

● Další změna tabulek traťových poměrů ... str. 2 ● Do provozu se vrátilo páté pendolino ... str. 2 ● Objektivem Jiřího Adolfa ... str. 2 ● Chtějí kvalitu a dochvilnost ... str. 2 ● EK zrušila vyšetřování ČD ... str. 2 ● Malý železniční pitaval - od historika železnice Mojmíra Krejčířika ... str. 3 ● Literáti na trati ... str. 4 ●

číslo 21

14. listopadu 2022
ročník 75



Zájmy strojířdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘDČŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Zástupci FSČR na železniční konferenci v Bratislavě

Ve čtvrtek 3. listopadu se do hlavního města Slovenska Bratislavy sjeli na 1. Česko-slovenskou železniční konferenci přední experti institucí a firem zabývajících se problematikou železniční dopravy. Ani Federace strojířdčů ČR nezůstala stranou a na tuto významnou akci přijali pozvání prezident Jaroslav Vondrovic a viceprezident Jaroslav Vincour. Konferenci uspořádaly a výborně zorganizovaly Výzkumný Ústav Železniční, a. s. a VUZ Slovakia, s. r. o. Význam konference podtrhuje i fakt, že se konala pod záštitou předsedy vlády České republiky Petra Fialy.

Program konference byl rozdělen do dvou dnů. Ve čtvrtek 3. listopadu proběhla panelová diskuse. K tématu Moderní technologie pohledem dopravců a správců infrastruktury vystoupili za ČD Michal Krapinec, za ZSSK Ján Lukáč, dále pak za ČD Cargo Tomáš Tóth, ZSSK Cargo Roman Gono, za provozovatele dráhy SŽ Jiří Pavel a ŽSR Miroslav Garaj. Z jednotlivých příspěvků účastníků vyplynuly jako priority nákup nových vozidel s moderními technologickými prvky, modernizace zanedbané současné infrastruktury, ale i stavba nových tratí. Z celoevropského hlediska potom zajištění zvýšené podpory železniční dopravy jako dopravy ekologické. Posluchači se pak mohli zapojit do diskuse díky mobilní aplikaci, pomocí níž mohli vystupujícím klást otázky.

Mimo plán

Tak trochu neplánovaně se v tomto tematickém bloku řešila i otázka drážních předpisů, především předpisu SŽ D1. Bylo jasné vidět, že ministrem dopravy iniciovaný dotazníkový průzkum mezi strojířdci napříč

všemi dopravci v České republice má v odborné veřejnosti širokou odezvu. Především pak respondenty nejvíce kritizovaná nepřehlednost a nesrozumitelnost předpisů. Jan Hruška za dopravce CityRail kritizoval ve svém příspěvku právě přílišnou složitost předpisu SŽ D1 ve srovnání s obdobným předpisem rakouským, a dokonce i slovenským. Ředitel strategie SŽ Jiří Pavel oponoval vstřícným přístupem zástupců Správy železnic v připomínkovém řízení k novelizaci tohoto předpisu a určitým kvalitativním zlepšením jeho jednotlivých pasáží.

Na to musela reagovat i Federace strojířdčů. Viceprezident Jaroslav Vincour konstatoval, že situace není tak růžová, jak uvedl jeho předchůdce a že při příštích změnách tohoto předpisu bude nutné posílit v připomínkovém řízení pozici dopravců, podrobit případně změny předpisových ustanovení posouzení bezpečnostních rizik nezávislou institucí a zavést funkci nezávislého arbitra pro případ vážných rozporů mezi provozovatelem dráhy a dopravci. Ostatně v tomto duchu byl již též zaslán dopis ministru dopravy

s připomínkami, jaké změny FSČR v předpisové problematice navrhuje.

Potřeba propojení koridorů

Diskuze na toto téma se pak přenesla i do druhého tematického bloku s názvem Budoucnost Česko-slovenské železnice. Zde vystoupil ministr dopravy ČR Martin Kupka, který se aktivně zapojoval do diskuse i v následujících tematických celcích. Dále pak státní tajemník MD SR Jaroslav Kmet', ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář, ředitel divize drah DÚ SR Ivan Škoda, prezident Svazu dopravy ČR Oldřich Sládek a prezident Asociace železničních dopravců SR Ján Biznár.

Z diskuse k tomuto tématu vyvstala potřeba propojení koridorů jak ze západu na východ, tak i ze severu na jih a dále však také vsudypřítomný nedostatek peněz na plánované projekty a nedostatečné kapacity výrobců technologických zařízení, např. k ETCS.

Bateriový a vodíkový pohon

Třetím a čtvrtým tematickým okruhem byly Trendy ve vývoji kolejových vozidel a trendy ve vývoji vlakového zabezpečení. V této části programu prezentovali produkty své práce zástupci firem Škoda Transportation, Siemens Mobility, Pesa Rail, Alstom, ŽOS Vrútky, CZ Loko, Stadler, ČD Telematika, AŽD Praha, Sherlog NG a Ayudate.

Výrobci drážních vozidel hovořili především o zavádění hybridních

SŽ zajistila dodavatele elektřiny Energie pro rok 2023

SŽ dokončila aukci na dodavatele silové trakční energie, kterou dopravci využívají pro provoz elektrických vlaků. V aukci realizované prostřednictvím komoditní burzy PXE uspěla společnost ČEZ ESCO. Celkový předpokládaný odběr trakční energie v roce 2023 byl v rámci aukce stanoven na 1 280 000 MWh.

Současná situace na trhu s elektřinou způsobila, že cena dodávky není zajištěna fixací na velkoobchodní obchodované produkty. Cena dodávky se bude skládat z hodnoty určené podle denního trhu OTE, a. s. a vysoutěžené obchodní přírůžky dodavatele. Náklady tak nebudou po celý rok konstantní, ale budou se měnit v každém měsíčním účtovacím období. Tento způsob ocenění odpovídá současnému stavu na trhu s elektřinou, eliminuje rizika spojená s predikcí objemu trakční spotřeby a umožňuje dodržení smluvních tolerancí odběru komodity.

Výsledná cena dodávky silové trakční elektřiny podléhá zastropování v souladu s nařízením vlády o stanovení cen elektřiny a plynu v mimořádné tržní situaci. Ta je stanovena maximálně na 5 000 Kč/MWh bez DPH a daně z elektřiny.

Příprava a realizace aukce na dodavatele silové trakční elektřiny byla zásadně ovlivněna současnou energetickou krizí. Správa železnic při přípravě parametrů aukce aktivně po celou dobu spolupracovala se zástupci dopravců v elektrické trakci, dotčenými ministerstvy a dalšími složkami. (sž)



a bezemisních druhů drážních vozidel (bateriový, vodíkový pohon). Rovněž varovali před nástupem čínských výrobců a navrhovali vyšší ochranu evropského trhu. V kapitole vlakového zabezpečení se řešila problematika zavedení ETCS vztahem ke stanovenému horizontu zavedení výhradního provozu na vybraných koridorech od roku 2025, možnosti zajištění méně finančně náročného zabezpečení lokálních tratí, ale i potřeba vybudování záložního systému řízení dopravy pro případy možných hackerských útoků.

