

číslo 22

30. listopadu 2022
ročník 75



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Jízdní výhody: z jednání o navýšení Dnešek + 90% inflace

V úterý 8. listopadu se prezident FSČR Jaroslav Vondrovic společně s viceprezidentem Jaroslavem Vincourem zúčastnili na Ministerstvu dopravy jednání o navržené 17. úpravě Tarifu MD.

Po vzájemné dohodě přítomných zástupců odborových svazů působících u ČD, vedení ČD, odborových svazů SŽ a vedoucích úředníků Ministerstva dopravy byl dohodnut návrh úpravy tarifu v následujícím znění:

- Cena jízdních výhod pro JŘ 2022/23 bude navýšena tak, že ke stávajícím cenám bude přičtena hodnota odpovídající 90 % kumulované inflace za předchozí roky, po které cena navýšována nebyla,

- v návrhu bylo dohodnuto, že v následujících letech bude cena jízdních výhod automaticky valorizována ve

výši 90 % meziroční inflace stanovené k 30. červnu daného roku pro připravovaný jízdní řád. Tento postup zohledňuje stávající i očekávané snížení rozsahu využitelnosti jízdních výhod.

Pro rok 2023 jsou ceny jízdních výhod stanoveny takto:

- zaměstnanci z 1 100 Kč na 1 397 Kč,
- rodinní příslušníci z 1 250 Kč na 1 583 Kč,
- děti a důchodci z 600 Kč na 762 Kč.

Jaroslav Vincour
(více na str. 2)

Dělá Správa železnic pro bezpečnost na svých tratích opravdu maximum? Nespolehlivé podklady

V létě 2022 proběhla výluka na trati v úseku Praha - Neratovice, na kterou pak navázala výluka v úseku Neratovice - Všetaty (obě TTP 537). Během těchto výluk proběhlo několik změn, o kterých strojvedoucí nebyli a stále nejsou (článek jsme v redakci obdrželi 14. listopadu) nijak informováni. Ani písemnými rozkazy, ani změnou TTP či staničních řádů.

Kolega Ondřej Roman celou situaci popsal a dal podnět k řešení i standardní služební cestou, prostřednictvím Hlášení strojvedoucího. Žel, do dnešního dne se nestala ani kýžená náprava popsaného nebezpečného stavu, ale dokonce nebylo předmětné hlášení ani převzato k řešení!

Co se tedy změnilo?

Byla zkrácena nástupiště zastávek Hovorčovice, Zlonín, Kojetice u Prahy a Tišice. Strojvedoucí o této změně nebyli nijak zpraveni. V TTP resp. staničních řádech je dodnes uvedena původní délka nástupišť zastávek. V zastávce Zlonín jsou dokonce v místě dnes už neexistujícího nástupiště v délce cca 35 m ponechány funkční lampy osvětlení. V noci to tedy vypadá tak, že nástupiště v tomto místě stále je, a až na poslední chvíli strojvedoucí zjistí, že lampy už osvětlují pouze příkop.

V žst. Praha-Čakovice se u 2. dopravní koleje objevilo nové cestové hlavní návěstidlo označené jako Lc2a. O jeho aktivaci a umístění opět žádné zpravení, není ani zaneseno ve staničním řádu či plánu žst. Praha-Čakovice!!! Návěstidlo není zneplatněno, ani zakryto či otočeno od koleje. Naopak. Svítí na něm (většinou) stůj a je platné pro jízdu vlaku i posun.

Příliš často

S problémem (nejen) vadných a velmi nespolehlivých podkladů pro práci strojvedoucího se setkáváme až nebezpečně často. Kromě zcela běžných (!!!) upozornění na zásadní rozdíly mezi údaji v TTP a stavem na trati se setkáváme i s chybami ve

staničních řádech. Například při poslední změně TTP v tabulkách 3a (ustanovení místního významu), týkajících se žst. Brno hlavní nádraží, byl uveden poměrně podstatný údaj o omezení při posunu konkrétních řad hnacích i tažených vozidel s odkazem, že „platí ustanovení čl. 13 a 14 Staničního řádu“. Jaký je však údiv, když chce strojvedoucí ona ustanovení nastudovat ale zjistí, že články 13 a 14 aktuálně platný staniční řád hlavního nádraží druhého největšího města v republice vůbec neobsahuje! Jak se má tedy strojvedoucí zachovat?



Nové hlavní cestové návěstidlo Lc2a v žst. Praha - Čakovice.

Kdo bude určen jako viník v případě problému? Bude to úředník, který kýžené články do SR nevložil? Nebo úředník, který zmínku o neexistujících člancích vložil do TTP? Aby tento článek nebyl jen jakýmsi nářkem, požádali jsme SŽ o vyjádření k oběma problematickým bodům. Požádali jsme také o vyjádření dopravce ČD s otázkou, jak je možné, že hlášení našeho kolegy, které se týká tak zásadních věcí, nebylo téměř dva týdny po jeho odeslání převzato k vyřízení? (Hlášení č. 34318 bylo odesláno 3. 11. a ještě dne 14. 11. je stále označeno jako nepřevzaté.)

Nebezpečné chyby

Jak je možné, že jsou strojvedoucímu předkládány poměrně podstatné údaje pro jízdu vlaku,

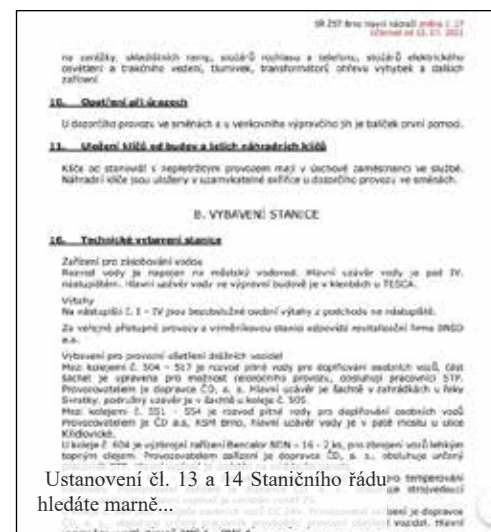


Zkrácené nástupiště zast. Zlonín. Lampy stále osvětlují již neexistující nástupiště.

ve kterých jsou takto nebezpečné chyby? Jak je možné, že při tak zásadních změnách o nich nejsou strojvedoucí nijak informováni? Proč na podněty strojvedoucího není nijak reagováno?

Pevně doufáme, že se na položené otázky dozvíme konkrétní odpovědi. V poslední době jsou strojvedoucí až nebezpečně často vloženi do médií jako viníci mimořádných událostí. Uvědomují si však konkrétní úředníci, že právě jejich práce může být pro bezpečnost vedení vlaku stejně tak rozhodující, jako správná reakce strojvedoucího? Kéž by i tyto úředníci dělali svoji práci tak poctivě, jako my strojvedoucí...

Antonín Sehnal
Ondřej Roman



Vyjádření Správy železnic a Českých drah

Redakce ZS dostala k článku „Nespolehlivé podklady“ následující vyjádření.

České dráhy

Podněty strojvedoucího předávané přes provozní aplikaci Hlášení strojvedoucího jsou postupně vyřizované a předávané Správě železnic tak, aby provedla potřebné úpravy a změny na infrastruktuře nebo v příslušných pomůckách, jako jsou ETJR, TTP a SR.

