

● Někde se výraz díků za vzorný výkon služby nenosí ... str. 2 ● Modernizace trati z Brna do Přerova přinese dvoustovku ... str. 2 ● Ohlas na článek „I z malé jiskry bývá velký požár!“ ... str. 2 ● Sedmdesát let Bobin E 499.0 ... str. 3 ● Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojvedoucích stále aktuální? (5) ... str. 3 ● Společenská kronika ... str. 4 ●

číslo 17

15. září 2023  
ročník 76



# Zájmy strojveduce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## S4 a STŘED pro České dráhy

Jihomoravští krajští radní 23. srpna rozhodli o výběru provozovatele v regionální železniční osobní dopravě na linkách S4 a souboru STŘED. Přepravu cestujících od změny jízdních řádů v prosinci 2024 budou v následujících letech zabezpečovat ČD se stávajícím vozovým parkem. V rámci tržní konzultace nabídky ČD významně cenově výhodnější variantu, a proto byly upřednostněny. Smlouva bude uzavřena na dobu deseti let, avšak s možností dřívějšího ukončení, a to z důvodu plánovaného přechodu na hybridní vozidla.

„Upřednostnili jsme cenově výhodnější nabídku od Českých drah, protože předpokládáme, že budou realizovat přepravu cestujících vozidly stávající kvality pouze pět let. Současně jsme zadali přípravu veřejné soutěže, kterou bude vybrán nový dopravce, jež bude muset pořídit a provozovat nové vlaky hybridního typu. Obdobně jako na jiných linkách tedy dojde k nasazení nových vlaků, které zvýší komfort našich cestujících,“ vysvětlil Jiří Crha, náměstek JM hejtmana pro dopravu.

Provozní soubor STŘED obsahuje následující linky IDS JMK:

- S6+R56 Brno – Nesovice – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Staré Město u Uh. Hradiště
- S41 Brno – Moravské Bránice – Ivančice / Moravský Krumlov – Miroslav
- S21 IDS JMK Skalce nad Svitavou – Boskovice
- S61 IDS JMK Bzenec – Moravský Písek
- víkendové rekreační vlaky „Pernštejn“ a „Radhošť“
- letní festivalové vlaky v okolí Veselí nad Mor.

(jmk)

## Vytyčení návěstidel se strojveduci neúčastnili, jak tvrdí mluvčí Zlepšení s hořkou pachutí

Když se na konci roku 2022 znovu otevíral pro železniční dopravu čerstvě rekonstruovaný úsek z Brna do Adamova, mluvilo se mimo jiné o odstranění rychlostních propadů. Jaká situace na trati vládne pár měsíců po jejím otevření?

Nejsem si jist, jak bylo konkrétní odstranění rychlostních propadů myšleno, ale před provedením rekonstrukce byla na této trati rychlost 70 až 80 km/h, která se měnila pouze dvakrát a velmi předvídatelně.

Po rekonstrukci je trať doslova v zaplevelena enormním množstvím rychlostníků. Tento naprosto neobvyklý a zcela z běžné praxe vybočující počet rychlostních návěstidel dělá z trati pro strojvedoucího skoro nečitelnou a téměř nezapamatovatelnou džungli.

Pouhým pohledem do tabulek traťových poměrů zjistíme, že rychlosti v tomto traťovém úseku se mění po 422, 346, 323, 313 či dokonce po pouhých 288 metrech, což je na českých železnicích naprostým rekordem!

### Mezifázové dělení

Doufali jsme také, že i při rekonstrukci trakčního vedení dojde k nějakému zlepšení současného stavu. Tímto zlepšením byla myšlena například změna technologie průjezdu mezifázových dělení. I SŽ již v minulosti podnikla malé krůčky k tomu, abychom nemuseli cestujícím neustále a pořád vypínat klimatizace a zbytečně opotřebovávat vozidla dopravců.

Na sítí Správy železnic se nyní nachází mezifázové dělení například ve stanici Oselín či mezi zastávkami Popice a Pouzdřany, která je možné projíždět pouze s vypnutým trakčním odběrem hnacího vozidla a pomocné pohony, včetně důležitého napájení agregátů klimatizace, zůstávají běžně v činnosti.

### Dvě otázky pro SŽ

Proč se v tomto traťovém úseku nachází tak enormní množství změn rychlosti, kdy je mezi následující změna rychlosti i po pouhých 300 metrech? Je Správa železnic přesvědčená o tom, že taková džungle rychlostníků je pro strojvedoucího zapamatovatelná a strojvedoucí se jimi tudíž může bezpečně řídit?

Proč nebylo při této rekonstrukci přistoupeno i k přívětivější technologii mezifázového dělení trakčního vedení, při které mohou zůstat napájeny například klimatizační agregáty v činnosti? Je si Správa železnic vědoma toho, že start některých klimatizačních agregátů po přerušení napájení může u některých vozidel dosáhnout doby až tři minuty, přičemž v těchto letních vedrech může docházet až k nebezpečnému zvýšení teploty a vydýchání vzduchu v interiérech osobních vozů?

### Reakce SŽ

Na vznesené otázky odpověděl mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda: Mimořádné řešení z hlediska četnosti rychlostníků odpovídá unikátnosti úseku v měřítku koridorových tratí – na 17 kilometrech se zde nachází 31 směrových oblouků, což svědčí o extrémní četnosti změn směrového vedení tratí. Pro srovnání, stejný počet oblouků je na navazujícím úseku Blansko – Břežová nad Svitavou na dvojnásobné, v úseku Česká Třebová – Olomouc na více než pětinašobné vzdálenosti. Mimo koridorové tratě, na tratích celostátních a regionálních, jsou v úsecích s podobnou extrémní četností změn směrového

vedení tratě osazovány rychlostníky s obdobnou diskretností za účelem možnosti zkrátit jízdní dobu.