Ve večerních hodinách pak probíhaly separátní diskuse podle zájmu a vzájemných potřeb účastníků konference.

Spolupráce by měla pokračovat

V pátek 4. listopadu akce pokračovala formou odborných bloků na témata: Alternativní technologie na železnici

(dekarbonizace dopravy, současné trendy v pohonu trakčních vozidel), Zabezpečovací zařízení a simulátory (ETCS, technologie Sherlog v železniční dopravě, využití simulátorů v podmínkách ČD, problematika 4. železničního balíčku) a Rozvoj železnice a příprava vysokorychlostních tratí (stav přípravy VRT v ČR a problémy s tím spojené, priority Správy železnic).

Konference byla ukončena v pátečních odpoledních hodinách. Nutno ještě jednou poděkovat organizátorům za zprostředkování a zajištění setkání odborníků ze všech sektorů železniční dopravy České a Slovenské republiky. Nezbyvá než si přát, aby 1. Česko-slovenská železniční konference měla v příštích letech své pokračovatelky.

Text a foto Jaroslav Vondrovic

Přípravné doby hnacích vozidel a povinnosti strojířdce - dlouhodobý zájem FSČR Vyměřená odpovědnost

Přípravnými dobami hnacích vozidel a povinnostmi strojířdce se Federace strojířdčů České republiky zabývá dlouhodobě. Lze konstatovat, že dnes již zrušená vnitropodniková norma - předpis ČD V1, řešila tuto problematiku velmi obecně a tudíž nedostatečně.

V části páté „Turnusy lokomotivních čet“ byly definovány příliš vágně, jak doby „na převzetí (odstavení) HV, tak „doby na písemné práce na začátku a na konci turnusového výkonu“.

Z pohledu FSČR nebylo možné nadále akceptovat stanovení přípravné doby např. definicí „max 25 min.“ Teoreticky to tedy mohlo být 5 minut nebo 0 minut. Takový stav byl absurdní. Absence výčtu povinností (úkonů), které je strojířdce povinen při přípravě či odstavení hnacího vozidla vykonat a nestanovení jejich časové náročnosti bylo dlouhodobě skandálním nedostatkem tohoto „vusatého“ předpisu. Pro praxi byla tato část nepoužitelná, nicméně pro sestavu směn se jí měli „grafisté“ řídit.

Zajímavé výsledky

Mým záměrem však není pouze kritizovat. S jistou dávkou uspokojení můžu, prostřednictvím našeho periodika sdělit, že jsem cca před rokem inicioval jednání s cílem tuto problematiku konečně uspokojivě vyřešit. Díky vstřícnosti O18 GR a perfektní práci kontrolorů vozby se podařilo nejen nadefinovat výčet jednotlivých úkonů při přípravě/odstavení hnacích vozidel, ale především byla změřena jejich časová náročnost. Pro každou řadu hnacích vozidel, mot. i el. jednotek a též různé sestavy souprav vlaku byly kontrolory vozby vypracované tzv. „checklisty“, na jejichž základě byly stanoveny přípravné a odstavné doby. Výsledky jsou opravdu zajímavé a upozorňují, že neznamenaají vždy prodloužení zmíněných dob. Jednoznačným přínosem však je skutečnost, že strojířdce přesně zná

své povinnosti a tím i rozsah své odpovědnosti za jejich vykonání. Věřím, že se tímto vyřešily časté spory o realnost dopusd stanovených dob. Povinnosti strojířdce jsou v „checklistech“ přesně definovány a měření času, potřebného k jejich vykonání proběhlo vždy za účasti zástupce O18 GR, kontrolorů vozby i odborových organizací FSČR a CS ČR. Nově stanovené přípravné/odstavné doby by měly být využity již při tvorbě směn GVD 2022/2023.

Chci poděkovat všem, kteří se na stanovení přípravných/odstavných dob hnacích vozidel podíleli. Za O18 GR ČD především Michalu Vannayovi, který projevil nevídanou iniciativu, akci organizoval a za zaměstnavatele zajišťoval. Opakovaně děkuji kontrolorům vozby za profesionální zpracování výčtu úkonů vyžadovaných u jednotlivých řad, různých sestav souprav a rovněž za jejich perfektní výkon při „měření časů“. V této souvislosti je potřeba ocenit i práci zástupců odborových organizací a jejich aktivní účast při zmíněném „měření“. Za FSČR to byli Jaroslav Vincour, Pavel Semecký a Kamil Chaloupka. Celá akce probíhala s podporou CS ČR, který zastupoval Vlastimil Jelínek.

Nepřijatelný způsob

Otevřu ještě jedno téma. Od letošního 1.července byla tedy platnost předpisu ČD V1 ukončena a dokument byl nahrazen, z mého pohledu, kontroverzním Opatřením ředitele O18 č.16/2022. Je zarážející, že „opatření“ bylo uvedeno v účinnost nestandardním, ale především nepřijatelným způsobem. Vše proběhlo v naprostém

utajení, bez projednání a možnosti připomínkového řízení, což bude mít za následek důraznou reakci FSČR.

Musím konstatovat, že i když jsou v „Opatření“ zakomponovány přípravné a odstavné doby hnacích vozidel podle výše uvedených pravidel, nadále zůstává neřešena další, pro strojířdce důležitá pasáž. Stejný problém, jaký byl u přípravných dob hnacích vozidel, je také i u relace nově nazvané „Doba na administrativní práce na začátku a na konci směny“. Podmínky a činnosti požadované po strojířdci v těchto dobách doznaly od r. 1998 podstatných změn. Je nanejvýš žádoucí je znovu „zmapovat“ a stanovit pro jejich splnění odpovídající čas. Nejsem si zcela jist, že 15 minut je dostatečná doba, zaručující odpovědný přístup ke splnění požadovaných činností (např. ohlášení nástupu na směnu, aktualizace tabletu, povinnost seznámit se s přidělenými dokumenty, zjistit změny TTP, nastudovat průběh výlukové směny včetně jiných výlukových opatření a také se seznámit se změnami místního významu).

V nově zavedeném „Opatření“ jsou tyto doby opět definovány bez výčtu požadovaných úkonů a bez měřitelných podkladů. O to více pozornosti autoři věnovali několika pasážím, které rozhodně nezlepšují pracovní podmínky strojířdce. Týká se to především zkrácení dob na konci směny, možnosti zařadit všechny směny letmo a zrušení Směrnice ředitele O12 č. 8/2014. To byla vnitropodniková norma, která nastavovala alespoň nějaká pravidla pro strojířdce letmo a sestavu turnusu. Pro FSČR tím vznikl další problém, který je nutno řešit. Zcela jistě to budou jednání bouřlivá a plná ostrých střetů. Věřím však, že i zde se podaří dosáhnout stavu, kdy nebude vnitřní norma v rozporu s realitou.

Josef Bock

Další změna tabulek traťových poměrů Smysl nebo nesmysl?

