

● České dráhy posílají denně jeden starý vůz do šrotu .. str. 2 ● Ještě k najetí osobního vlaku 24836 na část dubu 22. ledna 2025 ... str. 2 ● Opavan na vlastní riziko ... str. 2 ● Lišky s neodpruženým spráhlem ... str. 2 ● Několik postřehů z výročního rokování veselských kolegů ... str. 3 ● Filatelistický pamětní list... str. 4 ●



číslo 4

2. března 2026
ročník 79



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Zaměřili se také na analýzu samotné přípravy nových strojvedoucích Drážní úřad hodnotil loňský rok

Rok 2025 přinesl z hlediska Drážního úřadu do oblasti železniční dopravy v České republice řadu pozitivních trendů. Po pěti letech poklesu se zastavil úbytek počtu evidovaných platných licencí strojvedoucích a jejich počet se dokonce zvýšil. Úspěšně byl spuštěn Portál Drážního úřadu a realizováno několik opatření, která zpřístupňují a modernizují cestu ke zkouškám k získání licence strojvedoucího. Posílí chce Drážní úřad naopak výcvik strojvedoucích, kontrolu akreditovaných středisek i pokračovat v opatřeních týkajících se projetych návštěv.

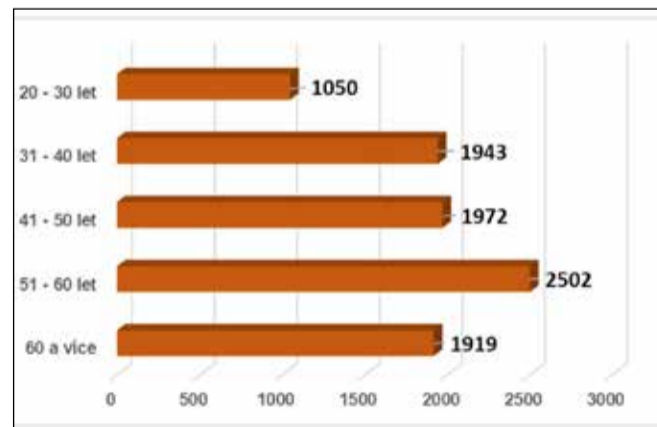
Po několika letech poklesu se počet platných licencí strojvedoucích opět začal zvyšovat. Ke konci roku 2025 Drážní úřad evidoval 9356 platných licencí, což je nárůst o téměř 200 licencí proti roku 2024. Počet nově vydaných licencí se přitom dlouhodobě drží kolem 400 ročně, což potvrzuje stabilní zájem o profesi.

Více dopravců

Drážní úřad zároveň k 26. únoru evidoval 163 železničních dopravců, kteří mají oprávnění provozovat drážní dopravu na českých celostátních a regionálních tratích. Tento počet dle DÚ znamená další meziroční nárůst a odráží dlouhodobý trend růstu otevřeného trhu železniční dopravy v ČR, který umožňuje vstup nových subjektů

Licence strojvedoucích	Nové vydané	Celkem platných	Ženy
2025	398	9356	127
2024	415	9162	110
2023	430	9337	101
2022	393	9732	79
2021	337	10509	66

Počet platných licencí strojvedoucích evidovaných Drážním úřadem



Statistika strojvedoucích podle věku k 31. 12. 2025

a rozvoj konkurence i specializovaných služeb. Znamená to zároveň ale zvýšené nároky na dohled nad bezpečným provozováním železniční dopravy ze strany Drážního úřadu.

Zkoušky na tabletech

Uplynulý rok se nesl ve znamení výrazných zjednodušení pro uchazeče o licenci strojvedoucího. Drážní úřad dokončil řadu digitalizačních kroků, které činí přípravu i samotné zkoušky rychlejší a dostupnější.

„Uchazeči mají možnost si v rámci přípravy na teoretickou zkoušku k získání licence, kterou provádí Drážní úřad, procvičit testové otázky on-line v aplikaci na webu DÚ. Díky Portálu je možné podat žádost o ověření všeobecné odborné způsobilosti i o vydání licence strojvedoucího pohodlně pomocí interaktivního formuláře. Elektronické je následně i přihlášení na zkoušku a vlastní zkoušky probíhají pomocí tabletů namísto papírové formy,“ řekl Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

Novinkou je i tisk kartiček licencí strojvedoucího na počkání přímo na Drážním úřadu. Digitální prostředí výrazně snižuje administrativní zátěž a urychluje celý proces, což se pozitivně odráží i v přístupu samotných uchazečů.