Rekonstrukce trati Brno-Maloměřice – Adamov byla provedena v souladu s projektovou dokumentací odsouhlasenou Drážním úřadem. Rychlostní profil na úseku využívá maxima možného, co dovolují geometrické parametry koleje, a tím maximálně snižuje délku jízdní doby. Tvořil se v rámci projektové přípravy stavby a byl kladně posouzen dynamikem, v rámci přípravy a realizace pak proběhlo komisionální vytyčení návěstidel, kterého se zúčastnili také zástupci strojvedoucích.

Krátké úseky konstantních rychlostí v řádu 200 a 300 metrů jsou především lokální omezení rychlostí v místech,

kde není vyšší rychlost možná z důvodu geometrických parametrů koleje (poloměr, převýšení, délka přechodnic a podobně). Úseky s konstantní vyšší rychlostí mají větší délky (od 647 do 3 915 metrů), aby tyto rychlosti byly dosažitelné.

Na trati je zaveden systém automatického vedení vlaku. U souprav, které disponují vlakovou částí systému, potom hlídá efektivní průjezd vlaku v tomto úseku s ohledem na grafikon. Uvedené rychlosti jsou zavedeny také v systému ETCS.

Pokud jde o neutrální pole, v trakčním vedení (zejména na střídavé trakci) jsou jednoznačně nutná. Představa, že rekonstrukcí nebo modernizací trakčního vedení dojde k odstranění neutrálních polí, je zcela mylná. Zařízení popisované mezi zastávkami Popice

a Pouzdřany je zatím v ověřovacím provozu a jeho funkčnost pro všechny typy vozidel je celkově ne zcela vyhovující, zároveň svojí hmotností negativně ovlivňuje dynamické vlastnosti sestavy trakčního vedení.

Je nutné konstatovat, že jsou-li železniční vozidla způsobilá k provozu na základě schválení Drážním úřadem, pak je zejména na výrobcích těchto vozidel, aby jejich vlastnosti přizpůsobili infrastrukturu, která je interoperabilní v celé Evropě.

Antonín Sehnal, foto archiv

**Pozn. red.: Prezidium Federace strojvedoucích České republiky není známo, že by se komisionálního vytyčení návěstidel měl zúčastnit některý člen FSČR a proti tvrzení mluvčího Gavendy se ohrazuje. K problému se proto ještě vrátíme.**



## FSČR: Národních pravidel, výjimek a originálních řešení by mělo být co nejméně Jednání o tvorbě předpisu ETCS

Během letošních prázdnin proběhlo první jednání pracovní skupiny pro tvorbu předpisu D1 s ETCS. Jednání pracovní skupiny probíhalo v penzionu Staré časy v Pardubicích za účasti členů prezidia Kamila Chaloupky a Davida Votroubka.

Během 5. jednání dnů byl diskutován záměr a obecné teze předpisu, došlo také i na čtení a finalizaci jednotlivých ustanovení tohoto předpisu.

### Pouze jeden předpis

Již v první polovině letošního roku bylo rozhodnuto, že bude opuštěn systém dělení předpisu D1 na dvě části, ale že bude vytvořen pouze jeden předpis obsahující ustanovení pro konvenční trati i pro trati s ETCS.

Dalšími naprosto zásadními otázkami, které byly v rámci tohoto jednání diskutovány, bylo dilema, jak moc bude jednotný evropský systém ETCS počestěn. Federace strojvedoucích dlouhodobě prosazuje myšlenku, že národních pravidel, výjimek a originálních řešení

by mělo být co nejméně. Bohužel ale nebudeme systém na zelené louce, ale minimálně v prvních letech výhradního provozu bude používán na konvenčních tratích s již zavedenou logikou zabezpečovacího zařízení, používaného dlouhá léta v České republice. Mělo by být ale snahou všech zúčastněných pokusit se oprostit od tradičního pohledu na zabezpečovací zařízení tak, jak jej známe z minulosti a pokusit se využít naplno všech možností, které nám tento systém dává.

### Útěk k lidskému činiteli

To, že zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS bude znamenat znatelné snížení kapacity již dnes přetížených tratí, si snad dnes už nikdo zpochybňovat nedovolí. Je ale naprosto

nepříjemné snažit se tuto chybějící kapacitu nahrazovat obcházením správných zabezpečovacích funkcí tohoto systému okamžitým útekem k chybnému lidskému činiteli. Jsme proto přesvědčeni, že zabezpečovací systém ETCS je potřeba přijmout jako celek se všemi jeho nedostatky i pozitivy a nesnažit se ho různými jedinečnými způsoby počesťovat. Stejně tak je potřeba vytvořit jednotná a trvale platná pravidla pro jeho používání, budování a rozšiřování a nezabývat se různými výjimkami z výjimek a jedinečných a nikde jinde již neopakovaných řešení.