I v tomto konkrétním případě byly předány uvedené podněty provozovateli dráhy. Mimořádně o trochu delší termín mezi podáním Hlášení, které je zmíněné v textu, a jeho zpracováním a předáním Správě železnic byl dán mimo jiné souběhem s finalizací pomůček pro následující Jízdní řád 2023.

Standardně je termín předání podnětů na Správu železnic v řádu maximálně několika dnů. Podněty od strojvedoucího jsou velmi důležité a aktivně s nimi pracujeme, aby se zlepšily podmínky a bezpečnost na železnici a odstranily případné nedostatky.

Petr Šťáhlavský, České dráhy

Správa železnic

Mnohé změny jsou realizovány průběžně a nejinak je tomu v případě této trati, kde se změny v TTP pořizovaly také průběžně podle harmonogramu prací.

Délka nástupišť vychází z požadavků dopravců a objednatelů dopravy v návaznosti na výhled provozování tratě z jejich pohledu – například typu nasazované vlakové jednotky. Nové kilometrické polohy byly po provedených opravách zaměřeny a jsou v procesu zveřejnění s nejbližší změnou. TTP 537 k 11. prosinci 2022 obsahují změny popisující skutečný stav po ukončení výluk. V reálném prostředí trati jsou nástupiště pochopitelně standardním způsobem značena.

Osvětlení ve Zloníně je v majetku a ve správě obce. Pokud jej pisatel považuje za ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a podá takový podnět, jsme připraveni s obcí o stavu jednat. Konec nástupišť je pro strojvedoucí

i zde řádně označen příslušným návěstidlem.

Umístění návěstidla Lc2a v km 19,054 se v TTP nezveřejňuje. Úprava zabezpečovacího zařízení a informace o novém návěstidle se naopak uvádí ve staničním řádu, s účinností od 21. července 2022. Změna SR Praha-Čakovice byla zveřejněna 13. července. Následně byl upraven také PPR Městské vlečky Praha-Čakovice s účinností od 6. srpna 2022 (tato změna byla zveřejněna 29. července).

V případě ustanovení místního významu uvedeného v tab. 3a stanice Brno hlavní nádraží došlo ze strany zpracovatelů staničního řádu bohužel k prodloužení, platná znění SR a TTP dotčených tratí budou v souladu k 24. listopadu 2022. Problematiku zprarování o ustanoveních v tabulkách 3a Správa železnic již projednávala a momentálně se připravují úpravy tak, aby byli strojvedoucí zprarování přehlednější a o tom, co se jich týká.

Dušan Gavenda, Správa železnic

Sčítání cestujících strojvůdci vyřešeno Nevyužitá šance

Před několika týdny jsem popisoval situaci, kdy byl zahájen průzkum zájmu strojvedoucího v režimu 0/0-S provádět sčítání frekvence cestujících. Na základě tohoto průzkumu byl při nejbližší „sčítací kampani“ spuštěn tzv. zkušební provoz. Sčítání prováděli jen ti strojvedoucí, kteří vyjádřili s požadovanou činností prokazatelný souhlas.

Jelikož to však nebyli všichni, část sčítání byla zajištěna jinými zaměstnanci. Celý projekt byl následně ze strany ČD posouzen a 14. listopadu obdrželo Prezidium FSČR finální vyhodnocení, z něhož uvádím podstatná fakta.

1. Ve sčítací kampani září / říjen se do sčítání frekvence cestujících po předchozím dotazovém šetření dobrovolně zapojilo přibližně 70 procent strojvedoucího.

2. I přes zvýšené náklady zaměstnavatele byla realizace sčítací kampaně v září a říjnu 2022 zajištěna a pilotní projekt byl vyhodnocen jako přijatelné kompromisní řešení, které splnilo daný účel.

Protože zaměstnavatel uznal, že sčítání není pracovní povinností, vyplývající z uzavřené pracovní smlouvy profesí strojvedoucího, mohlo by se zdát, že snaha FSČR skončila úspěchem. Sčítání je nyní strojvedoucími vykonáváno pouze na základě jejich souhlasu a za jasně stanovenou odměnu.

Já si však dovoluji vyslovit určité osobní zklamání z přístupu strojvedoucího k dané problematice. Prvotním impulsem pro zahájení jednání byly protesty z řad strojvedoucího, že sčítání není práce strojvedoucího a prováděním dvou činností zároveň (vedení vlaku po dopravní i technické stránce a sčítání), může dojít k ohrožení bezpečnosti. (pokračování na str. 2)

Z tratí Správy železnic zmizely další desítky přejezdů Nejbezpečnější neexistuje

Správa železnic úspěšně pokračuje ve snižování počtu přejezdů na své síti. Od počátku roku 2022 bylo zrušeno již bezmála sedm desítek úrovnových křížení železnice s dalšími komunikacemi.

Vedle úprav vedoucích k vyšší úrovni zabezpečení železničních přejezdů představuje právě redukce jejich počtu další významnou cestu ke zvyšování bezpečnosti drážního i silničního provozu a jejich plynulosti. Nejbezpečnější přejezd je totiž takový, který vůbec neexistuje.

Zatímco před dvěma lety ubylo 37 a loni 52 přejezdů, letos tempo dále zrychlilo. Ze 7 734 na začátku roku 2022 se počet přejezdů na tratích Správy železnic snížil již o 69.

Projevuje se tak zjednodušení celého procesu rušení železničních přejezdů díky novelizované legislativě účinné od roku 2021. Ta usnadňuje řešení v případech, kdy se cesta přes jiný přejezd s minimálně stejným stupněm zabezpečení neprodlouží o více než pět kilometrů. Po individuálním posouzení a dohodě se samosprávami a dalšími dotčenými subjekty jsou rušeny především málo využívané přejezdy na polních a lesních cestách, kde Správa železnic často řeší také náhradní

přístup k dotčeným pozemkům. Jde ale i o přejezdy naopak s vysokou intenzitou dopravy, které jsou nahrazovány mimoúrovňovým křížením.

Dvacet ve středních Čechách

Z letos dosud zrušených přejezdů šlo v 34 případech o úrovnová křížení zabezpečená výstražným křížem, dalších 22 bylo osazeno mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Zanikly ale i přejezdy s výstražnými světly či závorami, často v souvislosti s modernizací tratí. Například díky přeložkám v rámci modernizace 4. železničního koridoru.

Plně dvě desítky zaniklých přejezdů se nacházely na území Středočeského kraje, po deseti ubylo v kraji Jihočeském a také Moravskoslezském. Naopak v Plzeňském kraji nebo například na Vysočině bylo letos zatím zrušeno pouze po jednom přejezdu. V drtivě většině zanikla křížení dráhy s místními a účelovými komunikacemi, pouze osm přejezdů se nacházelo na silnicích vyšších tříd. Obdobným tempem jako letos by mělo rušení přejezdů pokračovat i v následujícím roce. (sž)



Správa železnic hledá projektanta pro VRT v Praze Navýší kapacitu železnice

Správa železnic vyhlásila další veřejnou zakázku na dodavatele dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro novou síť vysokorychlostních tratí. Projektant připraví technický návrh v pořadí již osmého úseku sítě, a to mezi pražskými Vršovcemi a Běchovicemi.