Rok	Celkem	Vlak	Posun	Odjezd proti STÚJ
2025	177	121	56	47
2024	178	124	54	53
2023	136	82	54	26
2022	183	137	46	52

Vývoj počtu projetych návštěv

Rok	Železničních dopravců celkem	Číslo dopravců	Zahraniční dopravci	Pohraniční stanice
2025	158	93	14	51
2024	141	96	15	30
2023	138	100	16	22
2022	135	105	20	10
2021	134	110	21	3

Vývoj počtu železničních dopravců

Rok	Počet (DI)	Počet (sít' SŽ)
2025	143	131
2024	141	133
2023	158	148
2022	166	152

Střety na železničních přejezdech

Mše za oběti železničních neštěstí



Mše svatá za oběti železničních neštěstí se uskutečnila v olomoucké Katedrále svatého Václava v pátek 20. února. Mši sloužil otec biskup Antonín Basler. Na snímku s ministranty Evženem (vpravo) a Jiřím. Ač se to na první pohled nezdá, všichni na snímku jsou bývalí či současní železničáři. Foto Martin Ježek

Různá úroveň výcviku

V roce 2025 se Drážní úřad zaměřil také na analýzu samotné přípravy nových strojvedoucích.

„Kontrola výcvikových středisek a zpětná vazba od strojvedoucích nám ukázaly, že úroveň výcviku se napříč trhem liší. Proto pro letošek plánujeme zásadní kroky ke sjednocení a posílení kvality výcviku. Chceme se zaměřit na strategii využití simulátorů pro trénink i přezkušování a na kontrolu akreditovaných středisek,“ doplnil Jiří Kolář

Vytvořeny budou jednotné osnovy výcviku pro přípravu na zkoušku zvláštní odborné způsobilosti u dopravců, upraveny budou stávající metodiky a připraveny konkrétní výukové scénáře. Výcvik na trenežerech umožní bezpečně procvičit situace, s nimiž se noví strojvedoucí nemusí setkat při běžné praxi, a zároveň poskytnou jednotný standard znalostí a dovedností.

V hlavní roli nepozornost

Projatá návštěvnická zakazující jízdu zůstávají významným tématem bezpečnosti železniční dopravy. Analýza Drážního úřadu ukázala, že většina těchto událostí souvisí s několika faktory – místy s opakovaným výskytem případů, nedostatky v práci s řízením rizik u dopravců a správců infrastruktury a lidským faktorem, zejména nepozorností. Opatření Drážního úřadu proto míří do všech těchto oblastí najednou. V rizikových lokalitách budou dále pokračovat státní dozory, které již v minulosti odhalily a napravily problémy. Jednalo se o Poříčany, Prahu-Libeň a Brno hl. n.

Je nutné pokračovat v instalaci zabezpečovacích systémů nezávislých na lidském faktoru na dalších tratích a kladen bude silnější důraz na výcvik strojvedoucích a rychlé sdílení informací o mimořádných událostech, ze kterých se mohou sami poučit.

Střety na železničních přejezdech

Pokračuje lehký pozitivní trend v oblasti střetů na železničních přejezdech. I přes mírný nárůst o dvě nehody oproti roku 2024 je dlouhodobý vývoj příznivý — na síti Správy železnic klesl počet nehod z 152 v roce 2022 na 131 v roce 2025. Tento pokles je výsledkem systematických investic do zvyšování zabezpečení, rušení rizikových přejezdů a modernizace značení.

Drážní úřad v rámci své činnosti schvaluje žádosti správce infrastruktury o zvýšení zabezpečení železničních přejezdů. V posledních třech letech se jedná každý rok přibližně o 140 rozhodnutí. Cílem je dále zvyšovat bezpečnost infrastruktury, ale současně také podporovat opatření, která dokážou účinně reagovat na chování řidičů, jež je v drtivé většině klíčovým faktorem vzniku nehod. Příkladem mohou být inteligentní kamerové systémy a monitoring přejezdů

V návaznosti na nehodu v Dolní Lutyni z 24. 1. 2024, kdy se střetl vlak s vrtnou soupravou v důsledku uvíznutí vozidla na přejezdu, bylo vytvářeno 109 přejezdů s potenciálně problematickými sklonovými poměry. U 53 z nich byla stanovena potřeba úprav spočívajících v doplnění dopravního značení či úpravě komunikace. 34 přejezdů již bylo upraveno a zkontrolováno Drážním úřadem. Pavlína Straková, DÚ

Pozvánka k simulátorové studii

Vážení strojvedoucí, Centrum dopravního výzkumu vás zve k účasti na simulátorové studii, která proběhne v prostorách DVI v České Třebové. Jedná se o další fázi tříletého projektu Limity spolehlivosti lidského faktoru v interakci se systémy automatizace drážních vozidel, o kterém jsme vás informovali v minulém roce.

KDO: strojvedoucí s praxí v provozu na koridorových tratích dle předpisu D1 (turnus i letmo)
KDY: duben/červen 2026, časový rozsah cca 2-3 hodiny
KDE: simulátor ČD, CTV Česká Třebová, Sadová 1250
ODMĚNA: 3000 Kč hrubého (DPP s Centrem dopravního výzkumu)
PŘIHLÁŠENÍ: registrační formulář na adrese <https://forms.cloud.microsoft/e/MvJ5nHjmhV> nebo přes QR kód vpravo.