### Doplňkové návěstní svítlny

Ukázkovým příkladem takového počesťování je snaha o vznik takzvaných doplňkových návěstních svítlen. Tyto

doplňkové návěstní svítlny by měly nahrazovat písemné rozkazy při doložení jízdy kolem stop značek ETCS při nefunkční traťové nebo mobilní části tohoto systému. I když v dnešní době už chápeme důvody, které byly na počátku úvah o zřízení tohoto zařízení, velice nás mrzí, že nikdo z autorů těchto myšlenek neměl potřebu tyto teze prodiskutovat s těmi, kterých se budou nejvíce týkat to jest se samotnými strojvedoucími. Pakliže připustíme vznik takového zařízení je skutečně nezbytné, aby se nejednalo o novou návěstní soustavu, ale aby tato zařízení vycházela z principů, které jsou již v dnešní době na železnicích používány a jež mají všichni strojvedoucí zažitě.

### Pochopení protistrany

Celý pětidenní maraton jednání pracovní skupiny pro tvorbu předpisu D1

byl velice náročný, a i přes počáteční neshody, nedorozumění a nepochopení z celkového pohledu velice konstruktivní. Ze všech přítomných, kteří se účastnili jednání, byl citit skutečný zájem o názory ostatních stran a snaha o pochopení argumentace protistrany. Nemalou zásluhu na zdárném průběhu tohoto jednání má ředitel Přemysl Plachý ze SŽ, který byl moderátorem celého pracovního setkání, a kterému se podařilo vytvořit naprosto odlišnou atmosféru, než která provázela tvorbu první části předpisu D1.

Další velice náročná jednání této pracovní skupiny jsou naplánována na následující měsíce tohoto roku s cílem dokončit projednávání tohoto předpisu nejdele v prvním čtvrtletí příštího roku. O dalším průběhu vás budeme samozřejmě informovat.

David Votroubek

## Někde se výraz díky za vzorný výkon služby nenosí Děkujeme, vážení kolegové

V našich „provozních končinách“ jsme si bohužel v posledních desetiletích téměř všichni zvykli, že se hlasitě většinou hovoří jen o pochybeních a závadách při výkonu služby. Jistě, z každého pochybení je potřeba vyvodit

Před léty jsem se dokonce setkal při prověřování okolností mimořádné události s názorem vysoce postaveného manažera, abych o vzorném výkonu služby strojvedoucího, který zabránil srážce rychlíku s osobním vlakem, raději nepsal. Viděl v tom „střílení do vlastních řad“. Nedal jsem se odradit a článek napsal. Také strojvedoucí se dočkal zasloužené odměny.

### Zasloužené poděkování

Nyní dovoluji, abych po poněkud dlouhém úvodu přešel ke konkrétním věcem. V sobotu 26. srpna a neděli 27. srpna postihly většinu území republiky silné bouřky s přívalovými srážkami a větrem o síle víchřice. Za oba

dny naši kolegové dokázali při vedení svých vlaků ve dvaceti případech bezpečně zastavit před spadlými stromy na trati nebo stromy a větvemi v trakčním vedení. Zabránil tak možným škodlivým následkům na životech a zdraví cestujících a také značným materiálním škodám. Veřejné poděkování za vzorný výkon služby je určitě zcela zasloužené.

### Dřeviny u trati

K předešlým řádkům si dovoluji ještě malou poznámku. K povětrnostním anomáliím dochází v posledních letech stále častěji. Provozovatel dráhy v roli dobrého hospodáře by měl s takovou situací počítat a včas činit potřebná preventivní opatření proti vzniku škod.

Především odstraňovat z ochranného pásma dráhy a z dopadové vzdálenosti od kolejí stromy, jejichž stav bezpečnost provozu ohrožuje. Bohužel se setkáváme i s případy, že v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí a trakčního vedení se vyskytují i suché stromy. Vizte například článek Nebezpečná procházka v č. 10/2023 Zájmu strojevodce. Nikdo samozřejmě nechce holé pláne kolem tratí. Ale včasou péčí o vzrostlé dřeviny a vysazováním nových vhodných dřevin lze nebezpečí pádů stromů do kolejíště předcházet. Věříme, že provozovatel dráhy, tedy Správa železnic i na přijetí takových opatření usilovně pracuje.

Vladimír Selucký

## Modernizace trati z Brna do Přerova přinese dvoustovku Tři tunely, jeden kilometrový



Další z úseků připravované trati z Brna do Přerova je o krok blíže realizaci. Správa železnic uzavřela v srpnu smlouvu na vytvoření dokumentace pro stavební povolení pro část mezi Blazovicemi a Vyškovem. Dvacet kilometrů dlouhý úsek naprojektují společnosti Sudop Brno, Afry CZ a Sudop Praha.

Počítá se s plným zdvoukolejněním a celkovou rekonstrukcí trati na rychlost 200 km/h. Projekt zahrnuje také instalaci nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení, doplněného evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS.

Připravovaný úsek začíná před stanicí Blazovice, kde navazuje na stávající dvoukolejnou trať ve směru na Šlapanice, a končí ve Vyškově. Vzniknou 3 tunely: Holubický, Rousínovský

a Habrovanský, z nichž ten první bude měřit téměř kilometr. Také tři rozsáhlé mostní estakády od dvou set do šesti set metrů délky. Všechny přejezdy v tomto úseku nahradí podjezdy nebo nadjezdy. Kompletní přestavba čeká také vyškovské nádraží.

S dokončením stavby dojde k obnově regionální vlakové linky z Brna do Vyškova. Proto se postaví nové zastávky v Blazovicích, Holubicích, Rousínově

a Lulči, které budou výrazně blíže centřům obcí.

Celková cena projektových prací činí 545 milionů korun bez DPH. Podání žádosti o stavební povolení očekáváme v únoru 2025, samotná realizace stavby se aktuálně předpokládá v letech 2026–2031.