Jistě každý z vážených kolegů strojířů zaznamenal v posledních týdnech na svých služebních tabletech, že nám přišla další změna Tabulek traťových poměrů. TTP.

Budu trochu konkrétní. Jistě jste si všimli, že na některých tratích byly změněné polohy přejezdů. Ne nějak dramaticky. Jedná se vždy o jednotky metrů.

Je to naprostý nesmysl. Zaznamenali jste někdo čilý stavební ruch na přejezdech, kdy čtyři asfaltěru posouvají silnici o metr či dva? Dám ruku do ohně, že nikdo z vás. Přesto jsme informováni, že poloha přejezdu je o kousek posunutá.

Osobně považuji za naprostý nesmysl, abych byl v TTP seznamován s něčím takovým, že na té či oné trati byla posunutý přejezd o pět metrů a jinde o jeden. A tímto způsobem bych mohl pokračovat. Věřím, že si o těchto změnách v polohách přejezdů stejně tak jako já, myslíte své.

Odvádějí pozornost

Na té trati bylo nedávno provedeno měření. Předpokládám, že pokud ale na dotyčném přejezdu nedojde k zásadním stavebním úpravám, jako je například změna rychlosti, nebo – ad absurdum – změna přednosti v jízdě, pak takové změny v TTP nemají žádný smysl a jen nás odvádějí od práce a pozornosti.

Prostě trať projel měřicí vůz, a i když nejsem zcela detailně obeznámen s principem a technologickým postupem v měření přejezdů a dalších záležitostí, dokážu věřit tomu, že to je opět lidský faktor a obsluha měřicí aparatury v tom je zcela nevině. Zřejmě nikde na trati není daný přesný bod „nula“ s naprosto na milimetr přesnou GPS pozicí, naprosto neměnnou a bezpodmínečně stabilní, od kterého se všechno odvíjí.

Jenže to není jen o tom, že si v TTP přečteme, že se tu a tam posunul přejezd o úžasných pět metrů. Přidejte k tomu skutečnost, že na každou takovou nesmyslnou změnu TTP se vrství hromada zbytečných rozkazů pro všechny vlaky na dotyčné trati. Čím víc vlaků, tím více nesmyslných papírů. A zpravujeme a zpravujeme po nezbytných dvacet jedna dnů.

Sám jsem v posledních dnech takové rozkazy, například na trati z Olomouce do Prostějova, kde se o úžasných a zmíněných pět metrů posunul, několik dostal. A to nejsem na osobní dopravě, kde kolegové na „Panterech“ jezdí několikrát denně. Co vlak, to zbytečný papír.

A dokážu si představit, že valná většina z vás, se po seznámení s těmito změnami, slušně řečeno, rozpaky škrala na hlavě.

Myslím to vážně

Nad touto skutečností by se mohli pozastavovat ekologicky zaměření kolegové, kteří před nějakou dobou vyčítali dopisovatelům Zájmů strojířů, že oslavují každý vykácený strom, který roste u kolejí. Tady by mohli protestovat proti zbytečnému papírování a plýtvání surovinami. Zcela správně a na místě. Do toho, kolegové, rád vás podpořím a jistě vidíte, že těmito řádky stojím na vaší straně. To myslím zcela vážně, bez jakéhokoli náznaku ironie, který by mohl někdo z předchozích slov cítit. Opravdu to myslím vážně.

Rád bych touto formou tedy apeloval na všechny ty, kteří změny TTP zpracovávají, aby ve výše uvedených případech začali používat zdravý rozum. Když na přejezdu podle měření vyjde údaj o dva nebo pět metrů posunutý, a všichni ví, že ten přejezd je už desítky let na svém místě, nechte to být. Zbytečně nás, strojířů, zatěžujete nesmyslnými údaji, které pro naši práci nemají absolutně žádnou hodnotu. Nikdo z nás nemá čas, zabývat se na stanovišti lokomotivy nesmysly.

Evžen Mikolajek

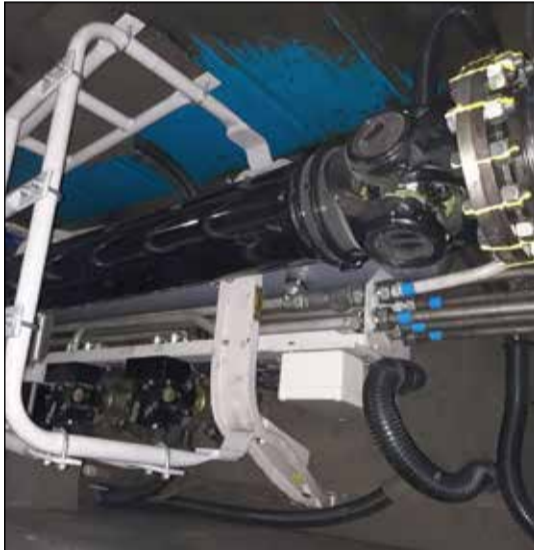
Do provozu se vrátilo páté pendolino Čas opravy se zkrátil

Do provozu vrátilo páté Pendolino, jednotka 680.001, u které došlo na konci září k rozlomení „kardanu“ a poškození spodní části jednoho z vozů. V sobotu 22. října

dopoledne vykonala jednotka zkušební jízdu v Praze z ONJ do Libně a zpět a v noci byla poprvé vypravena na spoji SC Pendolino 519 z Prahy do Bohumína.

Oprava se uskutečnila v kratším čase, než byl původní předpoklad. Při opravě bylo nutné vyměnit nejen rozlomený Kardanův hřídel, ale také poškozené části na spodku vozu. Obnovou prošlo například zařízení pro aktivní boční vypružení (součást naklápěcího systému) nebo boxy s bateriemi, poškozená kabeláž a vzduchové potrubí. Z preventivních důvodů byl vyměněn také trakční motor a celá hnaná náprava. V současnosti ČD disponují znovu pěti provozními jednotkami Pendolino. Šestá jednotka prochází plánovanou obnovou vyššího stupně a jeden vlak je odstavený po nehodě v Bohumíně.

Text a foto (peš)



Fotografie zachycují jednotku 680.001 na zkušební jízdě v sobotu 22. října a opravenou část pod podlahou vlaku

ČD pošlou do roku 2026 na revize přes 2 000 vozidel Chtějí kvalitu a dochvilnost

Národní dopravce pošle během příštích 4 let na výrobci předepsané periodické prohlídky a opravy přes 2 000 drážních vozidel. Ročně vyčlení na tuto údržbu kolem 3,5 miliardy korun. Zároveň s tím žádají České dráhy vysokou kvalitu odvedené práce a plnění termínů.