Vybraní strojvedoucí budou v průběhu března 2026 kontaktováni.

Projekt Limity spolehlivosti lidského faktoru v interakci se systémy automatizace drážních vozidel (CL02000022) je financován se státní podporou Technologické agentury ČR a Ministerstva dopravy v rámci Programu Doprava 2030.



České dráhy posílají denně jeden starý vůz do šrotu Likvidace vysloužilců

Největší obnova vozidel v historii České republiky znamená pro cestující pohodlí ve stovkách nových, moderních vozidel při každodenním cestování do práce, školy, za sportem, zábavou a dalšími aktivitami. Místo pro nové vlaky však musí uvolnit ty staré. Proto loni poslaly České dráhy do šrotu 279 vozidel. Dalších 43 vozidel bylo prodáno novým majitelům. Likvidace stovek vysloužilých vozidel pokračuje i nyní.

„Letos vrcholí zhruba čtyřleté období největší modernizace vlaků v historii České republiky. Za tu dobu jsme uvedli do provozu 110 dvou a třívozových RegioPanterů, 106 motorových RegioFoxů, 20 ComfortJetů a 150 lokomotiv Siemens Vectron, z toho 50 je dodaných přímo do našeho

majetku a 100 jich bylo pronajato. Přepočteno na jednotlivé vozy nebo články je to číslo mnohokrát větší. Je to neskutečných 822 nových vozidel se skoro 45 000 sedačkami v klimatizovaných prostorech. Pro tak velké množství nových vlaků jsme museli uvolnit koleje v depech a odstavných nádražích. Proto

jsem loni poslal do šrotu 279 starých, vyřazených vozidel. To je v podstatě každý pracovní den jeden vyřazený vůz nebo lokomotiva poslána do kovošrotu,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Koženky mizí po desítkách

Fyzické rozložení se týká jak vyřazených hnacích vozidel, tak osobních vozů. Po desítkách kusů mizí především tzv. koženky. Jedná se o různé typy vozů pro dálkovou a regionální dopravu především české a německé produkce.

„Z hnacích vozidel loni mířily do šrotu hlavně vyřazené elektrické motorové vozy řady 460 a ‚kuřry‘ řady 810 a samozřejmě jejich přípojné vozy 063, 010, 012 nebo 015. Z osobních vozů z kolejí nejčastěji mizely vyhlášené koženky, tedy ten v minulosti klasický vůz našich rychlíků s oddíly pro osm osob původně s koženkovými lavicemi. V případě typu B249 bylo sešrotováno 54 vozů. Obdobných vozů s velkoprostorovým uspořádáním typu Bdt jsme nechali sešrotovat 70 kusů. Rozložení se týkalo i 22 nepopulárních ‚honeckrů‘, typu Bdmtee, a dalších typů jako BDs,“ vyjmenoval příklady zrušených vozů člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah Jiří Jeřeta.

Pár desítek prodáno

Vedle šrotování starých vozidel probíhal i jejich odprodej různým zájemcům. Noví majitelé získali celkem 43 vozidel. Prodej se dotkl např. motorových vozů řady 810 a jejich přípojných vozů, různých druhů rychlíkových vozů typu UIC-Y/B 70, především řady B249, nebo několika historických vozů. Vedle zájemců z Česka byly kupci z Německa nebo z Polska.

Likvidace vyřazených vozidel bude pokračovat v letošním roce. České dráhy mohou poslat k fyzickému rozložení až 500 vyřazených vozů a lokomotiv. Bude pokračovat rušení hlavně starších lokomotiv, např. řady 242, motorových vozů řady 810 a po ukončení provozu také řady 854, a různých typů osobních vozů konstrukčního provedení UIC-Y/B 70 z produkce německých a českých vagónek. Půjde především o řadu B249, různé provedení vozů Bdt, ale i BDs a dalších typů. Z kolejí budou mizet také nepopulární ‚honeckry‘. Bude pokračovat také nabídka nepotřebných vozidel k odkoupení dalšími zájemci. V letošním roce by se měly v nabídce vozidel objevit např. elektrické lokomotivy řady A-1216 nebo 380.

Text a foto Petr Štáhlavský



Opavan na vlastní riziko

České dráhy v březnu obnoví provoz přímých vlaků mezi Opavou a Prahou. Spoj bude jezdit jednou týdně z Prahy do Opavy v páteční odpolední špičce a v neděli odpoledne zpět. Vlaky dopravce provozuje na své obchodní riziko a zároveň jedná s městem Opava o dalším možném rozšíření přímých spojů.