Stavba je navržena na spolufinancování Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Národní financování zajistí Státní fond dopravní infrastruktury.

(sž)

## Ohlas na článek „I z malé jiskry bývá velký požár!“ Nejen o kouzelném ustanovení SŽ

V článku „I z malé jiskry bývá velký požár!“ uvádí jeho autor Vladimír Selucký, jehož příspěvky musí mnoha „manažerům“ doslova pít krev, že žádný předpis neukládá vlakové čtce ohlídat před daním návěští „Souhlas k odjezdu“, zda není na odjezdovém návěstidle návěst zakazující jízdu. Je pravdou, že výslovně skutečně neukládá, ale existuje „kouzelné“ ustanovení předpisu Správy železnic

Toto ustanovení, které považují za stěžejní ustanovení D1 (kdysi v D2 s jinými slovy, ale stejným významem), mající být na prvním místě předpisu – by mělo být dostatečným důvodem k doplnění předpisu ČD D2 o povinnost pracovníka vlakové čety „přesvědčit se, dovolují-li to místní poměry, před daním návěští souhlas k odjezdu, zda je odjezdové / cestové návěstidlo v poloze dovolující jízdu, když už tuto povinnost – z neznámých důvodů – neukládá předpis D1 závazný pro všechny dopravce. Nicméně „Souhlasit s odjezdem“, je-li na odjezdovém / cestovém návěstidle u peronu STÚJ, na něž jako člen vlakové čety vidím, je v rozporu se „zdravým rozumem“, na to není třeba předpis, existuje pud sebezáchovy.

Při vši účtě k vlakovým četám, jejichž práci bych dnes dělat nechtěl. Většinou jim chybí dopravní myšlení. Bezmyšlenkovitě odsouhlasit odjezd na základě výzvy strojvedoucího, ačkoli je na „klacku“ stůj – a děj se vůle Zababova, je mimo mé chápání

### Povytahovalo se

Zhruba před půl stoletím byla

standardní výprava vlaku výpravčím proti návěští STÚJ – tím spíše na návěstidlo na něž fira neviděl – klasifikována jako, dnešní terminologií, „závada“ (přesnou kategorizaci dle předpisu ČSD D17 si nedokážu vybavit). Prasklo to v okamžiku, kdy to viděl tehdejší „revizor bezpečnosti železniční dopravy“ nebo dopravní kontrolor venčíci pejska (vlastní zkušenost). Fira neměl důvod výpravčího podrazit a naopak...

Legitimní „odjezd proti Stůj“ byl – ve své době – možný na dálkově řízené trati z Plzně do Chebu (předpis D46). Při neexistenci ostrovních nástupišť (např. Střibro) a nutnosti při křižování vlaků uvolnit nástupiště protijedoucímu Os vlaku, resp. urychlit křižování s nákladem, se „povytahovalo“ k odjezdovému návěstidlu s návěští STÚJ, na základě návěští ODJEZD davanou vlakovou četou. Nicméně ve Střibře – ku Chebu „odjezd“ za obloukem – byly opakované předvěsti (u koleje číslo 1 je stále), tudíž fira „povytahoval“ proti opakované výstražce a než pomalu „dopovytahoval“, protivlak vjel a dispečer postavil.

(účinnost od 1. července 2022 ve znění opravy číslo 1), článek 25, odstavec 7: „Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy Správy železnic je nutné jednat podle nejlepšího vědomí a svědomí i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to tak, aby byla vždy zaručena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy“ neboli „podle zdravého rozumu“.

### Logický rozpor

Později, ještě v dobách, kdy dávaly návěst ODJEZD s výpravkou v ruce „červené čepice“, už to malér nebyl. Důvodem bylo urychlení při křižování vlaků na jednokolejce, zpravidla v dlouhé stanici. Venkovní výpravčí, konkrétně např. směrem na Všetaty „ku Praze“, vypravil vlak od peronu k návěstidlu, u něhož zastavil a čekal. Byl tu jistý logický rozpor. Před návěstí Stůj má vlak (strojvedoucí) snižovat rychlost, aby bezpečně zastavil, nikoli ji zvyšovat.

Coby pamětník mechanického návěstidel hradla Praha-Straňnice umístěných za koncem nástupiště, mi jako vlakvedoucímu v případě návěští Stůj směr Hostivař nedávalo smysl dávat návěst Odjezd, aby vlak popojel několik desítek metrů před oddílové návěstidlo. Tím spíše, že část klasické soupravy stála u nástupiště, tudíž do soupravy mohl kdykoli nastupovat cestující, přichodivší na následující vlak. Dveře nijak zajištěny nebyly, cestující nemohl tušit, že vlak „odjel“ a stojí před návěstí Stůj. Pomijím ekonomický efekt ve zbytečném rozjezdu vlaku.

## Sleva na neomezený tarif VPN Family



Výhodné tarify ve VPN Family si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333.

Užijte si i vy všechny výhody neomezeného hlasového tarifu v září a v říjnu za speciální ceny. Objednejte si či změňte stávající hlasový tarif ve VPN Family na neomezený hlasový tarif „Povídám si“ ve VPN Family – Vodafone nebo „Bavím se“ ve VPN Family – O2. Získáte na ně slevu na září až říjen 2 x 100 Kč.