Pod názvem Den dodavatelů 2022 se 25. října v sídle Českých drah uskutečnilo setkání se všemi dodavateli, opravci a výrobci, kteří zajišťují výrobu, modernizaci a údržbu drážních vozidel, náhradní díly a další činnosti v oblasti údržby vlaků. „Se všemi našimi partnery dnes vyhodnocujeme vývoj v oblasti výroby, modernizace a údržby kolejových vozidel a zároveň jim představíme výhled na další čtyři roky. Servisním firmám dáváme hodně práce a platíme velký balík peněz. Za posledních 6 let narostl rozsah údržby ze zhruba 300 na 800 vozidel ročně a finanční objem údržby narostl o 2 miliardy korun. Zatímco se v roce 2017 opravilo jen za 1,7 miliardy korun, v roce 2021 to bylo už za 3,2 miliardy a letos vkládáme do periodických oprav dokonce 3,7 miliardy korun. Bohužel objemu práce a částkám, které našim partnerům dáváme, občas neodpovídá kvalita odvedené práce a plnění termínů. Ty jsou letos u hnacích vozidel až o 75 % času a u osobních vozů o 50 % času překračované,“ upozorňuje náměstek pro servis Michal Kraus.

Špatná reakce na změny

Národní dopravce si je vědom, že část problémů mohla vzniknout v minulosti, kdy došlo k omezení počtu drážních

vozidel a také oprav realizovaných v České republice. Tomu přizpůsobili dodavatelé své kapacity a v uplynulých letech nestihli včas reagovat na změnu trendu a opětovný růst prováděných periodických oprav. Situaci navíc zkomplikovala pandemie COVID-19 a letos také válka na Ukrajině a energetická krize. Zároveň se zásadně modernizuje vozidlový park Českých drah a vzrostly požadavky na profese i na technické vybavení dodavatelů.

Bez PC se neobejdou

„Zatímco dřív, u starých vlaků, stačilo na periodické opravy kladivo, šroubovák a sada klíčů, tak dnes se technici neobejdou bez počítačů a moderní diagnostiky. Řada sofistikovaných dílů se musí servisovat na speciálních pracovištích, třeba brzdý Knorr, a to zase vyžaduje mnohem vyšší úroveň řízení procesů při údržbě. Proto dnes informujeme naše dodavatele o trendech v obnově vozidel i našich plánech na periodické opravy. Kolik lokomotiv, vozů a jednotek k údržbě přistavíme a kolik peněz vyčleníme, aby se mohli včas připravit a investovat do přípravy zaměstnanců, vybavení provozů i zajištění náhradních dílů. Za to ovšem budeme chtít stále vyšší kvalitu práce a dodržování termínů. Dvě složky, se kterými dnes opravdů nejsme spokojeni, a dnes to našim partnerům otevřeně říkáme, protože tyto nedostatky velmi citlivě vnímají také naši klienti v podobě krajů i samotných cestujících,“ doplňuje Michal Kraus.

ČD v současnosti provozují 3 830 lokomotiv, elektrických a motorových jednotek a vozů ve více než 160 různých typech s průměrným stářím 34 let od prvního uvedení do provozu. Během let 2023 až 2026 projde více než 2 000 z nich plánovanou periodickou údržbou vyššího stupně. Národní dopravce pro tento účel očekává výdaje ve výši zhruba 14 miliard Kč. Během příštích 15 let by se měl snížit počet provozovaných typů lokomotiv, jednotek a vozů na polovinu a průměrný věk klesnout zhruba na 18 let.

(peš)

(Ne)vtip měsíce



Požadavek na opravu: Levé okno nejde zajistit, samovolně se otvírá. Vyjádření dílny: Opraveno.

Text a foto Jiří Hron

EK zrušila vyšetřování Českých drah Velké zadostiučinění

Evropská komise zrušila šest let trvající vyšetřování Českých drah. Evropský antimonopolní vyšetřovatelé nenašli důkazy v kauze údajně podnákladových cen na trase Praha – Ostrava. Komise to podle agentury Reuters uvedla ve svém nedávném sdělení. České dráhy rozhodnutí Bruselu vítaly.

Evropský úřad pro hospodářskou soutěž zahájil vyšetřování v roce 2016. O čtyři roky později na něj navázal obviněním Českých drah, že v letech 2011 až 2019 účtovaly na trase Praha – Ostrava podnákladové ceny.

Neopodstatněné obvinění

„Po pečlivém posouzení všech relevantních důkazů, včetně informací obdržených od Českých drah, dospěla komise k závěru, že důkazy nepotvrdily její původní obavy, a proto se rozhodla ukončit vyšetřování,“ píše se ve sdělení Evropské komise. „Skvělá zpráva pro České dráhy. Od Evropské komise

jsme obdrželi rozhodnutí v kauze údajně podnákladových cen na lince Praha – Ostrava. Tvrzené protisoutěžní jednání, ke kterému mělo dojít ze strany Českých drah, nebylo shledáno opodstatněným. Velké zadostiučinění po letech vleklé kauzy,“ uvedl v reakci na twitteru generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Komise dodala, že dál vyšetřuje jinou kauzu Českých drah. V té jde o trh s použitými osobními železničními vagony a figuruje v ní i rakouský národní dopravce Österreichische Bundesbahnen. (čn)

Objektivem Jiřího Adolfa



Téměř tři měsíce probíhala výluka obou traťových kolejí mezi stanicemi Svitavy a Letovice. Zatímco osobní doprava byla nahrazena autobusy, nákladní vlaky byly vedeny odklonem z České Třebové přes Chornici, Velké Opatovice do Skalice nad Svitavou. ČD Cargo zde využívalo v čele vlaků motorové lokomotivy řad 750, 742 a 742.7. Na snímku odklonový vlak 52947 vedený dvojicí motorových lokomotiv 750 275-0 a 013-5 projíždí obloukem u zastávky Trpík.

Text a foto Jiří Adolf

Mojmír Krejčířík – Malý železniční pitaval Smrt Jasona – 1. část

Mohlo by se zdát, že úřady byly v otázce bezpečnosti lokomotivních kotlů až přehnaně úzkostlivé. Stala se však událost, která jejich obavy plně potvrdila. Neštěstí, k němuž došlo 27. července 1848 mezi stanicemi Hulín a Napajedla, bylo do té doby největší železniční nehodou u nás a svým rozsahem se zapsalo i do černé kroniky evropských železnic.

Lidé, pracující toho dne ráno na vrchnostenských polích nedaleko Tlumačova, se s potěšením dívali, jak se v zářezu od Záhlinic vynořil parostroj s nákladním vlakem. Projížděl tudy každý den kolem půl deváté od Přerova k Břeclavi. Díky jemu mohli alespoň na chvíli ustát v práci a narovnat si shrbená záda, aniž by je za to stihly drábovy nadávky. Věděli, že i on si se zájmem prohlíží jedoucí vlak. Dva průvodčí, sedící na střeše jednoho z vozů, zamávali na pozdrav, lidé z polí jim odpovídali.

Jakoby několik děl

Bohumínsko-vídeňský nákladní vlak č. XI byl toho dne velmi dlouhý; kluci leklující na mezi napočítali přes čtyřicet vozů. Poslední vyjel ze zářezu a vlak se šinul po náspu dál směrem na jih.