Vlak SC 513 Opavan vyjede z Prahy do Opavy poprvé v pátek 6. března. V opačném směru pojedou první SC 502 Opavan v neděli 8. března. Zvolené časy odpovídají období s tradičně nejvyšší poptávkou po cestování mezi Prahou, Moravou a Slezskem. Spoj je veden v povinné místenkovém režimu. Spoj SC Opavan původně ukončily provoz v polovině prosince loňského roku.

„Rozhodli jsme se, že přímé spojení mezi Opavou a Prahou se od března vrátí do naší nabídky. Na základě poptávky cestujících jsme upravili provozní koncept tak, aby byl co nejefektivnější

a zároveň nabídl komfortní cestování v časech přepravní špičky. Pendolino nabídne rychlé spojení bez nutnosti přestupu, což je pro mnoho cestujících zásadní výhoda,“ doplnil Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. Páteční i nedělní spoj provozují České dráhy jako komerční vlaky, tedy na vlastní obchodní riziko. Zároveň probíhají jednání s městem Opava o možnostech dalšího rozšíření přímých spojů. Dopravce již městu předložil konkrétní možnosti spojení a jednání budou pokračovat i v následujících dnech.

(var)

Lišky s neodpruženým spráhlem



Motorová jednotka 847 055-1, jako Sp 1829 na trati mezi novou výhybnou Rašovice a zastávkou Čestice

Těsně před začátkem grafikonu vlakové dopravy 2025/2026 byly dodány do Hradeckého kraje další motorové vozy řady 847 Regiofox (Liška) polské firmy PESA Bydgoszcz. Lišky nahradily vozbu původních strojů řady 854, na spěšných vlacích na trati Hradec Králové – Letohrad a řadu 814 na osobních vlacích Týniště nad Orlicí – Rychnov nad Kněžnou. Spokojenost s novými stroji je různá z pohledu cestujících, ale hlavně strojvedoucích. Ti vidí nedostatek hlavně v automatickém spráhle, které není odpruženo. I při přeepsané

rychlosti najetí proto dochází k rázu, což nelibě nesou pasažéři ve voze. Jinak je kultura cestování veřejnosti hodnocena většinou kladně. Díky dvěma motorům se jednotka rychleji rozjíždí a tím dochází k snažšímu dodržování jízdních dob a krácení případných zpoždění vlaků. Při případné neschopnosti vozidla se značně prodlužují časy, než dojde k odstranění jednotky z trati, což je nevýhoda. Nové stroje vždy přináší řadu problémů, jež je nutno „vychytat“.

Text a foto Jiří Adolf

Trolej do Lanškrouna

Trolejové vedení získá už v příštím roce trať z Rudoltic v Čechách do Lanškrouna. Vyprojektují ho a postaví firmy Elektrizace železnic Praha a AŽD, jejich nabídková cena byla 554 196 004 korun. Stavba by měla začít příští rok v březnu po vyhotovení projektové dokumentace. Dokončení prací v listopadu 2027 umožní zavedení přímých elektrických vlaků z České Třebové až do Lanškrouna.

Krátká spojnice bezmála desetitisícového Lanškrouna s koridorem je prvním úsekem, na němž Správa železnic rozjíždí projekt takzvané prosté elektrizace. Ten spočívá v natažení trolejového vedení bez celkové přestavby trati. Stavbaři se zaměří na stanici Lanškroun, která kromě troleje nad dvěma kolejiemi získá prodloužené nástupiště, nový informační a kamerový systém

a také moderní osvětlení. Úpravami projde i mezistaniční úsek, celkem se opraví několik mostních objektů a jeden přejezd. Ten bude nově vybavený světelnou signalizací se závorami. Vlaky zrychlí na 60 km/h, využít budou vlakový zabezpečovač ETCS. Provoz na čtyřkilometrové trati budou dálkově řídit dispečerů z Přerova.

(sž)

Ještě k najetí osobního vlaku 24836 na část dubu 22. ledna 2025 Vyšetřování skončilo, nezapomeňme

Čtenáři Zájmu strojevodce byli v loňském čísle 3 a 20 informováni o mimořádné události a průběhu jejího vyšetřování – najetí osobního vlaku č. 24836 na odlomenou část mohutného dubu, ke které došlo dne 22. ledna 2025 v 16.57 hod. mezi stanicemi Olbramkostel – Šumná na trati Šatov – Okříšky. Při MU utrpěl těžkou újmu na zdraví strojvedoucí a následně byl více než půl roku v pracovní neschopnosti. Stanoviště strojvedoucího řídicího vozu motorové jednotky Regionova bylo zcela zdemolováno.

Mimořádnou událost vyšetřovala vedle Policie ČR a odboru O 18 Správy železnic také Drážní inspekce. Policejní orgán tuto MU šetřil jako podezření ze spáchání přečinu obecného ohrožení z nedbalosti. Drážní inspekce ve své obsáhlé Závěrečné zprávě o výsledcích šetření mimořádné události vydané dne 23. září 2025 konstatovala řadu porušení právních předpisů a také vnitřních předpisů ze strany Správy železnic i s poukazem na konkrétní osobní odpovědnost zaměstnanců SŽ. Policejní orgán, který případ vyšetřoval, měl tuto ZZ DI samozřejmě k dispozici.