Během září a října tak zaplatíte za tarif „Povídám si“ pouze 225 Kč měsíčně a za tarif „Bavím se“ 269 Kč. Volejte a posílejte SMS zprávy do všech sítí neomezeně za výhodnou cenu! K objednávce nové SIM s neomezeným hlasovým tarifem získáváte nárok na dotaci mobilního telefonu

v e-shopu VPN Family, a to v hodnotě až 3 000 Kč. Například telefon Samsung Galaxy A14 5G 64 GB zakoupíte za zvýhodněnou cenu 1982 Kč místo původních 4982 Kč.

Období sledování telky nám pomálu začíná, a proto vám přinášíme rozsáhlé změny v programové nabídce telky Kuki. V tarifech Kuki S, Kuki M a Kuki L lze od 1. srpna 2023 sledovat o desítky kanálů více než doposud, a to za původní cenu tarifu. K dispozici máte dvě licence pro fixní zařízení a až 5 pro další mobilní zařízení (prohlížeč, tablet, mobil atd.). Objednejte si Kuki TV do 27. 11. 2023 a soutěžte o Kuki na rok zdarma! (fam)

## EK schválila miliardy pro železnici

Evropská komise schválila počátkem srpna program na podporu české železnice ve výši devět miliard korun. Peníze mají pomoci železnicím k interoperabilitě, tedy bezpečnému a nepřerušovanému provozu. Podporu budou moci čerpat železniční dopravci a Správa železnic do konce července roku 2028. V tiskové zprávě to oznámil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS).

Program má podpořit například modernizaci českých železničních vozidel

na evropský systém řízení železničního provozu. Tento systém v sobě zahrnuje zavedení ETCS a zavedení komunikačního systému GSM-R.

Program obsahuje pět podprogramů, jeden z nich cílí na podporu zavedení takzvaného automatického digitálního spřáhla (DAC). Podpora DAC nebyla v předchozích verzích programu, který EK kladně posoudila už v roce 2017 a v roce 2020 odsouhlasila prodloužení jeho trvání. (čn)

Nelze očekávat, že na české železnici se podobných úprav ze strany Správy železnic dočkáme, protože by se instalace ekonomicky nevyplatila.

### Proč taky?

Chci se ještě vrátit k závěrečné zprávě o bohumínské MU loni v červnu. Je to smutné čtení. Bizarní je sdělení, že nelze zjistit, kdy strojvedoucí odešel z nocležny, protože příchody a odchody nehledá čip. Nabízí se nikoli nepravděpodobná možnost, že v obou případech „zaspání“ trávil odpočinek někde jinde... Škoda, že kriminalisté prostřednictvím operátora nezjistili, kde se nacházel mobil strojvedoucího.

Závěrem bych chtěl konstatovat, že počítačové aplikace zatím strojmistrovi práci spíše komplikují, místo aby jí zjednodušily. Vzpomenu-li bezmobilní dobu „papírovou“, v níž pražský strojvedoucí končil v Přerově po odstavení lokomotivy odevzdal klíče dozorců depa. Při nástupu je zase nafasoval, strojmistrovi v Přerově se nehlásil, tím spíše pražskému – ač se s tím při sestavě turnusu počítalo (+ 15 minut). Podobně při spaní kdekoli, střídání na ose v Žilíně kdekoli, včetně RG jízdy. Proč taky? Do depa se chodilo jen v případě mimořádného odstavení nebo přebírání lokomotivy - např. oprava VZ.

Miroslav Zikmund

**Koncepce lokomotivy vycházela z požadavku, aby byla tzv. univerzální****Sedmdesát let Bobin E 499.0**

České dráhy připravily na víkend 12. a 13. srpna atraktivní akci pro fanoušky železniční historie. V sobotu 12. srpna se v olomouckém depozitáři ČD Muzea konal sraz nejstarších elektrických lokomotiv pro stejnosměrný napájecí systém 3000 V řady E 499.0, tedy legendárních „Bobin“. Akce připomněla 70. výročí od výroby první z nich a 65. výročí od výroby poslední, tedy sté Bobiny pro tehdejší ČSD. Připraven byl také pestrý doprovodný program včetně jízdy zvláštních vlaků. V pátek 11. srpna se mohli zájemci moci svézt z Prahy do Olomouce protokolárním rychlíkem, na neděli byla přichystána jízda zvláštního mezinárodního expresu z Olomouce do Popradu a zpět. Vznik nejen legendárních lokomotiv popsal Josef Oliva.



Rozvoj elektrické trakce na železnici v našich zemích byl zahájen ještě za Rakousko-uherské monarchie, za vlády císaře Františka Josefa II. To byla elektrifikována trať z Tábora do Bechyně firmou Ing. Františka Křížka – I. června 1903. Trať byla původně napájena napětím 2 x 700 V, třívodičový systém a jezdily na ní tři elektrické vozy pozdějšího označení EM 400.0. Další elektrifikovanou tratí byl úsek Rybník – Lipno (17. prosince 1911), s celkem čtyřmi elektrickými vozy řady M 201.0, o rok později byla na trať dodána jedna elektrická lokomotiva Siemens s označením E 200.0. V průběhu Velké války byl rozvoj elektrizace v útlumu.