V tom se to stalo... Ozvala se strašlivá rána, až se všechno otřásl. Jeden svědek, který ji slyšel ze vzdálenosti osmi kilometrů tvrdil, že to byl třesk, jako by najednou vystřelilo několik děl. Lokomotiva vyletla do povětří a za chvíli začaly na pole dopadat kusy železa. Naštěstí nezasáhly nikoho z robotníků. Vyděšení lidé zírali na místo, kde ještě před několika okamžiky viděli dýmající parostroj. Nezbylo po něm ani stopy. Vozy, zaražené v prudkém běhu, se nakupily na sebe, dílem převrátily a sesuly z náspu do příkopů.

Účinek výbuchu byl strašný. Některé železné úlomky a součástky se našly ve vzdálenosti až 600 metrů od místa výbuchu. Z lokomotivy zbyl na trati pouze přední podvozek s dýmníci a válci. Byl výbuchem vržen asi 40 metrů dopředu. Na levé straně leželo v příkopu velké hnací kolo, druhé i s nápravou na opačné straně. Za ním, asi třicet metrů od tratě, se zaryl do země horní díl topeniště se zkroucenými, vzájemně propletenými trubkami, v příkopu ležely zprohýbané rostové tyče.

Největší část válcového kotle, roztrženého na čtyři části, byla vymrštnuta do vzdálenosti téměř 180 metrů od místa výbuchu. Její hmotnost se odhaduje na dva metrické centy. Tendr se zřítit do příkopu a převrátil se, pět vozů naložených dřívím sice zůstalo na trati, jejich náklad však byl kompletně „vyložen“ a vozy namačkány do sebe. Další dvanáct vozů se většinou převrátilo, všechny značně zdemolované. Část nákladu se povalovala po svazích náspu, v příkopech i na polích.

Svědectví

Co se stalo s vlakovým personálem? Poslechneme si svědectví 29letého mazače Karla Zachariáše: „27. července vyjel bohumínsko – vídeňský nákladní vlak se strojem Jason ve čtvrt na devět ráno z Hulína. Vezli jsme 40 naložených vozů a jeden osobní vůz třetí třídy, zařazený na konci jako návštěvní. V něm jsem seděl s druhým mazačem Chromečkem, vrchním nakladačem Paschem a nakladačem Schubertem.

Když jsme minuli stanoviště traťového strážníka u zářezu před Tlumačovem,

slyšeli jsme mohutnou ránu a ucítili silný náraz. Podívali jsme se z okna a viděli, že před námi leží několik vozů na sobě. Vyskočili jsme z vozu a brzy se přesvědčili o hrozné nehodě. Kotel stroje byl roztrhán, tělo strojvedoucího Nischlaga na kusy rozmetané na všechny strany, také oba topiči Černý a Frank byli mrtví; první byl rozmáčkán převráceným tendrem, druhému exploze oddělila hlavu od těla. Tendrová stráž, čistič Prischka, ležel pod dvěma rozmetanými vozy a ještě žil. Protože volal o pomoc, přiskočili jsme k němu a vytáhli ho ven. Měl řadu poranění na hlavě, zpřelámané ruce i nohy a silně krvácel. Položili jsme ho na trávu a poslali pro kněze do Tlumačova. Nakladač Mandl, který seděl na brzdářském sedátku směrem k lokomotivě, měl štěstí. Jeho vůz byl osmnáctý za lokomotivou, šestnáct jich bylo zničeno, sedmnáctý poškozen. Když jsme vytahovali Prischku z pod vozu, chtěl Mandl vyndat balík tabáku, abychom měli více místa. Přitom se několik vozů svezlo, Mandl spadnul zády na hranu vozu a tabákový balík se mu skutálel přes prsa, takže ihned ztratil dech. Kněz, který právě přišel, jej proto zaopatřil společně s Prischkou. (Naštěstí zbytečně, Mandl byl za dva dny úplně v pořádku.) Druhý nakladač, který seděl s Mandlem na stejném voze zády k němu, po výbuchu seskočil z vozu a poranil si přitom nohu. Oba jsme přenesli do domku traťového strážníka.

Těla obou topičů i pozůstatky strojvedoucího byly odvezeny na tlumačovský hřbitov, těžce zraněného Prischku odvezli rovněž do Tlumačova. Vrchní nakladač Pasche přikázal hned strážníkům trati vyvěsit na obě strany nouzové signály. Začali jsme sbírat a snášet trosky, v čemž nám pomáhali i lidé, pracující v polích. Pomocný stroj z Přerova přijel asi za půl druhé hodiny.“

Sešlo se konzilium

Svědectví o osudu strojvedoucího Nischlaga i topičů jsou otřesná. Přednosta hulínské stanice, asistent Rittersfeld: „Za tendrem pod jedním vozem jsem viděl vyčnívat nohy člověka, jenž musel být již mrtev, neboť plně naložený vůz se na něj převrátil. Také mi bylo ukázáno srdce strojvedoucího, zabalené v papíře, a dolní části brady se zbytkem voskovaného kníru, který Nischlag nosil.“

Čistič Prischku uložili na slámu k tlumačovskému sedlákovu Burešovi. U raněného se sešlo celé lékařské konzilium: přerovský železniční lékař Dr. Rokotnitz, napajedelský vrchnostenský ranhojčí Dadák a hulínský lékař Dr. Rudnický. Oba lékaři zamítli Dadákův návrh na amputaci nohy, ale nešťastnému Prischkovi pomoci nedovedli. Obvázali mu rány a dali studené obklady, aby zmírnili jeho utrpení. Asi za dvě hodiny Prischka skončil.

Na místo neštěstí přijel pomocný vlak se strojem Castor, vyžádaný telegraficky z Hulína, kde přijali nouzový signál od traťových strážníků v 8. 45

hodin. Kromě dělníků s nářadím z hulínské stanice pod vedením asistenta Rittersfelda přijeli s Castorem z Přerova vrchní dílovedoucí Ernest Leo a asistent Winternitz. Z obchůzky trati přišel traťmistr Bartsch a během dne dorazili také zástupci úřadů – napajedelský vrchní Diebl s justiciárem Nevrlým a hradíšťský krajský komisař Drobník.

Dvanáctihodinové opravy

Castor odvezl do Hulína nepoškozené vozy, zatímco dělníci se dali do odklizení trosk a obnovy koleje, která byla na délku čtyř kolejnic úplně zničena. Provoz na trati se podařilo obnovit v osm hodin večer. Trosky lokomotivy Jason dopravili do přerovských strojních dílen.

Představa následků, jež by taková exploze měla, kdyby šlo o osobní vlak, vyvolal a u úřadů zděšení. Brněnské policejní ředitelství dostalo za úkol okamžitě zahájit důkladné vyšetřování příčiny neštěstí. Již dva dny po nehodě, 29. července 1848, se objevil v kanceláři přerovské staniční inspekce policejní komisař Ratoliska z Brna, aby zahájil vyšetřování.

