník - Mladotice (za tehdejších 4 849 750 rakouských korun), provoz zahájen v červenci 1899. Vlastník tratě - Společnost Místní dráha Rakovník - Mladotice byla zestátněna v roce 1925 podle zákona č. 156/1925 Sb. ze dne 25. června 1925, se zpětnou účinností od 1. 1.1925 (zestátnění = převod soukromého majetku do veřejného, tj. především státního vlastnictví, ve veřejném zájmu za náhradu v tržní ceně (adekvátní ceně).

Přílohami citovaného zákona je 48 individuálních Úmluv sjednaných mezi republikou Československou, zastoupenou ministry železnic a financí jménem vlády (dále „stát“) se strany jedné a akciovou společností místní dráhy ze strany druhé o nabyti místní dráhy státem.

V listopadu 2014 byl úsek trati Kralovice – Mladotice (délka 11,345 km) nabízen k odprodeji v rámci privatizace za nabídkovou cenu 27 115 060 Kč (1 metr za 2 390 Kč), ačkoli Česká republika, zastoupená Správou železnic (ex SŽDC) mající právo hospodařit s majetkem státu, za tento majetek nezaplatila nikomu ani jedinou korunu a těžko lze tvrdit, že hodnota pozemku pod kolejemi nepoužitelnému k ničemu jinému, se od roku 189x(rok výkupu) zvýšila prostou indexací cen okolních pozemků (pole, lesy). Tím spíše, že nevíme, za kolik se v letech 189x m2 pozemků prodával. Přesněji řečeno - možná by se kupní smlouvy v nějakých archivech daly dohledat ..., ale k čemu to vše (pokud by nebylo cílem poukázat na státní lumpárnu…)?

Když se podíváme do katastru nemovitostí / mapu, stopa uvedené trati představuje „úzkou dlouhou nudli“, sousedící s jinými pozemky, s výjimkou železničního přejezdu bez možnosti přístupu k nějakému kousku, tudíž více méně nepoužitelné ke komerčnímu využití. Nehledě na to, že nový vlastník by musel na své náklady odstranit zbytky minimálně štěrkového podloží.

Naproti tomu bývalá železniční trať mezi Plzní Doubravkou a Chrástem u Plzně byla po třech letech jednání převedena bezúplatně Plzeňskému kraji - vzhledem k „výši finančních nároků“ SŽDC - k majetku bývalé Česká západní dráhy získaného zdarma - musela rozhodnout česká vláda. Bývalá trať se proměnila v cyklostezku.

Kolik to dělá?

Zkusil jsem se dopátrat, kolik oněch 4 849 750 rakouských korun vynaložených na stavbu trati Rakovník - Mladotice by bylo v současnosti. S vědomím toho, že se jedná o hypotetický výpočet, požádal jsem Českou národní banku o radu. Odpověď nepřekvapila: „Objektivnímu přepočtu rakousko-uherských korun z roku 1899 na české koruny z roku 2025 brání nemožnost porovnat měnové jednotky, které byly v průběhu doby zasaženy mnoha měnovými zvraty, jako bylo např. zavedení československé koruny po vzniku samostatného Československa roku 1918, období Protektorátu (1939-1945), zavedení československé koruny 1. 11. 1945. Zásadní změnu zvláště přinesla peněžní reforma z roku 1953 (zákon č. 41/1953 Sb., o peněžní reformě) a také rozdělení jednotné československé měny v roce 1993 (zákon č. 60/1993 Sb., o oddělení měny).“

Určitým vodítkem tedy může být další část odpovědi : „Při zavedení korunové měny v roce 1892 došlo k přepočtení někdejších zlatých na koruny v poměru 1:2, tzn. za 100 zlatých rakouské měny 200 korun (K), 1 krejcar se rovnal 2 haléřům. Přitom oficiálně ražené zlaté dvacetikoruny měly zlatý obsah 6,775067 g zlata v ryzosti 9/10, tzn. 6,0975 g ryzího zlata. Jedna koruna tedy teoreticky odpovídala 0,328 g zlata. V době tzv. První republiky měla jedna československá koruna (Kč) zlatý obsah nejprve 0,04458 g (1929), pak 0,03715 g (1934) a nakonec 0,03121 g (1936)“.