Vysokorychlostní trať (VRT) na území hlavního města je součástí připravovaného ramene RS 1 Praha – Brno – Ostrava. Na úsek s pracovním názvem VRT Praha naváže již projektovaná trať v Polabí, kterou budou v budoucnu využívat také vlaky ve směru na Pardubice, Hradec Králové nebo Wroclav. Dodavatel kromě DÚR zpracuje také dokumentaci pro posouzení vlivů stavby na životní prostředí EIA, digitální model VRT Praha ve standardu BIM a návrh spolehlivosti a bezpečnosti tratí v souladu se systémem RAMS. Součástí zakázky je rovněž návrh čtvrté traťové koleje mezi stanicemi Praha-Libeň – Praha-Běchovice a zázemí pro údržbu vysokorychlostních souprav ve Strašnicích.

Správa železnic vyhlásila zadávací řízení podle inovativní

metody Best Value. Její principy jsou aplikovány v průběhu celé soutěže, včetně hodnocení nabídek. Cílem tohoto příjmu je nalezení kvalitního, samostatného a invenčního dodavatele, který se vypořádá se složitým prostředím městské zástavby.

VRT Praha navýší kapacitu železnice v hlavním městě. Navržena bude jako dvoukolejná trať vybavená evropským zabezpečovacím ETCS. Rychlost vlaků se v tomto úseku bude pohybovat mezi 160 až 240 km/h. Dokončení dokumentace pro územní rozhodnutí předpokládá Správa železnic v roce 2025, zahájení stavby pak v roce 2029.

(sž)

Prodloužení platnosti jízdních výhod Českých drah Prolongace na rok 2023

K prodloužení platnosti jízdních výhod Českých drah pro rok 2023 bylo stanoveno období od 21. listopadu do 10. prosince 2022.

Prolongační částky pro rok 2023 jsou stanoveny takto:

Zaměstnanci	1397 Kč
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	1583 Kč
Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků)	1583 Kč
Důchodci	762 Kč
Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotci)	762 Kč

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazky na In Kartě na další období, a to do 9. prosince 2023.

Prolongační částka uhrazená pro rok 2022 je platná do 10. prosince 2022.

Úhrada prolongační částky

prolongační částku lze uhradit u pokladni přepážky ČD s UNIPOK - hotově, platební kartou nebo EPIK nebo v eShop ČD prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit.

Potvrzení dokladaná v době prolongace

V době prolongace je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení musí mít platnost pro rok 2022 (lze dodat potvrzení vystavené listopadem, prosincem 2022) a je možné doručit osobně nebo zaslat doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem.

Průkazy pro bezplatnou jízdu

V době prolongace lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazy pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců ČD, a.s. a důchodců ČD, a.s., kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazu).

Příjem požadavků o vystavení průkazů s platností pro rok 2023 bude umožněn od 21. listopadu 2022. Průkazy vydané v roce 2022 (vč. potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2022) jsou platné do 10. prosince 2022, bez ohledu na to, zda je uhrazena prolongační částka pro rok 2023 či nikoliv.

Od 21. listopadu 2022 lze již žádat pouze o průkazy s platností roku 2023.

O průkaz s platností r. 2023 lze požádat kdykoliv během roku, nejen v době vyhlášené prolongace.

Další přepravní podmínky platné pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod

Časové příplatky k zaměstnaneckým jízdním výhodám

- Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku – 790 Kč pro zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovci, vdovci, sirotci 15+) / 400 Kč pro důchodce a děti, včetně sirotků -15 let (pro příznání levnější ceny u dětí do 15 let je rozhodující věk v okamžiku provádění prolongace).
- Časový příplatek pro zavazadla – 590 Kč pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není.

Úhrada časových příplatků a jejich pořízení probíhá stejně jako při prolongaci roku 2022.

Při prolongaci na pokladni přepážce ČD s UNIPOK nejsou příplatky vydávány automaticky, ale pokladník musí jejich výdej ručně potvrdit. Proto v případě, že má držitel In Karty s aplikací železniční průkazky na příplatky nárok, je nutné požádat pokladníka o jejich výdej.

Jednorázový příplatek k jízdním výhodám

Držitel jízdních výhod, který nepředloží ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) časový příplatek, zakoupí si jednorázový příplatek pro komerční vlaky. Do půlnoci 10. prosince 2022 ve výši 125 Kč (včetně případného předprodeje) a od 11. prosince 2022 ve výši 150 Kč. Platí jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovou třídu, pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod.

Uznávání jízdních výhod obvodu Jihomoravského kraje

Časový příplatek JMK (týká se pouze regionálních vlaků objednaných JMK; na vlacích dálkové dopravy objednaných Ministerstvem dopravy ČR zaměstnanecké jízdní výhody nadále platí) je určen pro všechny držitele In Karty s aplikací železniční průkazky.

Časový příplatek JMK lze zakoupit u pokladni přepážek ČD se zařízením UNIPOK za jednotnou cenu 1650 Kč a lze ho nahradit pouze na zaměstnaneckou In Kartou.

Časový příplatek má platnost ode dne provedení (úhrady) následující prolongace do dne vyhlášení prolongace dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod (tzn. časový příplatek JMK pořízený v r. 2022 má platnost do 10. 12. 2022, časové příplatky pořízené v době prolongace pro rok 2023 platí od 21. 11. 2022).

Podmínkou využití tohoto časového příplatku je držení In Karty s platnou aplikací ŽP, tzn. musí být uhrazena prolongace pro rok 2023. Tento časový příplatek lze zakoupit ve vyhlášeném

Sčítání cestujících strojvůdci vyřešeno

(dokončení ze strany 1)

To byl také jeden ze základních argumentů FSČR proti provádění této činnosti strojvedoucími. Většina kolegů však situaci nakonec vyhodnotila jinak. Tomu postojí sice rozumím (doposud „sčítali“ zadarmo), ale nepovažují ho za šťastný.

Upozorňuji na důležitou pasáž z dokumentu Průzkum zájmu – realizace povinností spojených se zajištěním sčítání na tratích v režimu 0/0-S:

Základním předpokladem pro realizaci níže uvedeného záměru je předpoklad, že všechny činnosti s tím spojené jsou vykonávány na základě dobrovolnosti strojvedoucích, kteří zajišťují provoz na tratích v režimu obsluhy 0/0-S a za předpokladu dodržení níže uvedených náležitostí:

- při realizaci nedochází ze strany zaměstnavatele ani zaměstnance k žádným změnám ve vztahu k povinnostem vedení vlaku

Souhlas s odpovědností

Vyjádřením souhlasu se sčítáním tedy na sebe každý bere i odpovědnost dodržet výše uvedené povinnosti. Zároveň konstatuji, že v budoucnu budeme velmi obtížně bojovat proti kumulaci pracovních činností. V tomto případě jsme nevyužili velkou šanci a dali přednost nepřilíh vysokému finančnímu profitu. Ten, podle mě, stejně nebude mít dlouhého trvání. Např. na „Plzeňsku“ bude, rozhodnutím objednavatele dopravy, provoz v režimu 0/0-S, končit. Ve výhledu ČD je také technické řešení sčítání, například formou tzv. sčítacích rámců.

Co dodat závěrem?