Jenže koho vyslyšet a koho obvinít? Doličný předmět-lokomotiva Jason přestal existovat, první svědci nehody nebyli mezi živými. Ratoliska proto zaměřil pozornost na to, co bylo známo o lokomotivě samotné. Ihned po svém příjezdu do Přerova se přesvědčil, že mezi železničáři – zvláště strojvůdci – panuje přesvědčení, že na vině byly závady na stroji. Lokomotiva Jason, jedna ze série šesti strojů typu Adonis vyrobených lokomotivkou ve Vídeňském Novém Městě, byla třínapřavová, s otočným běhounovým podvozkem, dodaná teprve před dvěma roky. Od začátku sloužila v Přerově. Na rozdíl od ostatních strojů však nebyla trvale přidělena žádnému strojvedoucímu. Jezdila podle potřeby, takže se na ni vystřídali téměř všichni strojvedoucí přerovských dílen. To byla pro vyšetřování výhoda. Komisař Ratoliska mohl získat informace o vlastnostech lokomotivy od více svědků. Nejprve však vyslechl osobu nejpovolnější, přednostu strojních dílen.

Mnoho závad

Ernest Leo, vrchní dílovedoucí v Přerově (35 let, narozen v Prusku, ženatý, ve službě Severní dráhy od roku 1838), na komisařovu otázku o možné příčině exploze odpověděl: „Mou první snahou po příjezdu na místo nehody bylo nalézt ventily, z nichž bych nejlépe mohl seznat, zda strojvedoucí nepustil překročení předepsaného tlaku. Z pojistných ventilů jsem však našel jen dolní část, našroubovanou v kotli, takže nemožno říci, zda pružiny pojistného ventilu nebyly příliš silně napnuty. Možné by bylo, že v kotli bylo málo vody. Na rovných částech topeniště a na trubkách jsem při prohlídce trosk zpozoroval namodralou barvu, jež se objevuje na mědi vystavené žáru. To



Fotografie z podobné nehody, která se odehrála v USA

mě vede k závěru, že strojvedoucí měl ve stroji málo vody. Nedovedu si však vysvětlit, jak mohlo při normálním tlaku dojít k tak mohutné explozi. Je-li ve stroji málo vody, obvykle praskají horní řady trubek. Ze zkušenosti je známo, že i při velmi nízkém stavu vody, jestliže se topeniště naplní dřevem, zmenší se proslhávání plamenů trubkami a ty jsou méně vystaveny nebezpečí prasknutí.“

Byl z kotle odstraňován kotelní kámen? Zajímá se vyšetřovatel. „Při kontrole kotelního kamene v přerovských dílnách,“ odpovídal vrchní dílovedoucí, „zjistíme, zda se v trubkách neusazuje kotelní kámen, ale jen měkká hmota, sestávající ponejvíce z hlíny, která je snadno odstranitelná ostříkáním. Je to důsledek zdejší vody.“

Dále pak uvedl z provozních záznamů celkem deset závad, které se v průběhu dvou let na stroji Jason opravovaly. Z nich osm menších odstranili v Přerově. Bylo to např. zlomení výstředníku, páky regulátoru, pístitice a svorníku otočného podvozku a praskání trubek. Ke dvěma opravám musel stroj do ústředních dílen ve Vídni. Poprvé když mezi Hodonínem a Břeclaví praskla hnací náprava, podruhé, když se na válcovém kotli udělala trhlinka. Ve Vídni ji opravili našroubováním železného plátu, ale protože na jeho spodním okraji stále prosakovala voda, musel jej kotlářský mistr Minařík zapravit.

Kde se stala chyba?

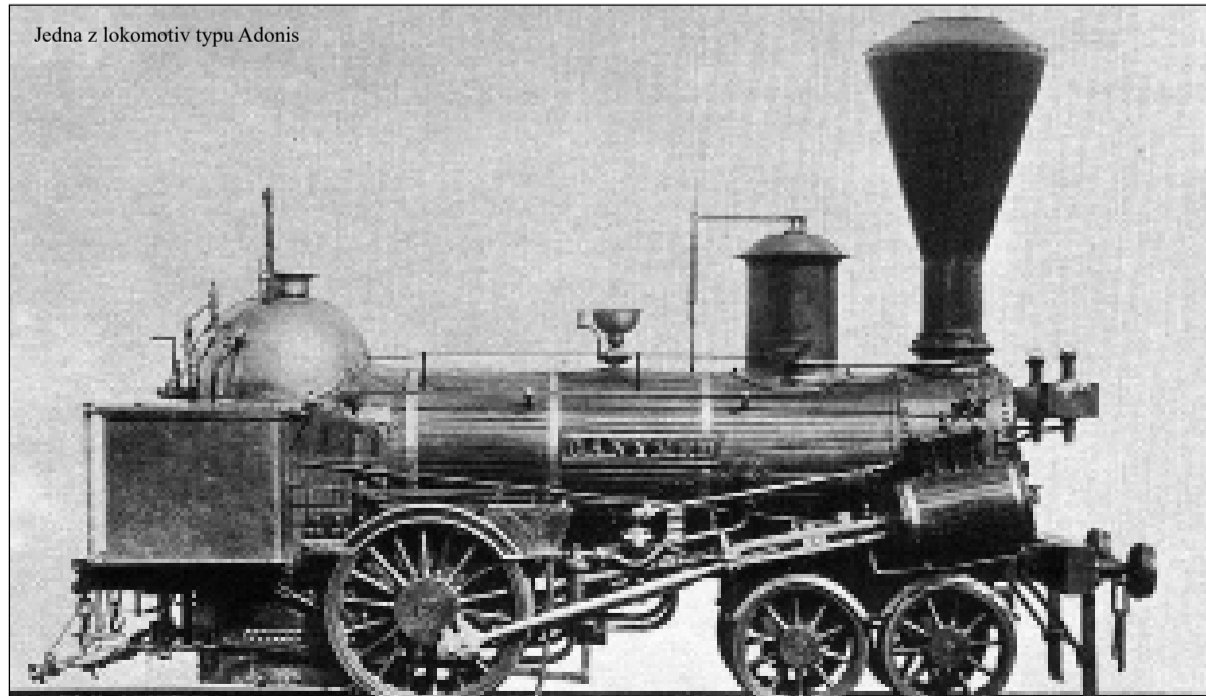
Ředitel strojní služby Severní dráhy Theodor Felsenstein (37 let, narozen v bavorském Erlangu), vyslýchaný jako znalec, uvedeně závady potvrdil a prohlásil, že se jednalo o zcela běžné nedostatky, jaké se na lokomotivách Severní dráhy odstraňovaly v dílnách téměř každodenně. Žádná nebyla takového rázu, aby způsobila výbuch kotle.