Jediným relativně „objektivním výpočtem“, může být cena zlata. Tehdy a v „současnosti“. Pokud jsem správně počítal :

1 rakouská koruna = 0,328 g zlata,

1 gram zlata = 3,0488 rakouské koruny,

4 849 750 rakouských korun = =1 590 718 gramů zlata,

„současná cena“ gramu zlata - cca 2 225 Kč (ke dni psaní textu, údaj z internetu),

1 590 718 gramů zlata = see=3 539 347 550 Kč.

Náklady stavby trati Rakovník - Mladotice přepočtené na jeden km - - 93 633 533 Kč.

Kolik přepočtených rakouských korun se „teoreticky“ stálo oněch 11,345 km, za něž SŽ(DC) požadovala 27 115 060 Kč:

27 115 060 Kč / 2 225 = 12 186,544 gramů zlata,

12 186,544 × 3,0488 = 37 154 rakouských korun.

Jeden přepočtený kilometr nabízené trati by stál 3 275 rakouských korun.

Zajímavé srovnání „aktuální“ ceny 1 gramu zlata (2 225 Kč) a ceny požadované SŽ(DC) za 1 metr délky trati (2 390 Kč) > 1,074 gramu zlata. Nekupte to za tu cenu ...

Zajímalo mne, kterak Správa železnic (ex SŽDC) v roce 2014 přišla k oné částce 27 115 060 Kč. Proto poslal zaslal dotaz v tomto smyslu na tiskové oddělení SŽ .Odpověď ani po měsících čekání žádná. Inu žádná odpověď taky odpověď. Ani se nedivím.

Miroslav Zikmund,
ilustrační zámek Fotoarchiv ČD

Očima Jakuba Rýce

Pracovní pohled z pozice výpravčího ve stanici Štramberk

Foto Jakub Rýc

Ještě k 60. výročí nehody u Jinců

Loňského 11. listopadu uplynulo přesně 60. let od tragické nehody lokomotivy 555.3280 (Mazutka) mezi stanicemi Lochovice a Jince. U příležitosti tohoto výročí byl ve stejný den vypraven za přispění Federace strojvůdců zvláštní vlak, který jel nakonec kvůli výluce z Blatné do Zdic a ne z Protivína, jak se původně plánovalo. Součástí zpáteční jízdy bylo zastavení a vzpomínka u pomníčku v místě události. Akce se také zúčastnili i jinští radní, kteří na místě položili věnec za městys Jince.

Text a foto Jindřich Harbich

Zimní lyžařský tábor

Federace strojvůdců ČR ZO Pardubice společně s ČD a.s. opět pořádá zimní dětský tábor pro děti zaměstnanců skupiny Českých drah

Tábor je zaměřený na lyžování a zimní pohybové aktivity. Uskuteční se v obci Jívka v termínu **8. – 14. února 2026**. Ubytování je zajištěno v penzionu Karel Kobr v Jívce. V areálu penzionu je tělocvična, vnitřní bazén a v okolí mnoho lyžařských vleků. Strava je zajištěna 5x denně, včetně pitného režimu. Postaráno je i o dopravu k lyžařským vlekům a o jízdné na nich. Kapacita tábora je 44 dětí, cena činí **3200 Kč**.

V případě dalších dotazů nás neváhejte kontaktovat:

zdt.jivka@centrum.cz

tel: 773 008 921

Přihlášky a další informace naleznete na: https://www.ldtjivka.cz/zimni-tabor-1.html

Na vaše děti se těší kolektiv instruktorů!

Šakvičtí zaslouží díky

V železniční stanici Šakvice je pamětní deska připomínající oběti druhé největší železniční nehody v dějinách ČR. V 1.06 hod. na Štědrý den roku 1953 zde najel v rychlosti 86 km/h rychlík na konec osobního vlaku. Nehoda si vyžádala 106 životů a více než stovku zraněných. Po celá léta od její instalace v roce 2011 o desku a její okolí a o celoroční výzdobu nezištně pečují manželé Zdeňka a Jiří Prokešovi ze Šakvic. Zaslouží si veřejné ocenění a poděkování za svoji mnohaletou příkladnou práci. Foto z archívu autora zobrazuje výzdobu na Vánoce 2025.

Text a fotoVladimír Selucký

Vzpomínka na Ivoše Vlachynského

Oslavil by sedmdesátku

Nedožitých 70. narozenin našeho kolegy a dlouholetého člena a předsedy Redakční rady Zájmů strojvůdce Iva Vlachynského jsme vzpomněli letošního 16. ledna.