**Začátky**

Po vzniku republiky začalo ministerstvo železnic ve dvacátých letech uvažovat o dalším rozvoji elektrizace tratí. V roce 1924 bylo rozhodnuto o elektrizaci pražského uzlu a již 23. dubna 1928 byl zahájen elektrický provoz. Napájecí systém byl 1 500 V stejnosměrný a pro napájení byla firmou ČKD na hlavním nádraží postavena měřična. Elektrifikováno bylo hlavní nádraží, tehdy Wilsonovo, spojka Praha hl. n. – Libeň horní nádraží přes Hrabovku i přes Vítkov. Trať do Výsočan, Nuslí (dnes Vršovice), Smíchova a spojka Vršovice – Smíchov. K dalšímu rozšíření došlo až v roce 1951, kdy byly prodlouženy elektrizované tratě z Vršovic až do Běhovic. Jelikož na vyjmenovaných nádražích nebyly zatrolejovány všechny koleje, bylo nutné mít i elektrické akumulátorové lokomotivy. První z nich byla E 407.001 (fy. Breitfeld & Daněk / Křížik – 1926). Další dvě akumulátory řady E 417.0 (Škoda – 1931) a ještě další dvě E 416.0 (Škoda – 1943). Také řada elektrických lokomotiv, počínaje strojem E 225.0 (Křížik – 1906), E 423.0 (Adamovské strojírny / Vickers – 1927 a 28), E 424.0 (Škoda 1928), E 424.1 (Breitfeld & Daněk / SSV – 1927), E 436.0 (ČKD – 1927 a 28), E 466.1 (ČKD – 1928), E 465.0 (Breitfeld & Daněk / Křížik / BBC – 1927), E 467.0 (Škoda 1927 a 1931, byla původně E 466.0). Nejsilnější pak byly stroje E 666.0, původně italské od fy. Breda – 1931. Ty se do Čech „zatoulaly“ během II. světové války a pro provoz na pražských spojkách musely být rekonstruovány z původních 3000 V na 1500 V.

To jen na začátek, aby bylo zřejmé, že si s elektrickou trakcí dokázaly poradit všechny prvorepublikové lokomotivky. Druhá světová válka v Protektorátu zastavila další rozvoj elektrizace, takže již nedošlo k elektrifikaci úseku Praha – Plzeň. Slovenský štát se také rozhodl elektrifikovat, a protože byl zvolen německý střídavý jednofázový systém 15 kV se sníženým kmitočtem, tak tam práce na elektrizaci některých úseků začaly.

**Poválečný vývoj**

První chvíle po skončení války byly směřovány k tomu, aby celá železniční síť byla opět provozuschopná. V roce 1946 Slovenské Povereníctvo dopravy, které vedl Dr. G. Husák (ano, jde o pozdějšího prezidenta ČSSR v letech 1975–1989) učinilo poprvé v historii elektrických lokomotiv pro napětí 3000 V a s označením E 469.0. A již na silvestra téhož roku Slovenské Povereníctvo dopravy objednalo u Škody Plzeň 10 univerzálních lokomotiv s požadovaným výkonem 1950 kW,

rychlost 90 km/hod. a uspořádáním dvojkolí Bo'Bo'. U ČKD pak 7 totožných lokomotiv a tři kusy měřené se rtuťovými usměrňovači. Z toho počtu to měly být 3 kusy rychlíkových pro rychlost 125 km/hod a čtyři nákladní pro rychlost 75 km/hod s termínem dodání ve III. čtvrtletí roku 1950! Zřejmě na Slovensku panovala nedůvěra v český průmysl, a tak současně od konce roku 1946 vedli separátní jednání se švýcarskými firmami Sécheron Geneve, SLM Wintenthur a BBC Baden o dodání 10 kusů E lok. se specifikací:

4 ks rychlíkové s výkonem 3000 kW a uspořádáním dvojkolí I Do 1,

3 ks osobní s výkonem 2800 kW a uspořádáním dvojkolí Bo'Bo'

3 ks nákladní s výkonem 3300 kW a uspořádáním dvojkolí Co Co, opět s termínem dodání v roce 1950.

**Co na to Češi**

Ani zástupci Škody Plzeň, ani v ČKD nezaháleli. Škodováci v letech 1946–48 vedli intenzivní jednání ve Švýcarsku a Itálii o dohodě k nákupu licencí na některé konstrukční prvky. Jednání se zúčastnili Ing. Jaroslav Hanyk, Ing. Jaroslav Jbl a Dr. Ing. František Jansa. Mezi tím 11. října 1948 podává ČKD Praha projekt na elektrické lokomotivy s označením E 469.0 a E 420.0 pro napájecí systém 1500 V stejnosměrných. Tehdy však došlo v republice k výrazné změně politických poměrů, které se eufemisticky říkalo únorové vítězství či únorová revoluce. Došlo i ke změnám na ministerstvu dopravy ČSR i ministerstvu těžkého strojírenství. Obě pak společně vyvíjejí tlak na výrobce lokomotiv, aby se více orientovali na spolupráci se Sovětským svazem, a ne s kapitalistickým západem. Jako vzor dávají sovětské lokomotivy typu VL 20 a VL 22. Zkratka VL znamenala Vladimír Lenin. Škodováké vedení tento tlak ustálo a tak 25. ledna 1950 dostala škodovka objednávací list č. j. 61205/49-221 na první prototyp budoucí elektrické lokomotivy s označením E 499.001, kterou si výrobce vede pod typovým označením 12E1.

Celková koncepce lokomotivy vycházela z požadavku, aby byla tzv. univerzální. Tento požadavek byl už i u objednávkách z Slovenska. Znamenalo to, aby lokomotiva byla schopná dopravovat vlaky osobní (i rychlíky), ale i vlaky nákladní. Z provozního hlediska to však byl nesmysl. Lokomotiva s převodem do rychla měla problémy s rozjezdy těžkých nákladních vlaků, kdy tehdejší normy pro ni povolovaly zátěž pouze 1750 tun. Proto také výrobce hned u další řady (E 499.1 / 141) od tohoto označování upustil. V době výroby první elektrické lokomotivy nebyla ani zdaleka vybudována elektrifikace s napájením 3000 V, šlo přepnout lokomotivu na provoz s napětím 1500 V. Na nižším napětí měla pochopitelně i nižší výkon.