Ratoliska se však nezdál zcela uspokojen. Jaké byly materiály, používané ve Vídeňském Novém Městě při výrobě lokomotiv, docházelo-li tak často k závadám strojů a lomům náprav? „Železo a železné plechy dodávané c. k. železárnami v Neubergeru patří k nejhůževnatějším v monarchii, stejně jako měď pro skříňový kotel od firmy Zugmayer,“ vysvětloval ředitel. „Řekl bych, že je dokonce lepší než měď v mnoha anglických či belgických kotlích. Pokud jde o lomy hnacích náprav strojů Jason a Adonis, nedošlo k nim v důsledku nekvalitního materiálu. Spíše se jednalo o konstrukční nedostatky, protože velká hnací kola způsobovala při rychlé jízdě značné boční výkyvy, které by po čase nevydržel ani nejlepší materiál. Stroje této řady proto bude možné používat jen pro menší rychlosti.“

Také další znalec, podinspektor Státní dráhy a technický komisař pro železnice Theodor von Blumfeld, popírel možnost výrobní či materiálové vady. „Jsem názoru, že kdyby na kotli byl špatně provedený nýtový spoj nebo nekvalitní plech, muselo by dojít k roztržení v tomto místě. Ostatní, pevné díly – a zejména skříňový kotel z velmi houževnaté mědi – by zůstaly celé.“

Výpověď ředitele Felsensteina však potvrzovala, že tomu tak nebylo. Podle jeho slov se válcový kotel roztrhl na čtyři díly, přičemž se odtrhnul od dýmnice. Stejně tak plášť skříňového kotle byl na čtyři kusy, topeniště ze tří stran roztrženo a jeho strop prohnut vzhůru, trubková stěna pecní trubkovnice odtržená, kopule ventilu nad skříňovým kotlem vytržena z pláště. Také skutečnost, že se trosky kotle rozletly na všechny strany, svědčila o tom, že přetlak působil na celý kotel rovnoměrně.

Mojmír Krejčířík, foto archiv (dokončení příště)



Jedna z lokomotiv typu Adonis

KLUB ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ
HRADEC KRÁLOVÉ
ČLEN SVAZU MODELÁŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

37.podzimní VÝSTAVA MODELŮ ŽELEZNIC 2022

na královéhradeckém hlavním nádraží

od soboty 12. listopadu do neděle 20. listopadu 2022

Otevřeno ve všední den 14-18 hod., soboty, neděle a svátek 9-18 hod.
(pro předem objednané skupiny od 10 osob ve všední dny už od 9 hod., objednat lze na tel. 721 779954)

Mimo jiné uvidíte digitální TT kolejiště **Kamenice**, velké TT kolejiště **Velký Brod**, dále unikátní H0 kolejiště **SOUTHWEST** (USA) a ve vitrinách modely železničních vozidel, jak rukodělné, tak tovární výroby a také ukázkou **zahradní železnice PIKO**

Po celou dobu výstavy budou všechna vystavená kolejiště v provozu
Přístup na výstavu je z prvního nástupišť

Sledujte naše internetové stránky na adrese **www.kzmkh.eu**

Příběhy a poezie mezi čarami grafikonu

Dne 20. října ujel na pražském hlavním nádraží rychlík do Klatov jedné cestující, neb ji přilákala hudba znějící z prvního nástupiště. U sousedů Nikolase Wintona tam totiž vyhrávala kapela ČZS FISAIC JEDETO! A již za hodinu začala slavnostní akce „Křest a autogramiáda knih Literáti na trati“.

Setkání ve vládním salonku, který „přepřel“ téměř 90 osob moderoval zástupce vedoucího literární skupiny Českého zemského svazu pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC Josef Schrötter.

V úvodu poděkoval všem, kteří se na přípravě knih podíleli a pomohli jejich

vzniku. Zejména železničním společenstvem, které činnost FISAICu podporují, Odborovému sdružení železničářů, které jeho činnost organizuje, železničnímu tisku za propagaci, speciálně mediálnímu oddělení ČD za zajištění prostor salonku, a dalším.

Za dobu činnosti Literátů na trati

bylo vydáno celkem čtrnáct knih. První čtyři byly společně pro prózu i poezii, každý další rok byla vydána samostatná kniha příběhů a kniha poezie. Letos tomu není jinak. Za devět roků v knihách publikovalo 817 autorů. Jsou i tačí, jejichž dílo nalezneme ve všech čtrnácti knihách.

Po představení letošních publikací, krátce pohovořila o FISAICu a jeho činnosti výkonná tajemnice ČZS FISAIC Jarmila Šmerhová. Na ni navázali tři kmoři knihy: Štěpán Lev, Ladislav Vokoun a Pavel Koren. Jmenované při křtu doplnil František Tylšar – vedoucí literární skupiny a jeho pravá ruka Josef Schrötter.

Kniha byla pokřtěna šumivým mokem, proběhlo společné fotografování a následná volná zábava. Za rok se tu opět setkáme!

FJB

Příběhy (Poezie) železné dráhy
Literáti na trati X

Literární skupina ČZS FISAIC vyhlašuje desátý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati, která je příležitostí pro všechny autory, jejichž námětem, múzou či inspirací prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě: „Příběhy Železné dráhy“ a „Poezie Železné dráhy“.

Vášim úkolem je dodání textu, který se dotýká železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, poezii i prózu, povídky, fejetony, cestopisy, články, pohádky...

Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáti na trati“. Ať už profesí či láskou k železničnické profesi.

Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již více než stoleté party a vytvořte společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvalu a pojďme do toho! „Stojí to za to!“

Další informace získáte na webu: <http://obecspisovatel.blogspot.com/>, na e-mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle 776 58 2331.

Fanda :-)

Tylšar
vedoucí literární skupiny ČZS FISAIC a tvůrce knihy

Pozvánka na nohejbal v Tanvaldě

České dráhy, ČD Cargo, SŽ a Federace strojvůdců ČR pořádají tradiční turnaj v nohejbalu trojic. Turnaj se koná v pátek 25. listopadu ve sportovní hale Výšina na Sportovní 576 v Tanvaldě od 9.30, prezentace v 9 hodin.

Turnaje se může zúčastnit každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance ČD, ČD Cargo a SŽ.

- * Startovné za jedno družstvo je 100 Kč.
- * Počet účastníků je omezen na 15 družstev.
- * Platí pravidla hry dle Českého nohejbalového svazu.
- * Občerstvení v průběhu turnaje v baru sportovní haly.
- * Zdravotní dozor zajistí pořadatel.
- * Vyhlášení výsledků turnaje proběhne od 15 hod v restauraci (bude upřesněno) v Tanvaldě.

Akce je financována z centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo a z prostředků C-FKSP SŽ.

Přihlášky a požadavky na případné ubytování před a po dni konání turnaje se přijímají do 20. listopadu. Kontaktní osoba: Pavel Semecký, e-mail: semeckypavel@seznam.cz, tel. 773 008 910, Miroslav Hnat, e-mail: m.hnat@atlas.cz, tel. 724 496 499.

Těšíme se na vaši účast.

(pas)

Vyzvedněte si objednané kalendáře na rok 2023

V minulých dnech a týdnech byly do všech základních organizací Federace strojvůdců zaslány objednané stolní a nástěnné kalendáře, které na rok 2023 vydala naše odborová organizace. Také ZO FS, jež si kalendáře neobjednaly, byla adresována zásilka obsahující jeden nástěnný a tři stolní kalendáře zdarma.