Kolega Vlachynský byl autorem dlouhé řady precizně zpracovaných článků, ve kterých se zabýval širokou problematikou železničního provozu ve vztahu k profesi strojvedoucího. Jeho materiály byly doplněny aktuálními fotografiemi k tématům článků. Vedle svého působení v Redakční radě ZS vykonával řadu let funkci předsedy základní organizace FSČR ve Veselí nad Lužnicí.

Zákeřná nemoc krátce před jeho odchodem do důchodu přinutila Ivoše změnit další plány. Poslední léta prožil se svojí milovanou manželkou Milenou v Uherském Hradišti. Zemřel 3. listopadu 2024.

Prosíme všechny, kteří Ivoše znali, o tichou vzpomínku.

Redakční rada Zájmů strojvůdce, foto archiv

DI: Na železnici zemřelo meziročně o 14 lidí více

Zraněných ubylo

Dle informací webu Drážní inspekce loni zemřelo na české železnici 221 lidí, což je o 14 více než předloni. Zraněno bylo 210 osob, o 29 méně než v roce 2024. Celkem Drážní inspekce eviduje za rok 2025 1073 mimořádných událostí na železnici, v předchozím roce 1068.

Nejvíce nehod se stejně jako v předchozím roce stalo ve Středočeském kraji. DI zde zaznamenala 171 případů, o deset méně než v roce 2024. Zemřelo při nich 32 lidí, o šest méně než o rok dříve. Druhým regionem v počtu tragických nehod byl Moravskoslezský kraj s 31 oběťmi a 123 nehodami. Naopak nejméně (26) nehod inspekce eviduje v Karlovarském kraji.

Nejvíce zraněných bylo v Jihočeském kraji, celkem 56. Z toho 47 připadá na listopad kvůli čelní srážce dvou vlaků u Zlivi na Českobudějovicku. Ta patří k nejzávažnějším nehodám posledních pěti let.

Zákon zakazuje vstup na koleje mimo povolená místa a nastupování či vystupování jinde než na nástupišti. Přesto inspekce loni zaznamenala 250 střetů vlaku s osobou, o 22 více než v roce 2024. Zemřelo při nich 189 lidí a 66 bylo zraněno. O rok dříve si tyto případy vyžádaly 175 mrtvých a 57 zraněných.

Počet mimořádných událostí na železničních přejezdech se v loňském roce mírně zvýšil. V roce 2024 inspekce eviduje 141 případů, loni 143. Při těchto nehodách loni zemřelo 31 lidí a zranilo se 65 lidí. O rok dříve zemřelo 27 lidí a zranilo se 88 lidí.

Počet samostatně sledovaných nehod na tramvajových tratích a v metru meziročně klesl z 3361 v roce 2024 na 3256. Zemřelo při nich 14 lidí, o jednoho méně než v předchozím roce. Počet zraněných naopak meziročně vzrostl z 585 na 666. (DI)

Mše za oběti neštěstí

Přijměte pozvánku na mši svatou, slouženou za oběti železničních neštěstí, která se uskuteční v olomoucké Katedrále svatého Václava v pátek 20. února

Od doby, kdy na území Moravy začala fungovat první parostrojní železnice z Břeclavi do Brna, uplynulo takřka 190 let. Železniční doprava v naší zemi později přispěla k rozvoji mnoha odvětví moderního průmyslu. Stejně jako ve všech oborech lidské činnosti dochází i v ní ke vzniku nežádoucích a nešťastných událostí, bohužel někdy i s důsledkem ztráty lidských životů. Neměli bychom na tyto nehody zapomínat.

Je záslužné, že jsou v místech železničních neštěstí pomníky, které nám oběti nehod připomínají.

Děkuji všem, co se o tato místa starají a věnují svůj čas udržování památky na oběti železničních nehod.

V křesťanském pojetí je nejdůležitější pamatovat na tyto mrtvé hlavně modlitbou a odsloužením mše svaté. S touto myšlenkou jsme s kolegy oslovili pomocného biskupa olomoucké arcidiecéze, Mons. Antonína Baslera. Otec biskup je původní profesí železničář. Pracoval jako pomocník strojvedoucího a poté na traťové distanci na Hanušovicku. Uvedená myšlenka ho oslovila a v krátkém čase jsme domluvili vše potřebné.

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

Evžen Mikolajek

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