**První prototyp**

Nově vyrobená lokomotiva E 499.001 vykonala první zkušební jízdu 24. června 1953 v Doudlevcích. 30. června 1953 byla převezena z Plzně do depa Praha hl. n. (už roky neexistuje) a 6. července 1953 byla v úseku Praha Libeň horní nádraží – Hrabovka provedena Technicko bezpečnostní zkouška při napětí v troleji 1500 Voltů.

Josef Oliva, foto Martin Ježek

**Pár technických údajů**

Trolejové napětí	3 / 1,5 kV,
uspořádání dvojkolí	Bo'Bo',
rozchod	1 435 mm,
hmotnost	č. 01 až 40–80 tun +/- 4 %,
	č. 41 až 100–82 tun +/- 4 %,
délka přes nárazníky	č. 01 až 17 - 15 600 mm,
	č. 18 až 40 - 15 800 mm,
	č. 41 až 100 - 15 740 mm,
celkový rozvor	11 500 mm,
rozvor podvozku	3330 mm,
průměr dvojkolí	1250 mm,
max. rychlost	120 km/hod,
hodinový výkon	4 x 586 kW, 2344 kW,
trvalý výkon	4 x 508 Kw, 2032 kW.

- Lokomotiva byla navržena jako skříňová se dvěma řídicími stanovišti a uložena na dvou dvounapravných podvozcích. Celá elektrická část lokomotivy, řízení, výpočty trakčních motorů, ale i motorů pomocných pohonů, tlumivků i odporníků, to vše bylo dílem techniků a inženýrů ze Škodovky. Některé výpočty, např. trakční motory, si nechali od Švýcarů překontrolovat.

- Licence byla použita u pružné lamelové spojky Sécheron a při konstrukci uložení podvozků od firmy SLM. Bylo to řešení, aby přenos tažných sil od kola přes podvozek na rám skříně byl umístěn co nejnižší nad kolejemi tak, aby se co nejvíce snížil klopný moment. Tedy, hlavní příčník skříně je podvěšený pod podvozkem a hlavní čep jde od podvozku zespoda, tzv. plovoucí podvozek. Lamelová spojka sloužila k pohyblivému a pružnému spojení trakčního motoru s převodovkou. Trakční motor je celý pevně usazen v rámu podvozku a jeho celá hmotnost je tedy odpružená. Převodovka je jednou částí uložena na nápravě (velké ozubené kolo) a malé ozubené kolo je přes spojku pružně napojeno na kotvu trakčního motoru.

- V tabulce technických údajů uvedena délka lokomotiv, které se podle výrobních sérií trochu liší. Ty rozdílují jsou v délce 14 a 20 cm. Důvody, proč to tak bylo, neznám. Stroje čísel 01–40 měly hmotnost 80 tun, zbytek do čísla 100 již 82 tun, toto bylo jednoznačné pro zvýšení adheze.

- Do čísla 38 měly lokomotivy z výroby nátěr v kombinaci světle modré s krémovou a dvěma pruhy mezi okny strojovny. Od čísla 39 byl nátěr v kombinaci tmavě zelené s krémovou a pruhy byly také tmavě zelené. Předěl barev byl pomocí plastického bočního pásu ve stříbřitě barvě, který se na čelech sbíhal do symbolického šípku. A jako i jiné pak během provozu vystrídaly všechny barevné variace které se v provozu vyskytly. Nejošklivější byl tzv. celomáčený tmavozelený, kterému se přezdívalo ropuší. Byl to takový obraz mozkového trustu v sedmdesátých letech na ministerstvu dopravy. Nad bočním číslem byl umístěn malý státní znak. Tito „lvičiči“ byli po roce 1960, kdy byla vládou a parlamentem přijata tzv. „socialistická ústava“ odstranění a nahrazení tabulkou se zkratkou ČSD. Lokomotivy byly už z výroby vybaveny mobilním zařízením vlakového zabezpečovače. Ale traťová část se teprve budovala, a tak to sloužilo v začátcích jen jako „živák“.

- Lokomotiva číslo 100 byla jako první z výroby vybavena malou elektrickou chladničkou.

- Výroba této série lokomotiv byla ukončena v roce 1958, tedy před 65 roky. V té době se už po zkušenostech z provozu na prknech konstruktérů škodovky rodila další řada elektrických lokomotiv známých pod označením E 499.1 / 141. Hlavním požadavkem bylo na minimum snížit závislost na licencích. Podařilo se.

- Lokomotivní řada E 499.0 / 140 byla povedena, její jízdní vlastnosti si pochvaloval každý, kdo se s ní svezl. Její neustálé pohupování činilo jízdu na tehdy hodně zanedbaných tratích mnohem příjemnější. Pohupování bylo z důvodu použití vinutých primárních pružin, ke kterým však nebyly připojeny hydraulické tlumiče, nebo alespoň třecí tlumiče. Elektrická část byla jednoduchá nejen na obsluhu, ale i pro případné drobné opravy. Ty jsou dnes kvůli MPBP v podstatě zakázány. Kvalitu práce škodováků dokládají nejen miliony naježděných kilometrů, ale i to, že dodnes některé z nich stále jezdí v pravidelném provozu, nebo jako historická vozidla.