Pro mě osobně příběh „sčítání“ a tříletá snaha něco změnit skončil rozpačitým pocitem pouze částečného úspěchu. Kdo nechce, nesčítá.

Josef Bock

Objektivem Pavla Mlejníka



Dvě lokomotivy s přezdívkou brejlovec před ústeckou rotundou. Navenek jsou vzhledově stejné, ale co se týče pohonu spalovacího motoru tak je každá jiná. Zatímco 753 770 prošla modernizací dosazením motoru Caterpillar její kolegyni 750 338 pohání původní motor ČKD K 12V 230 DR.

Text a foto Pavel Mlejník

prolongačním období kdykoliv, bez poplatku 300 Kč za tzv. dodatečné zakoupení příplatku.

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdné IDS JMK

Platí pro zaměstnance ČD, a.s., kteří zabezpečují provoz dopravy pro JMK.

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdné IDS JMK zakoupený pro rok 2022, má platnost kuponu do 31. prosince 2022.

Pro rok 2023 je cena kuponů stanovena (platbu si hradí každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance sám): 480 Kč zaměstnanec, 990 Kč rodinný příslušník zaměstnance.

Podrobnější podmínky pro zakoupení tohoto jízdního dokladu budou řešeny samostatným opatřením, vydaným pod č.j. 2058/2022-KNLZ, ze dne 14. 11. 2022.

Uznávání jízdních výhod v rámci Plzeňského kraje

V regionálních vlacích kategorie Os na lince P2 (Beroun - Plzeň - Klatovy) na území Plzeňského kraje (PK) v úseku Kařez – Plzeň hl. n. – Klatovy uvedených v příloze k tomuto pokynu nelze použít k bezplatné přepravě železniční průkazky, průkazky pro bezplatnou jízdu ani služební traťové jízdenky. V tomto úseku si musí cestující ve vlacích uvedených v příloze k tomuto pokynu zakoupit jízdní doklad podle tarifu a smluvních podmínek IDPK, jízdné dle Systému jednotného tarifu (SJT), případně roční zaměstnanecké jízdné IDPK.

Ve vlacích dálkové dopravy (kategorie R a výše) objednaných Ministerstvem dopravy ČR a ve vlacích regionální dopravy (Os a Sp) na lince P2, které nejsou uvedeny v příloze k tomuto pokynu, a ve vlacích regionální dopravy (Os a Sp) na ostatních linkách na území Plzeňského kraje objednaných Plzeňským krajem nadále platí železniční průkazky, průkazky pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky bez omezení.

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdné IDPK (platí zatím pouze pro zaměstnance ČD, a.s., kteří zabezpečují provoz regionální dopravy pro PK) - podrobnější podmínky pro zakoupení tohoto jízdního dokladu pro rok 2023 jsou řešeny samostatným opatřením, vydaným pod č.j. 2086/2022-KNLZ. V přípravě je rozšíření zaměstnaneckého jízdného IDPK pro důchodce, předpoklad zavedení během prvního čtvrtletí 2023.

Kompletní informace k prolongaci roku 2023 naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2023 (dokument č.j. 1948/2022-KNLZ, ze dne 14. 11. 2022). Pokyn, vč. příloh, je k dispozici na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a.s. zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Šárka Pupíková, specialista benefitů ČD

Mojmír Krejčířík – Malý železniční pitaval Smrt Jasona – 2. část

V 19. století na železnici docházelo k nehodám, které se vyšetřovaly. Konstruktoři se snažili spočítat i odhadnout, jak by se stroje mohly chovat a na co by měl strojívedce dbát. Vše se ale předpovědět nedalo a „lidský faktor“ fungoval již tehdy. 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.

(dokončení)

Výrobní či materiálovou vadu mohl komisař Ratoliska definitivně zamítnout jako možnou příčinu výbuchu. Nezbylo než zaměřit vyšetřování na zjištění, zda nedošlo k selhání techniky nebo člověka, který jí ovládal. Z toho, co se zatím komisař dozvěděl, se dalo usuzovat, že až do exploze byl stroj zcela v pořádku. Hulínský asistent Rittersfeld vyšetřovateli řekl, že když hovořil se strojívedcem Nischlagem o připojení šesti vozů, nezmínil se ani slovem o nějaké závadě na stroji. Strojvedoucí byl zcela normální, tvrdil asistent, klidný a určitě strážlivý. A vůbec si na nic nestěžoval. Také podinspektor Blumfeld uvedl jednu zajímavou podrobnost: ve dvířkách topeniště se našlo vklíněné poleno, jen trochu ohořelé. Svědčí to o tom, dedukoval Blumfeld, že strojvedoucí těsně před katastrofou neměl tušení o nějakém nebezpečí a chtěl dát ještě přiložit pod kotel. Cím více se však zvětšoval okruh svědků, které Ratoliska vyslyšel, tím zřetelněji se začínalo ukazovat, že o dosavadních zjištěních lze důvodně pochybovat.

Nebyly tedy při opravách a prohlídkách stroje Jason zjištěny nějaké závady v materiálu? Při opravách se zpravidla málokdy narazí na závady v kvalitě materiálu, takže asi ani nebyla možnost takového zjištění. A strojvedoucí nic takového nehlásil.

Ze by tedy vinu na neštěstí měl strojvedoucí Nischlag? Tomu však odporovaly pověsti, kolující po Přerově, že příčinou výbuchu byla špatná kvalita materiálu kotle Jasona. Komisař se proto začal zajímat, o co se tyto názory opíraly. Přerovský staniční asistent Karel Winternitz (38 let, z Pardubic) vypověděl, že při prohlídce troskek mu zástupce pražského provozního komisaře inženýr Schiele ukázal hlavu nýtu, jež byla silně hrubozrná, což je známkou nekvalitního železa. Stejně znaky měly mít i lomové plochy roztržených částí válcového kotle.

Nespolehlivý stroj

Ratoliska si postupně nechal předvolat všechny strojvedoucí, kteří s Jasonem jezdili. Johann Kunzer (31 let, z Tyrolska) si vzpomněl, že mu olomoucký strojvedoucí Schillinger jednou líčil jízdu s Jasonem jako velmi nebezpečnou. Stroj se během jízdy nadměrně zahříval, neboť písky válců vyfukovaly příliš mnoho páry. Dokonce naposledy odmítl na Jasonu jet, ale na příkaz dílovedoucího Lea nakonec musel. Franz Unverzagt (38 let, Magdeburg) uvedl, že na nebezpečnost Jasona vrchního dílovedoucího výslovně upozorňoval. Dostalo se mu odpovědi, že po výměně některých vadných trubek bude Jason muset ještě několikrát jet, protože je nedostatek strojů. Také další strojvedoucí se shodovali v tom, že Jason byl nespolehlivý. Z některých nýtů prý prosakovala voda a na válcovém železném kotli byla trhlinka, z níž ucházela pára.