Pokud základní organizace nepožádaly o jiný způsob dodání (například zásilkovou službou anebo na odlišnou než obvyklou adresu ZO), balíky s kalendáři (stejně jako je tomu pravidelně u časopisu Zájmy strojvůdce) byly odeslány ze žst Brno hlavní nádraží služební drážní poštou. V zájmu jejich

bezpečného doručení byly vybaveny průvodkami pro služební zásilky. Zástupci základních organizací si své zásilky mohou vyzvednout na obvyklých odběrových místech. Učiňte tak, prosím, co nejdříve!

Také prosíme, věnujte hlavně pozornost stavu zásilky. V případě, že jste objednali větší počet kalendářů, jež byly při expedici uloženy do několika balíků, zjistěte v první řadě, zda vám byly v pořádku doručeny všechny balíky. Například v případě tří expedovaných balíků jsou tyto označeny 1/3, 2/3 a 3/3. Přímou na místě si také zkontrolujte počet dodaných kusů kalendářů, a to zvláště v případě poškození obalu zásilky.

Správnost si můžete ověřit jednoduše, neboť počet objednaných kalendářů je uveden přímo v záhlaví vaší dodací adresy. Kód „s“ znamená stolní a „n“ nástěnné kalendáře. Celkový počet kusů dodaných v balících musí odpovídat údajům uvedeným v záhlaví adresáta.

V případě jakéhokoliv poškození zásilky, nebo pokud nesouhlasí počet skutečně dodaných kusů s počty uvedenými ve vaší adrese, uveďte zjištěné skutečnosti či nesrovnalosti do předávacího protokolu, kterým je zmíněná průvodka pro služební zásilku, a zjištěné skutečnosti také neprodleně nahlaste elektronickou poštou, písemně anebo telefonicky tiskovému středisku FSČR v Brně.

Případné reklamace dodaného počtu objednaných kalendářů nebo jejich poškození lze z technických důvodů – provedení finální fakturace a smluvní podmínky stanovené mezi tiskárnou a vydavatelem – podat v termínu nejpozději do 30. listopadu 2022. Na pozdější reklamace již bohužel nebude možno brát zřetel. Děkujeme za pochopení.

Po ukončení distribuce budou z Prezidia FSČR i tentokrát rozesílány do základních organizací faktury s vyučtováním vámi objednaných kalendářů. V případě reklamace počtu, budou po dohodě (a prošetření) samozřejmě fakturovány jen reálně dodané kusy kalendářů.

(red)



2. ROČNÍK
O POHÁR PREZIDENTA FEDERACE STROJVŮDČŮ V BADMINTONU
(turnaj ve čtyřhře)

KDY:
SOBOTA 26. 11. 2022 (PREZENTACE 9:30 AŽ 10:00)

KDE: KRNOV, HALA K3 (SMETANŮV OKRUH 2337)

Občerstvení po dobu celého turnaje a ceny zajištěny.

Závazné přihlášky zasílejte nejpozději do 15.11.2022
na adresu: vojkuvka.marek@seznam.cz

Pořadatel turnaje: Federace strojvůdců Krnov

Kont. osoba: Luděk Janešík tel: 725 057 518
Marek Vojkuvka tel: 725 840 670

Společenská rubrika

Dne 27. listopadu oslaví své 70. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě a člen chomutovské ZO FS Miroslav Hrbek. K tomuto životnímu jubileu mu přejí kamarádi a všichni členové ZO FS Chomutov mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let na zaslouženém odpočinku.

V letošním roce odešli do důchodu dva naši členové. K 30. dubnu strojvedoucí ČD Lubomír Špok a 31. července odešel do předčasného důchodu



Poslední týden v říjnu jsme se rozloučili s kolegy, kteří odcházejí do zaslouženého odpočinku a do příštích let jim přejeme hlavně pevné zdraví a mnoho štěstí. Jsou to kolegové: Ladislav Adamčík, Jan Mušálek, Dušan Valenta, Zdeněk Trela a Pavel Rozkoš.

Členové výboru
ZO FS Bohumín

kontrolor vozby ČD Jiří Dvořáček.

Touto cestou jim chceme poděkovat za vykonanou práci na železnici a popřát hodně zdraví, štěstí a životního optimismu v další etapě života. Výbor a ostatní členové ZO FS Frýdek - Místek.

V tomto roce oslavili svých krásných 55 let dva naši členové, 3. července strojvedoucí ČD Petr Malý a 26. září strojvedoucí ČD Petr Hrnčiar. K tomuto významnému výročí jim blahopřejeme a do dalších

let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a všichni členové ZO Federace strojvůdců Frýdek - Místek.

V letošním roce oslavili svá životní jubilea tito naši členové, bývalí strojvedoucí, dnes důchodci: 65 let - Ferd. Koval, Vladislav Kubulus, Miloslav Pokorný, Antonín Huber.

70 let oslavil bývalý strojmistr Cargo Ostrava Libor Kolek, Petr Kania, Zdeněk Šiffner. Kulaté osmdesátiny slaví Ivan Němec, 81 let Karel Štěrbá a Arnold Hölbling, 82 let Milan Petroš, 84 let Miloslav Holemář, 87 let Karel Kunčický, 88 let Karel Fišer a 89 let nejstarší člen naší ZO Josef Březina. Všem našim bývalým kolegům přejeme hlavně hodně zdraví, štěstí a životní pohody, výbor a ostatní členové ZO FS Frýdek - Místek.

Dalším jubileantem je náš kolega strojvedoucí Josef Sloviacek z trineckého pracoviště CDC. Josef je sportovec a tanečník, chlap z velkou energií, na svou šedesátku rozhodně nevypadá, přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Členové ZO FS Jablunkov.



Dne 14. října proběhl v depu Česká Lípa již 15. ročník „Podzimního setkání“ současných a bývalých zaměstnanců. V rámci setkání se uskutečnilo i „Poslední otočení“ tří strojvedoucích – kolegů Boreckého, Kvasničky a Zeržána, kteří odešli do starobního důchodu. Rozloučit se s nimi přišlo jak současné vedení OŘODU Střed, tak bývalé vedení nynějšího OŘODU Západ a zástupci odborových organizací. Bylo milým zjištěním, že i přes nekončící reorganizace a rozdělování ČD se akce zúčastnilo přes 100 lidí napříč všemi činnostmi. Současní

i bývalí kolegové z České Lípy, Liberce, Děčína, Ústí nad Labem i Rumburku si akci užili a patří jim díky za účast. Velké poděkování směřuje i k ZO FS Česká Lípa, ZO OSŽ Česká Lípa a řadě dobrovolníků v čele s p. Cikánem, kteří se podíleli na přípravě a organizaci. Nesmíme opomenout ani harmonikáře Václava Niederleho, který každoročně přispívá k dobré náladě a Radka Hortenského, jež každoročně pořizuje fotodokumentaci. Čerstvým důchodcům děkujeme za odvedenou práci, přejeme hodně zdraví a těšíme se na setkání opět příští rok.



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, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otiskovaných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