Není vítr jako vítr

Přes uvedené okolnosti vydal policejní orgán téměř po roce od mimořádné události usnesení podle § 159a odst. 1 trestního řádu, kde celou kauzu odkládá, „... neboť v této věci není dáno podezření ze spáchání trestného činu a nelze ji na místě vyřadit jinak...“. Argumentace policejního orgánu v odůvodnění odložení případu se opírá

především o zprávu Správy železnic, kde je konstatováno, že „... ulomení větve bylo zřejmě způsobeno pod tlakem nárazy v kombinaci se silným větrem...“. Skutečností ovšem je, že v době mimořádné události nebyla pro danou oblast vydána žádná výstraha Českého hydrometeorologického ústavu a strojvedoucí nebyl zpraven o zhoršených povětrnostních podmínkách podle tehdy platného dopravního a návěstního předpisu SŽDC D1, článku č. 4107. Ani při ohledání místa MU krátce po jejím vzniku nebyl zaznamenán silný vítr.

Zde si dovoluji malou poznámku k síle větru. Ta je určována podle Beaufortovy stupnice, která má stupně 0 až 13. Silný vítr je označen stupněm č. 6, kdy vítr dosahuje rychlosti 39 – 49 km/h. Při tomto stupni vítr pohybuje silnými větvemi, venkovní vedení energetických a spojovacích sítí sviští, používání deštníku se stává obtížným. Taková situace na místě MU nebyla.

Stížnost podána

Trestní řád umožňuje podat proti usnesení policejního orgánu stížnost, která má odkladný účinek. Této možnosti využil v zákonné lhůtě poškozený strojvedoucí a také poškozený dopravce, tedy České dráhy, a. s. Obsahem stížnosti se nyní bude zabývat Okresní státní zastupitelství ve Znojme. O dalším vývoji případu budeme čtenáře informovat. Vyšetřování sice skončilo, my ale nezapomeňme.

Významný římský filozof, básník, spisovatel a politik Lucius Annaneus Seneca (4 př. n. l. – 65 n. l.) ve svém díle Morální listy Luciliovi poznamenává, „...Je nejisté, kde tě čeká smrt, a tak ji očekávej všude...“ S jistotou nadsázkou můžeme konstatovat, že dle výše popsaného případu je také varování pro strojvedoucí vysoce aktuální. Přes všechny změny právních předpisů i vnitřních předpisů provozovatele dráhy (které ovšem nejsou plně využívány) není bezpečnost provozu vzhledem ke stromům padajícím



z ochranného pásma dráhy a dopadové vzdálenosti od kolejí zajištěna. Věřme, že i nově jmenovaný generální ředitel Správy železnic přijme účinná opatření k eliminaci jevů v předešlých rádcích zmiňovaných.

V neposlední řadě

A nakonec další důležitá poznámka - vlakvedoucí Lukáš Holacký ze

Střediska vlakových čet Znojmo, který vlak doprovázel, poskytoval těžce zraněnému strojvedoucímu první pomoc až do příjezdu složek Integrovaného záchranného systému. Za své rozhodné jednání byl na každoročně konaném slavnostním shromáždění loňského 16. prosince v Praze odměněn generálním ředitelem Českých drah.

Vladimír Selucký, foto archiv

Několik postřehů z výročního rokování veselských kolegů Zázraky se nedějí

Výroční schůze Základní organizace FSČR Veselí nad Moravou se letos konala 11. února v sále restaurace Pod Lipami. Ta se nachází nedaleko Veselí, ve čtyři kilometry vzdáleném Uherském Ostrohu. Zejména v letních měsících zde dopro-ručují návštěvu těm kolegům, kteří mají rádi cykloturistiku. Je zde výborná kuchyně, příjemné posezení na zahradě a restaurace leží přímo na známé cyklotrase z Veselí nad Moravou směrem na Uherské Hradiště.