O strojvedoucím Nischlagovi všichni tvrdili, že nemohl mít na nehodu žádnou vinu, neboť byl znám jako velmi spolehlivý. To ostatně potvrdili i jeho

nadřízení. Ale v jeho prospěch mluvilo ještě jedno závažné svědectví. Krátce po nehodě vyhledali v Tlumačově těžce zraněného čističe Prischku dva strojvedoucí, kteří přijeli s pomocným strojem Castor, Kunzera a Doležal. Vyžádali si doktora Rokotitze a justiceira Nevrlého jako svědky, a když se přesvědčili, že je Prischka při dobrém vědomí, položili mu otázku, zda byla v kotli před explozí voda. Prischka odpověděl, že v kotli byl dostatek vody a vodoznak ukazoval správný stav. Pak se Kunzer zeptal, co bylo příčinou výbuchu. Zraněný odvětil, že neví, všechno bylo v pořádku. Neumí si neštěstí vysvětlit, ale zcela jistě nelze strojvedoucímu přičítat nejmenší vinu.

Měl jsem jet já

Vypověď zraněného čističe Prischky, potvrzená oběma svědky, měla svoji váhu. Prischka musel tušit, že zemře. Kněz mu udělil poslední pomazání, justiceir pořídil poslední vůli. Kdyby měl jen podezření, že strojvedoucí něco zanedbal, jistě by to uvedl. Takto se však zdálo, že spíše nebylo něco v pořádku s vypovědí vrchního dílovedoucího. Ratoliska si proto nechal Ernesta Lea předvolat znovu. Přečetl mu protokoly se strojvedoucími a zeptal se, proč nedbal na četná upozornění, že jízda Jasona je nebezpečná. Leo se však bránil, že takové stížnosti uváděli strojvedoucí denně a u všech strojů, takže je nemohl brát příliš vážně. Šlo vesměs o běžné závady, které nemohly znamenat ohrožení bezpečnosti. Nemohl si také dovolit vyřadit stroj z provozu jen na základě jednostranných a nedostatečně zdůvodněných obav strojvedoucího.

Ratoliska však nebyl o pravdivosti Leových slov zcela přesvědčen. „Bylo udáno,“ uhodil na něj, „že jste v den neštěstí na poslední chvíli odmítl jet na stroji Jason. To přece nesvědčí o vaší důvěře ve spolehlivost této lokomotivy!“ Doposud sebevědomý dílovedoucí znejistěl: „Je pravdou, že jsem toho dne měl jet s Jasonem do Napajedel,“ bránil se, „ale zmeškal jsem odjezd vlaku. Důvodem byla rozmlška se staničním asistentem Hödlem, která mě vlastně zachránila život. Naopak,“ nabyli Leo opět své jistoty, „okolnost, že jsem chtěl na tomto stroji podniknout jízdu, svědčí o tom, že jsem byl plně přesvědčen o bezpečnosti a spolehlivosti stroje Jason.“ Vyšetřovatel pokrčil rameny a změnil téma.

„Zjistil jste při prohlídce troskek lokomotivy nějaké vady materiálu?“

„Prohlédl jsem podrobně řadu měděných plechů skříňového kotle. Lze z nich usuzovat na dobrou kvalitu provedení.“

„Jakou tažnou sílu měl Jason?“ chtěl vědět komisař.

„Lokomotivy této řady jsou určeny především pro osobní vlaky a jsou počítány na vyšší rychlosti. Používají se však také pro nákladní vlaky. Jason běžně dopravoval vlaky se 40 až 45 dvounápravovými nákladními vozy, z nichž každý naložený měl hmotnost

5,5 tuny. Přitom na vodorovné trati dosahoval stanovené rychlosti 26 km/h,“ řekl dílovedoucí.

„Jakou zátěž vezl v den exploze?“

„Při odjezdu z Hulína měl Jason 41 dvounápravových nákladních vozů, domnívám se, že naložených, takže mohl vézt zátěž asi 225 tun.“

Mnoho páry

Podívejme se na mozaiku výpovědí, z níž se vyšetřující komisař snažil postupně poskládat obraz posledních chvil před explozí.

Nakladač Mandl vypověděl: Krátce před nehodou jsem si všimnul divného hučení stroje. Zvuk mi připadal nezvyklý a zvláštní, zavolal jsem proto na svého souseda v zádu na voze: „Nevím, co to dnes s Jasonem je!“ Za chvíli na to došlo k výbuchu. Vrchnostenský dráb Pavelka, který byl od místa exploze vzdálen asi 700 metrů, si všimnul, že těsně před vjezdem do zářezu uvedl strojvedoucí do chodu čerpadla. Nejzajímavější však byla výpověď traťového strážníka Josefa Langa: „Když 27. července ráno nákladní vlak č. XI jel kolem mne normální rychlostí, všiml jsem si, že z pojistného ventilu uchází se silným sykotem neobvykle mnoho páry. Viděl jsem strojvedoucího stát předkloněného na levé straně asi půl minuty. Potom se vzpřímal a vrátil se na obvyklé místo na pravé straně. Spustil jsem vytažený signální koš a v tom okamžiku se ozvala rána.“

Ortel nad vinou

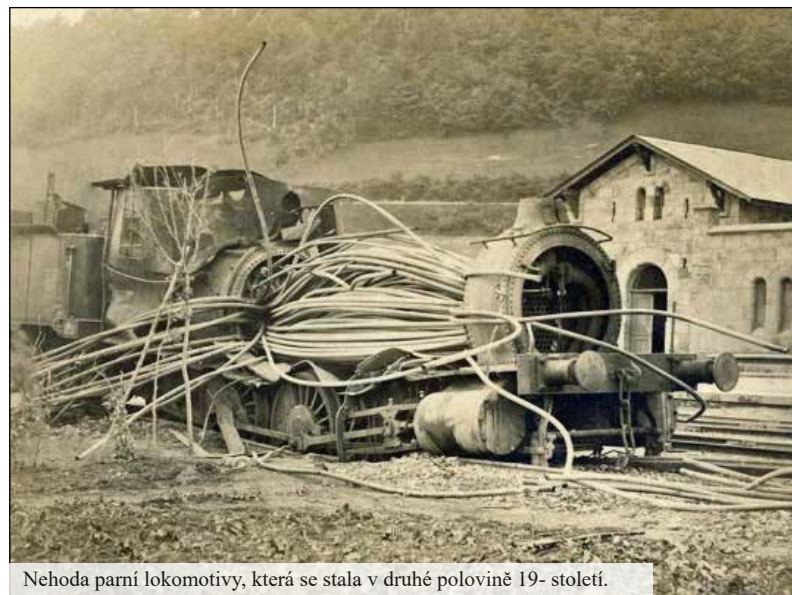
Když přerovský vozmistr Hoffberg přinesl komisaři Ratoliskovi kus armatury, kterou objevil v hromadě troskek a vysvětlil mu, že se jedná o horní kohout vodoznaku, měl komisař pocit, že má v rukou odpověď na otázku, zda Nischlag výbuch zavínil, nebo ne. Strojní ředitel Felsenstein mu vysvětlil funkci kohoutu: Podle instrukcí musí být během jízdy vždy otevřen. Kdyby byl uzavřen, pak by mohl být strojvedoucí tímto zanedbáním vinen, protože vodoznak by byl stále plný vody, v kotli však by jí byl nedostatek. Značná část kotle a trubek by se rozžhavila. Při kolísání stroje za jízdy pak může dojít ke krátkodobému smočení žhavých ploch vodou a mimořádný vývin páry by pak mohl mít za následek explozi. „Prohlédněte si tento kohout,“ podal Ratoliska armaturu řediteli. „V jaké je poloze?“ Chvilu napětí. Felsenstein otočil kohoutem. Je uzavřený. Tak tedy strojvedoucí Nischlag. Jenomže komisař nebyl žádný začátečník. Věděl, že nález uzavřeného kohoutu vodoznaku nestačí jako zákonný důkaz proti strojvedoucímu. Vždyť kohout mohl uzavřít ten, kdo jej našel. Ale ukázalo se, že o nálezci nikdo neví. Součástky poházené po polích snášelo mnoho lidí, těžko zjistit, kdo donesl právě kohout. Venkované ani nemohli vědět, jakou součástku našli.

Ratoliska však přece narazil na stopu. Traťmistr Bartsch se upamatoval, že nějaký kohout našel dvanáctiletý hoch z Tlumačova, František Kulenda.

Donesl mu jej druhého dne s tím, že ležel nějakých dvě stě metrů od trati. Tvrdil, že s kohoutem neotáčel a odevzdal jej v takovém stavu, v jakém jej našel. Napajedelský vrchní Diebl na Ratoliskovu žádost chlapce vyslechl. Hoch netušil, že tím vyřkl ortel nad vinou strojvedoucího Nischlaga.

Skutečné?

Ratoliska chtěl mít jasno. Pátral dále a nakonec zjistil, že Kulenda nenašel kohout od vodoznaku, ale – jak potvrdil napajedelský asistent – kohout od trubky,



Nehoda pamí lokomotivy, která se stala v druhé polovině 19. století.

kteřou se pára napouští do tendru. Vinu strojvedoucího Nischlaga se tedy nepodařilo prokázat. Ale nálezy znalců, kteří zjistili modročervené zabarvení měděných a mosazných součástí kotle svědčily o tom, že kotel byl skutečně vystaven mimořádnému záru. V tom, jak k tomu došlo, však nepanovala jednotná názoru.

Ředitel Felsenstein soudil, že to nemuselo být nedostatkem vody v kotli, ale účinkem exploze traskavého plynu (směsi dvou dílů vodíku a jednoho dílu kyslíku). Svou hypotézu o náhlém přehřátí celého kotle zdůvodňoval tím, že pojistný šroub ve stropě topeniště byl nalezen v neporušeném stavu. „Tento dutý šroub, vyplněný olovem,“ vysvětloval Felsenstein, „byl zasazen do stropu měděného stojatého kotle. Při poklesu vody v kotli se olovo žarem vytaví, otvorem šroubu pára vnikne do topeniště a uhasí oheň. Protože šroub byl nalezen neporušený, lze usuzovat, že k explozi došlo rychleji, než se olovo stačilo roztavit,“ uzavřel ředitel.

„Jak si však vysvětlujete vznik traskavého plynu?“ chtěl vědět komisař. „Mohu si to vysvětlit jen tím, že při vysokém tlaku páry dochází k tvorbě elektřiny, jež má za následek rozložení vody na vodík a kyslík. To však je pouze předpoklad, protože ani vědcům není v této věci příliš jasno.“

Mimořádná energie

Hypotézu o expanzi traskavého plynu zastával i přerovský asistent Winternitz. Jiného názoru byli další dva znalci, inženýr Severní dráhy Fischer a podinspektor Státních drah Blumfeld. Shodovali se však s ostatními v tom, že nešlo o běžný výbuch způsobený přetlakem, ale o účinek mimořádného vývinu energie. Podle Fischera k němu mohlo dojít odpadnutím kotelního kamene z pláště kotle. Rozžhavaná plocha pláště tím náhle přišla do styku s vodou, což mělo za následek vývin obrovského množství páry. K výbuchu muselo dojít zcela nečekaně, usuzoval Fischer, neboť podle svědectví čističe Prischky až do okamžiku exploze chodil stroj normálně.

S tím však nesouhlasil Blumfeld. Podle jeho názoru nebylo možné přikládat Prischkově svědectví velkou váhu. Jednak učinil svou výpověď v těžkém traumatu, druhak musel ve funkci tendrové stráže sedět zády ke stroji. Proto bylo třeba podle Blumfelda dát spíše na výpovědi traťmistra Bartsche, strážníka Langa a nakladače Mandla – stroj krátce před výbuchem nezvykle hučel, silně vypouštěl páru a strojvedoucí u stroje cípil dělal. To vše svědčilo o tom, že něco nebylo v pořádku a Nischlag závadu, snad na vodoznaku či jinde, upozoroval. Došlo-li z nějakého důvodu k nadměrnému přehřátí kotle – například proto, že byl nedopatřením uzavřen kohout vodoznaku, či byla odstavena nebo porouchána čerpadla – mohlo v důsledku náhlého pohybu vody nebo přičerpáním čerstvé vody dojít k příliš rychlému vývinu páry. Blumfeld na podporu svého názoru uváděl také skutečnost, že podle výpovědi personálu přerovských dílen se kotelní kámen u lokomotiv téměř nevyskytoval.

Nedostatek důkazů

Ale v tom případě, ověřoval si komisař, by měl vinu na neštěstí opět strojvedoucí? „Ano,“ připustil podinspektor Blumfeld, „část viny by mu musela být připsána. Místo, aby se snažil o pomalé ochlazení rozžhavaného kotle ztlumením ohně, nevhodným způsobem přičerpal vodu.“

Lze toto nevhodné jednání prokázat svědectvím dráby Pavelky, který viděl stroj vedoucího uvádět čerpadla do chodu? „Tato výpověď“ by mohla potvrdit jeho vinu. Při prohlídce troskek bylo zjištěno, že čerpadla byla provozuschopná. Pak ale k nedostatku vody nedošlo v důsledku závady na čerpadlech, ne? zjišťoval komisař. „Ne tak docela. Strojvedoucí mohl zjistit na čerpadlech závadu, odstranit ji, a znovu uvést do chodu. Také mohla být nedopatřením nějaký čas odstavena z provozu. Tím by samozřejmě nesl Nischlag rovněž na výbuchu vinu.“

Stanovisko podinspektora Blumfelda znělo logicky a bralo v úvahu známá fakta. Jenže jak v tom případě vysvětlit, že pojistný šroub ve stropě topeniště zůstal neporušený, uvažoval Ratoliska. Ten hovořil jasně v Nischlagův prospěch. Navštědčoval, že k explozi došlo v poměrně krátké době.

Nezbylo než další vyšetřování pro nedostatek důkazů zastavit. Pro každý případ však brněnské policejní ředitelství požádalo úřední cestou odborné vyjádření C. K. polytechnický institut ve Vídni. Profesor strojnictví Burg ve svém dobrozdání vyslovil stejný názor jako Fischer a Blumfeld. Ne traskavý plyn, ale náhlý kontakt studené vody s částí žhavé plochy kotle. Jedině tak mohlo dojít k mimořádně prudkému vývinu vysoce tlakové páry v kotli. Svou hypotézu doložil profesor Burg teoretickými výpočty, s nimiž dokonce předstoupil před císařskou Akademii věd. Zjistil, že jestliže jen jedna desetiina celé topné plochy kotle je rozžhavaná, okamžitě po jejím dotyku s vodou stoupne expanzní tlak v kotli z normálních šesti na 95 atmosfér. Tak prudké zvýšení tlaku vysvětlovalo podle profesora obrovský účinek výbuchu.