My jsme sem ovšem byli nuceni svo-ji schůzi přesunout nikoliv jen kvůli zmiňovaným kulinářským zážitkům, ale hlavně z jiných důvodů. Nebylo nám totiž umožněno jednat v prostora-ách bývalého veselského depa. Takří- kající lusknutím prstu se jeho veškeré prostory převedly pod dceřinou spo- lečnost DPOV, my se tím stali pouhými nájemníky a nemohli proto schůzi uskutečnit

Hosté z Prahy i Brna

I přes tuto drobnou komplikaci se nás sešlo téměř čtyřicet a celou akci nám pak fotograficky zdokumentoval odpovědný redaktor Zájmů stroje- vce Martin Ježek. Vedle členů veselské ZO se za vedení ČD dostavili ředitel OŘOD Východ Radek Steiger, regio- nální manažer RPP Brno Martin Hruza a ředitel OCÚ Východ Martin Elstner. Za prezidium pozvání přijali prezident Jaroslav Vondrovic, člen prezidia Jo- sef Bock a analytik Miloslav Pykal. A přivítali jsme mezi sebou i smluvního advokáta FSČR Gustava Valenze, který nám během diskuze některé projedná- vané otázky vysvětlil po právní strán- ce. Členové ZO měli zároveň možnost s ním prodiskutovat jakékoli problémy týkající se zaměstnání, popř. vysvětlení smluvního a právního vztahu zaměstna- nec – zaměstnavatel a mnohé další.

Rekonstrukce a sociální fond

Po zahájení, přivítání a představení všech hostů předsedou základní organi- zace dostal slovo náš hospodář Martin Konečný, který přednesl zprávu o hos- podaření za uplynulý rok a po shrnutí příjmů a výdajů doporučil a nastínil plány na rok letošní.

Následně se slova ujali vedoucí pra- covníci Českých drah. Jako první ředi- tel Radek Steiger, který zhodnotil situ- aci v našem regionu, podal informace o probíhajících i budoucích soutěžích pro zajištění dopravní obslužnosti na Moravě a krátce pohovořil taktéž o probíhající rekonstrukci budovy střediska lokomotivních čtět ve Starém Městě u Uherského Hradiště. Jeho ná- sledující informace se týkala možnosti

využívání sociálního fondu, kde se jedná o velkých změnách a především o jeho drastickém snížení, což by samo- zřejmě mělo velký dopad na všechny zaměstnance.

Problematika mezd

Prezident FSČR Jaroslav Vondro- vic navázal na slova ředitele a upřesnil problematiku sociálního fondu, kdy jeho stávající verze znamená mj. konec podpory sportovních a kulturních akcí. Dále se věnoval problematice mezd, kdy skutečný nárůst za rok 2025 činil navýšení 1,56 procenta, což ale vlastně prakticky znamená propad. Připomněl také změnu platnosti podnikové kole-ktivní smlouvy na rok 2026, která se pro- dloužuje až do konce března 2027.

Kolega Pepa Bock vysvětlil navý- šení osobního ohodnocení. Vzhledem k tomu, že se jedná o valorizovanou položku mzdy, zhodnotil to jako klad- ný přínos. Dále informoval o možnos- tech vykonávání technických prohlídek v některých případech strojevodoucími, což bude zohledněno v osobním ohod- nocení. Závěrem ještě zmínil chystané změny v aplikaci „Komando“ a upřes- nil účast strojevodoučích na výcviku na trenážeru.

Z řad našich grafikonářů si vzal slo- vo Radek Belko a ve svém příspěvku objasnil délku přípravných a odstavných dob. Připomněl plánování výluk a informoval, že se pracuje na zlepšení nástupních tabulek.

Fiktivní opravy

Časově největší porci, ostatně jako u nás už tradičně, dostala diskuze, kde bylo na programu hned několik témat. Hlavním tématem této mnohdy emo- tivně napjatých příspěvků, byl velmi neuspokojivý stav vozového parku, především neřešení stále se opakujících závad či často pouze fiktivní provádění oprav a následně (ne)provádění čištění vozidel. Bylo poukázáno na to, že stroje- vodoucí je za sebezmenší přestupek ane- bo porušení hovorově kážeň okamžitě trestán odebráním osobního ohodno- cení, a mnohdy následuje dokonce mimo- řádné přezkoušení. Ostatní profese za

případy nekvalitně provedené práce, ale i vedoucí zaměstnance odpovědné za své podřízené, však až na výjimky takové postihy nečekají.

Vinen opět strojevodoucí

Stále a znovu jen registrujeme snahu vinu házet na strojevodoucí a aby opa- kovaně psali požadavky do aplikace SH SAP a „hlášení strojevodoucího“. Vůbec se vlastně nedivím kolegům, kteří to už ignorují a odmítají pořádku psát opravy, které se pak přesto neprovádí anebo jsou stornovány. Jízda s podob- ným hnacím vozidlem samozřejmě není žádná procházka růžovým sadem, a už ani nezmiňuji situaci, kdy je na ka- belu zapojeno ještě další řízení HV.

Na druhou stranu ale dílna není na- fukovací a kvalitních odborníků zrov- na moc nemáme. Mnohé z nich totiž od ČD přetáhla konkurence. Je taky smutnou realitou, že se do Brna sjely bohužel mnohdy už takřka rozpadající se stroje z celé republiky a zázraky se pak opravdu nedějí.

Výluky a aplikace

Závěrem diskuze naši kolegové při- pomněli problémy týkající se výluk, zjednodušené přihlašování do různých aplikací a množství zbytečných doku- mentů k seznámení a mnohdy dokonce i jejich zpochybnitelnou relevantnost.

Od zástupců vedení ČD nám bylo přislíbeno, že se danými problémy bu- dou zabývat, ale ne vše jde samozřejmě hned. Uvidíme třeba za rok, kdy bude mít po další výroční schůzi a já snad budu mít konečně možnost napsat i ale- spoň pár pozitivních řádků.

Všem zúčastněným z řad vedení ČD, prezidia Federace strojevodců i členům ZO Veselí nad Moravou, a zejména těm, kteří se podíleli na organizaci na- šeho výročního rokování, patří velké poděkování. A samozřejmě také dě- kuji za snahu o seriózní komunikaci a o hledání způsobu řešení problémů, které nás tíží.

Martin Urbánek,
předseda ZO Veselí nad Moravou
Foto Martin Ježek



Reakce na článek Nebezpečný fenomén?

Autor patrně ne zcela přijal pointu našeho sdě- lení (a možná jsme ji nedostatečně vysvětlili, za což se omlouváme). Pokusíme se proto následně stručně připomenout a shrnout:

První pointou je, že mnoho v praxi existujících, resp. vznikajících nedostatečných zábrzdých vzdáleností je zbytečných a pomocí promyšleného projektového konceptu by bývalo bylo možné se jejich vzniku vyhnout. To se týká především situa- ci, kdy deficit v délce oddílu je malý a pro provoz nevýznamný. Pečlivějším umístěním návěstidel či přípustěním zmíněné délkové tolerance 5 % by bylo možno řadu nedostatečných zábrzdých vzdáleností odstranit, jezdit na „normální“ návěsti a „normální“ přenos kódu.

Druhou varovnou pointou je, že v některých situacích (viz uvedené příklady) nedostatečná zá- brzdá vzdálenost generuje návěstní dvojmysly, kdy ze znaku předvěsti (ani kódu VZ) nelze poznat znak návěstidla následujícího. Dvojmysly obecně zvyšují četnost omylů. A je-li ono následující ná- věstidlo ještě navíc obtížně viditelné (jako např. IKS Brno-Maloměřice, Lc603 Brno-Horní Her- špice) či obtížně přiřaditelné ke koleji (jako např.

Sc101 Praha-Libeň, které bylo v minulých letech 8x projeto, a to výhradně zkušenými strojevodou- cími!!), jde o velmi rizikovou kombinaci faktorů. Nemluvě o obrovských ztrátách trakční energie vyplývajících z toho, že strojevodoucí je nucen se k takovému návěstidlu plahočit nízkou rychlostí v očekávání „Stůj“ (přestože může být výjimečně) a pak zase zrychlovat. Např. zmíněné návěstidlo IKS generovalo během deseti let provozu ztrátu elektrické energie v řádu milionů korun, nemlu- vě o každodenních časových ztrátách cestujících a nekomfortu obsluhy.

Výše uvedené lze sotva řešit lepším poznáním strojevodoucího, jakkoli jsme první, kdo je pro kva- litní poznání i perfektní znalost traťových poměrů. Pro vnímání špatně viditelného návěstidla „za ro- hem“ (nepoznatelného z předvěsti, nepoznatelné- ho z kódu VZ) ovšem není nic platné ani dobré poznání, ani proklamovaný zákaz mobilů – zde by pomohl snad jen kurs jasnovidnosti. Nebo trocha dobré vůle provozovatele o drobnou úpravu v ob- lasti infrastruktury...

Pavel Skládaný,
Centrum dopravního výzkumu

Německý „vlakopád“ nebere konce

Německá preciznost skončila na propadlišti dě- jin. DB se proměnily v nekonečnou grotesku, kde jízdní řád slouží spíše jako sbírka špatných vtipů. Zatímco se nová šéfká snaží vysekát DB z byrokratického bahna a vláda slibuje astrono- mické miliardy, realita je neúprosná: včas nedo- jde ani polovina spojů.

Nejhoršímu výsledku za poslední roky čelí že- lezniční dopravce Deutsche Bahn. Pouhá polovina spojů dorazila včas. Evelyn Pallaová, která loni převzala vedení DB, slibuje zásadní změny spo- lečnosti k lepšímu.

Podzimní čísla ukázala, že dochvilnost dál- kových vlaků se propadla na úroveň, kterou si u Deutsche Bahn už skoro nikdo nepamatuje. Vla- ky příjížděly pozdě tak často, že se to dalo jen těž- ko přehlédnout. Včas dorazilo jen polovina spojů a zbytek měl zpoždění. Omluvou doposud byly drobné komplikace. Za ty už se ale momentálně nic skrýt nedá.