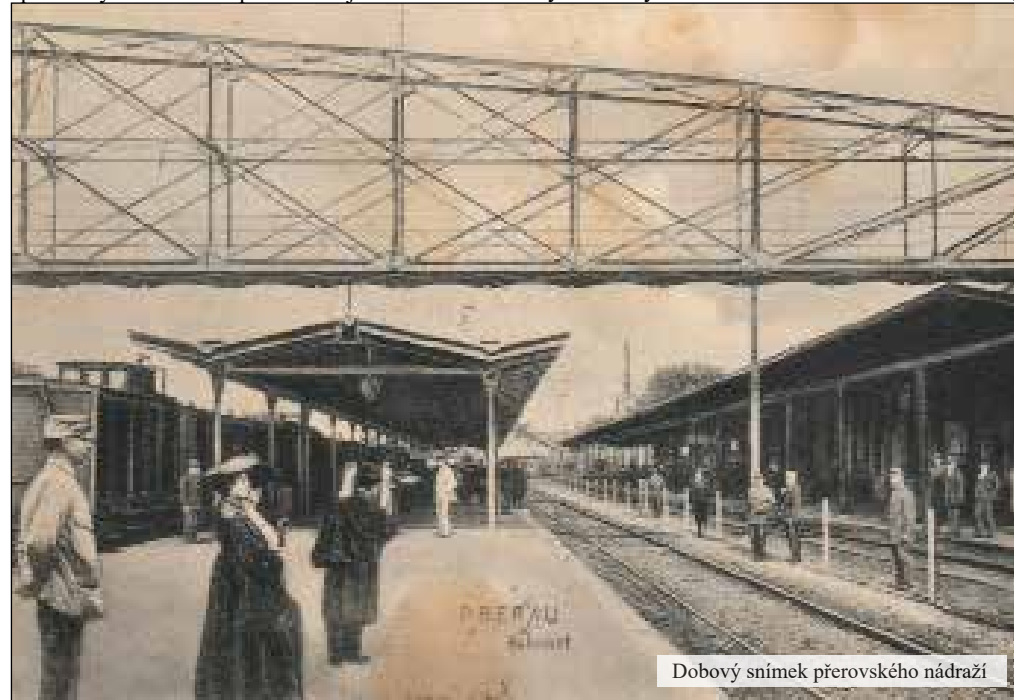
Jak však k výbuchu došlo v případě Jasona, nedověděl ani profesor Burg rozhodnout a opakoval, co již vyslovili Fischer a Blumfeld. Buď z kotelní plochy náhle odpadl kotelní kámen, nebo došlo k selhání či odstavení vodního čerpadla. Profesor připouštěl i poklesnutí hladiny vody pod topnou čáru v kotli z jiných příčin; k výbuchu došlo v okamžiku, kdy byla voda znovu přičerpána.

...odvál čas

Z těchto poznatků vyplývaly závěry pro dílenskou službu Severní dráhy: Důsledně odstraňovat kotelní kámen a znovu poučít strojvedoucí, aby nedopustili poklesnutí hladiny vody v kotli více než deset centimetrů nad žárorys. Když už však k tomu z nějakých příčin dojde a kotelní či topná plocha se rozžhaví, nesmí za žádných okolností doplňovat vodu do kotle dřívě, než se jeho povrch patřičně ochladí. Tím vyšetřování exploze lokomotivy Jason definitivně skončilo. Ostatní stroje její řady sloužily až do roku 1866. Nepotvrdilo se tedy zřejmé, že příčinou snad mohla být konstrukční závada.

Prostý litinový křížek, který zaměstnanci přerovských strojních dílen na památku nešťastné lokomotivní čety Jasona umístili poblíž místa nehody, bychom hledali marně. Snad vzal za své při stavbě druhé koleje v letech 1872 až 1873. Stejně marně bychom pátrali po hrobech Nischlaga, Franka, Černého a Prischky na tlumačovském hřbitově. Jejich hroby i jména odvál čas. Zůstal jen fascikl policejních protokolů v brněnském archivu a strohý záznam v soupisu lokomotiv Severní dráhy Ferdinandovy: Jason, inventární číslo 54, explodoval u Hulína 27. července 1848.

Mojmír Krejčířík. foto archiv



Dobový snímek přerovského nádraží

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. Přímo na místě si také zkontrolujte počet dodaných kusů kalendářů, a to zvláště v případě poškození obalu zásilky.

Správnost si můžete ověřit jednoduše, neboť počet vámi 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 FSCŘ v Brně.

Případně 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 FSCŘ i tentokrát rozesílány do základních organizací faktury s vyúčtováním vámi objednaných kalendářů. V případě reklamace počtu, budou po dohodě (a prošetření) samozřejmě fakturovány jen reálně dodané kusy kalendářů.



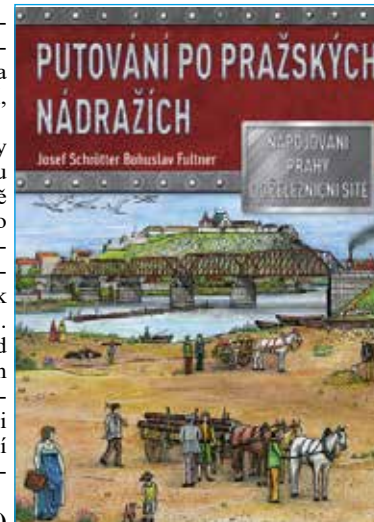
Nová knížka na pultech Pozvánka na nádraží

V říjnu přišla na knižní trh nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner „Putování po pražských nádražích – napojování Prahy do železniční sítě“.

První železnici v Praze byla koněspřežní železnice z Dejvic do Kladna. Ale první parostrojní železnice do Prahy přijela z Olomouce na tehdejší Státní nádraží, dnes Masarykovo nádraží.

U jednotlivých nádraží jsou uváděny všechny změny jejich názvu v průběhu času. Stavba nového spojení významně ovlivnila dopravní propustnost hlavního a Masarykova nádraží. Zrušení seřadovacího nádraží ve Vršovicích umožnilo zřízení nových železničních zastávek Praha – Eden a Praha – Zahradní město. V příloze je řada zajímavostí, například nasazování některých zabezpečovacích zařízení v Praze. V knize jsou opět kouzelné obrázky malíře, železničáře na penzi Bohuslava Fultnera. Kniha bude k dostání u všech knihkupců nebo na emailové adrese: eshop@albatrosmedia.cz.

(red)



Společenská rubrika

V letošním roce oslavili krásná životní jubilea tito členové ZO FS Mladá Boleslav: **Luboš Grundman** a **Josef Volf** - 75 let, **Miroslav Štecha**, **Miloslav Kment** a **Bohumil Farský** - 70 let, **Pavel Kainrath** a **VI. Závěský**, **Vladimír Cerha** a **Jan Zeman** - 60 let a **Roman Melich** - 55 let.

Pevné zdraví, hodně štěstí a životní pohody do dalších let přejí výbor ZO a ostatní členové FS Mladá Boleslav.