Podle Railmarket lednové statistiky ukazují, že situace je ještě horší než na podzim. Přitom právě leden bývá z hlediska železničního provozu klid- nější období. Na tratích se obvykle provádí méně

údržbových a stavebních prací, takže by se dalo očekávat, že vlaky budou spolehlivější. Realita je ale opačná. K problémům přispělo i mrazivé po- časí, které zasáhlo sever Německa. Z lednových 67 procent dochvilnosti zůstala letos jen polovina. Nová čísla se tak vlastně dotýkají říjnového histo- rického minima.

Německá vláda chce už v roce 2026 dát na opravy a modernizaci železnice 23 miliard eur. A do roku 2029 má být na koleje, nádraží a nové technologie připraveno 107 miliard eur, jak infor- moval server Aktualne.cz. Evelyn Pallaová ale nechce spoléhat jenom na stát a proto uvnitř firmy začala dělat změny, aby se DB řídila jednodušeji a rychleji. Mění se vedení a zjednodušuje se celá organizační struktura. Cílem je zastavit dlouhodo- bě zpoždování vlaků a vrátit lidem pocit, že se na železnici dá spolehnout.

Vlaky v Německu se potýkají s problémy, které se jistě nedají vyřešit ze dne na den. Pokud se ale podaří naplnit sliby o investicích a změnách ve ve- dení, mohla by se situace v příštích letech konečně obrátit k lepšímu.

Převzato z Railtarget.cz

Filatelistický pamětní list



Čas uplynul jako voda a máme tu 130. výročí Federace strojvůdců České republiky. Stejně jako před deseti lety jsem pro vás při této příležitosti připravil filatelistický pamětní tiskový list. Zájemci si jej mohou objednat na mailové adrese adolff.jiri@seznam.cz, nebo na tel: 604 256 149.

Cena tiskového listu je 450 Kč při osobním odběru,

v případě zaslání poštou pak je připočítáno 85 Kč za poštovné.

Tiskový list bude vyroben po domluvě a zaplacení částky. Číslo účtu bude sděleno při objednávce. Objednávat lze do 15. března 2026

Osobní předání bude možno na Celostátní radě předsedů v Praze dne 26. března 2026.

Jiří Adolf

Veselské poslední točení



V polovině prosince ukončili své působení u ČD, a do své cílové stanice přivezli poslední vlaky, naši dva členové, a to Vladimír Mochar a Miroslav Šišpera. Oba dva kolegové celou svoji profesní kariéru působili u národního dopravce, a 12. prosince 2025 se s nimi přišli při posledním točení rozloučit kolegové, kamarádi a členové naší ZO. Oficiální rozloučení proběhlo na výroční schůzi. Oběma kolegům přejeme na zasluženém odpočinku hlavně pevné zdraví, rodinnou pohodu a klid.

Za ZO FSCR Veselí nad Moravou
Martin Urbánek



Heršpické poslední točení



Ve čtvrtek 12. února proběhlo na provozním pracovišti Brno Horní Heršpice také již tradiční „točení“ kolegy, který odchází do starobního důchodu. Tentokrát to byl Jan Franc. Akce se pravidelně zúčastňují vedle kolegů také rodinní příslušníci a přátelé. Nedrážní

veřejnost zná takové akce především díky kultovnímu filmu Železný dědek, kde hrál hlavní roli strojvedoucího Antonína Matyše nezapomenutelný Jaroslav Marvan na parní lokomotivě 387.018, dnes známé pod přezdívkou Mikádo. Točení přibližuje přiložená

fotografie s dnes již historickým motorovým vozem M 286.1032 (851.032). Odcházejícímu kolegovi patří za jeho mnohaletou práci pro České dráhy velké poděkování.

Vladimír Selucký
Foto Jiří Tesař

Hezká tradice pokračuje

Pod záštitou základních organizací FSCR č. 05 a 07 (Brno-dolní a Brno Maloměřice) proběhla v úterý 10. února v restauraci Bogota v Brně již tradiční valná hromada Klubu důchodců, bývalých zaměstnanců brněnských lokomotivních dep. Většina účastníků setkání prožila v železničním provozu většinu svého pracovního života. A dnes již ve věku, který je nazýván seniorským, zavzpomínali na více či méně vzdálená léta prožitá na stanovišti strojvedoucího či pracovišti strojmistru nebo i v jiných provozních funkcích. Ti nejstarší pamatují ještě léta parního

provozu. Ale na setkání se jen „neprovalovalo“, bývalí kolegové se podělili i o informace o svých současných aktivitách nebo o rodinách svých dětí i vnoučat. Ti „čerství“ důchodci si postěžovali na zbytečnou složitost současných předpisů dopravců i provozovatele dráhy. A ti starší nostalgicky zavzpomínali na doby, kdy měli v turnuse „svoji“ lokomotivu, na které byla vidět také jejich práce věnovaná stroji i mimo placenou pracovní dobu.

Vladimír Selucký
Foto Jiří Tesař



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