*

V podzimních měsících oslavili svá jubilea kolegové ze ZO Česká Třebová: 28. září měl 55 let strojvůdce **ČD Stanislav Knapovský**, 10. listopadu oslavil 55 let strojvůdce **ČD Petr Kašpar** a 10. října slavil krásnou kulatou metu 60 let „naš hospodář“ **Petr Kubrt**, strojvůdce ČD. Všem jmenovaným dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.



Už je to tak, svou padesátku oslavil bohumínský drak **Radek „Rafa“ Fajkus**.

Všechno nejlepší, hlavně hodně zdraví a stále pevnou ruku na hlavní jízdní páce mu ze srdce přejí všichni z PP Bohumín.

*

Dne 27. října oslavil své 70. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě a člen chomutovské ZO FS pan **Antonín Hrdý**.

K životnímu jubileu mu přejí kamarádi a všichni členové ZO FS Chomutov mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let na zasluženém odpočinku.

*

Šestého listopadu se dožil krásných šedesátí let náš karlovarský kolega **Petr Křištof** a dne 29. listopadu se dožil též krásné šedesátky náš karlovarský kolega **Zdeněk Krejčí**, oba CARGO strojvůdci na Mn vlacích.

Do dalších let hodně zdraví a pohody přejí kolegové ze ZO FS K.Vary.

V první polovině listopadu oslavil náš kolega strojvedoucí **Mirek Beňuš** z třineckého pracoviště CDC svou krásnou šedesátku. Mirku! Zachovej si i nadále svou pohodičku. Přejeme vše nejlepší, hodně štěstí, zdraví, radosti v rodině a i s námi, přejí kamarádi ze ZO Jablunkov.

*

Dlouhou řadu letošních šedesátníků v naší ZO uzavírají pánové (oba strojvedoucí ČD a. s.) **Jiří Píza**, který své kulatiny oslavil v měsíci listopadu a **Petr Kavalír**. Posledně jmenovaný slaví s čerstvým důchodem a strojvedoucím v. v. **Rudolfem Doležalem** svá významná jubilea v prosinci. Všem přejeme pevné zdraví, pohodu a dlouhá léta. Výbor a členové ZOFS Jihlava.

*

Dne 3. prosince oslaví své 60. narozeniny náš kolega a kamarád pan **Vladimír Zelenka**, strojvedoucí a člen ZO FS Horažďovice předměstí. K tomuto životnímu jubileu mu blahopřejí a do dalších let života hodně spokojenosti, pohody a hlavně zdraví přeje výbor a ostatní členové ZO FS Horažďovice předměstí.

*

Dne 8. prosince se dožívá pěkných 85. narozenin emeritní strojvůdce pan **Jiří Chalupa**. Velká gratulace a přejeme našemu oslavenci pevné zdraví a elán do dalších let. Kamarádi a kolegové z Havlíčkova Brodu.

*

V ZO FS Děčín slaví **Jiří Havelka** 18. prosince 80 let. Přejeme vše nejlepší!

*

Koncem prosince oslaví svá životní jubilea tito dva strojvedoucí ve výslužbě a členové chomutovské ZO FS. Jsou to pánové **Milan Bachor**, který oslaví 19. prosince 65. narozeniny a pan **Josef Jandík** slavící 24. prosince 70. narozeniny. Oběma srdečně blahopřejeme a do dalších let hodně štěstí, zdraví a spokojenosti přejí kamarádi a členové ZO FS Chomutov.

*

Dne 20. prosince oslaví krásných prvních 50 let života pan **Alexandr Šmíro**, kolega strojvedoucí ze ZO FS Šumperk.

Saša, jako většina jeho vrstevníků té doby, měl po absolvování šumperské průmyslovky problém s uplatněním v profesi, pro kterou se v mládí rozhodl, protože depa řešila spíše nadstav strojvedoucích. Tudíž jeho profesní život u dráhy začal tam, kde většina strojvedoucích po směně zavítá a to v hospůdce, kde pracoval jako čišník. Až v roce 2008 se jeho sen splnil a začal jako

strojvedoucí pracovat přímo v Šumperku. Z důvodu lepší dostupnosti jeho bydliště poté přestoupil do SS Lipová Lázně, aby se po krátké době zase stěhoval do Šumperka z důvodu přeškolení na elektrickou vozbu. Dnes je opět zpět v Lipové a jen občas vypomáhá v Špk na elektrických výkonech.

Výbor a všichni členové mu přejí především pevné zdraví, pohodu doma i v práci a dostatek času na záliby, ke kterým patří kolo, turistika a díky bydlišti i běžky, hory a vše, co k tomu patří a to je dobrá parta kamarádů u dobrého moku z nedalekých Hanušovic!

*

V ZO FSCŘ Praha oslaví 24. prosince 70. narozeniny **Miloš Votruba**, strojvedoucí ČD, a 31. prosince oslaví 50. narozeniny **Jiří Hrubý**, strojmistru ČD Cargo. Výbor ZO FS ČR Praha gratuluje k výročí a přeje hodně zdraví.

*

V ZO FS Děčín slaví **Ivan Murdych** 26. prosince 75 let. Gratulujeme

*

V ZO FS Letohrad slaví **Jan Novotný** 27. prosince 70 let. Gratulujeme!

*

Dne 27. prosince oslaví své 50. narozeniny kolega **Jan Zahajský** z ČD. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevná zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové.

*

Dne 28. prosince oslaví krásné výročí 60 let pan **Zdeněk Kubík**, kolega strojvedoucí ze ZO FS Šumperk. Zdena se vyučil jako mechanik motorových lokomotiv pro bývalé LD Přerov, kam i nastoupil a časem začal vykonávat funkci pomocníka strojvedoucího. Dráhu po vstupu do manželství a řešení bytové otázky opustil a začal pracovat v ZZN Zábřeh na Moravě, kde si udělal i zákonitě zkoušky na vlečku. Odtud přešel do ŽOS Šumperk jako strojvedoucí na vlečce. Poté okusil i desetiletou práci v soukromé sféře a po zvládnutí maturitní zkoušky z dopravního provozu se na chvíli opět vrátil do ŽOSky. Aby mohl vykonávat vysněné povolání se všim všudy, podrobil se i operaci očí a nakonec zakončil v šumperském depu, kde je dodnes.

Výbor a všichni členové ZO mu přejí především zdraví, štěstí a pohodu nejen za kniplem, ale i s rodinou, čtyřmi vnoučaty a na oblébné zahradě v Kosově!

Poslední směna



Karel Grezl, člen FS UNL, nastoupil do lokomotivního depa v Ústí nad Labem v roce 1978 po úspěšném absolvování děčínské průmyslovky zakončené maturitou. V roce 1980 dělal první zákonitě zkoušky na motorovou trakci a o rok později na elektrickou trakci. Od roku 1999 dělal strojmistra a nadále občas jezdil jako strojvedoucí na dohodu. Pracovní poměr jako strojmistra sice skončil 3. května 2022, ale zkoušky jako strojvedoucí měl platné do 11. listopadu 2022, takže na dohodu pokračoval dále. Dne 9. listopadu 2022 nastoupil v 6.35 hodin na poslední směnu – mašinka 123 017-6, vlak 66010 z Ústí nad Labem do Třebošic a vlak 66671 z Třebošic do Ústí nad Labem. Fotky byly pořízeny ve stanici Ústí nad Labem vnější nádraží před odjezdem vlaku 66010.

Foto Alois Sedlařík