- Také u nás v Ústí n. L. jsme měli řadu těchto lokomotiv. Byly zde od roku 1959 do roku 1967. Provoz na trati z Nymburka do Ústí n. L. byl zahájen 30.12.1958, 11. února 1959 přišla z výroby E 499.103, v červnu dorazil stroj č. 30, červenci č. 41. V dalších letech se tu pak vystřídaly stroje čísel 06, 08, 11, 15, 19, 20, 33, 69, 73, 83, 98 .... Bobinky byly z Ústí předisponovány do jiných dep v roce 1967, kdy jsme dostali celou sérii 55 ks nových lokomotiv řady E 469.2. A nebylo to naposledy, co bobiny u nás byly. V roce 1973, když byla většina lokomotiv řady E 469.2 z důvodu závad na dvojkolích odstavena, jsme měli napůjčované lokomotivy z celé republiky a mezi nimi i pět E 499.0. Tyto stroje byly zapůjčeny z dep Košice, Spišská Nová Ves a Žilina.

- A nakonec malé ohlédnutí za výstavou v Olomouci, kde byla krásná přehlídka dodnes zachovaných strojů této řady. Chudobkou tam byla žilinská E 499.001, všechny ostatní byly pěkně udržované s téměř všemi variantami nátěrů. Na bohumínské lokomotivě (č. 04) byl jako na jediné na čísle umístěn malý znak se lvičkem. Bohužel to nebyl správný lviček, tento typ se používal na lokomotivách v období protektorátu Čechy a Morava.

## Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojevedoucích stále aktuální? (5) Nehody na trati a jejich dopad na strojeveduce

**Před patnácti lety se uskutečnil zajímavý výzkum Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR (HR 176/08). Studii řešil od poloviny roku 2008 Výzkumný ústav bezpečnosti práce a byl zaměřen na profesi strojevedoucích. V páté a poslední části se Evžen Mikolajek zaměřil na mimořádné události na trati a jejich důsledky strojevedoucích.**

Dnešní téma je závažné, a svým způsobem, bohužel, i významné. Nebudu do citace „Závěrečné zprávy“ zasahovat a dovolím si rovnou – jen s drobnými poznámkami na vysvětlení uvést zmíněný text. Věřím, že i po mnoha letech od uveřejnění, jde o zásadní a velmi důležitý text a z celého srdce přejí všem kolegům, aby tuhle pomoc nikdy nemuseli vyhledávat a potřebovat.

**Co říká projekt**

A nyní si dovoluji citaci ze strany 25 a 26 projektu HR 176/08:

*Nehody, při nichž dojde ke zranění či smrti lidí, jsou pro strojevedoucího obzvláště tragické. V psychologické literatuře bývají podobné události nazývány nehodou „člověk pod vlakem“.* Výzkum strojevedoucích, kteří přežili nehodu, se soustředil na zkoumání

*jejich psychického i tělesného stavu po nehodě.*

*Různé studie zdůrazňují, že následky podobných nehod jsou zpravidla psychiatricky diagnostikovatelné jako akutní stresová porucha anebo posttraumatická stresová porucha. Mezi nimi je rozdíl pouze v tom, že akutní stresová porucha trvá maximálně*

*30 dní, kdežto u posttraumatické stresové poruchy trvají symptomy déle.*

*Příznaky však bývají stejné: opakující se myšlenky na událost, poruchy spánku, snížená chuť k jídlu a generalizovaná hypervigilance (nadměrná koncentrace pozornosti), pocity sociální izolace, distancování se od rodiny, přátel a spolupracovníků. Postižení pocítují, že je událost oddělila od ostatních a že jim ostatní nerozumí. Nebyly však shledány žádné psychotické reakce, nervová zhroucení či jiné důsledky,*

*které by naznačovaly závažnější psychiatrickou poruchu. Jsou též náznaky toho, že strojevedoucí, kteří prožili na trati nehodu, obecně uvádějí více zdravotních problémů než ostatní.*

**Důležitý čas**

Studie pokračuje:  *Počet osob, které udávají zmíněnou symptomatologii, se různí: kolísá od 4 % po téměř polovinu všech dotazovaných v závislosti na tom, jak dlouho po nehodě bylo zkoumání uskutečněno. Pokračování na straně 4*

## Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojvedoucích stále aktuální? (5)

## Dokončení ze strany 3

V různých zemích byly vypracované některé studie, a z nich vyplývá, že:

\* Všechny poruchy, které se projeví bezprostředně po nehodě vymizí v průběhu méně než jednoho roku. Symptomy klesají postupně a po třetím roce po nehodě již nejsou žádné. Subjektivní význam nehody je potlačen řídicovou vlastní reakcí.

\* Faktory zranitelnosti jsou: předchozí trauma v historii jedince, akutní a trvalé životní události, profesionální situace, v níž strojvedce není nikým doprovázen a řídí vlak sám, zejména bezprostředně po nehodě.

\* Profesionální budoucnost strojvedoucích se nezdá být touto událostí dotčena. Nález naznačuje, že strojvedci po nehodě pociťují akutní psychologické poruchy a zdůrazňují užitečnost systematického programu prevence jakož i přímé intervence po nehodě. Bylo zjištěno, že sociální podpora po nehodě snížila úroveň stresu.

\* Tři týdny po nehodě lze pozorovat mírnou akutní psychofyziologickou reakci se zvýšenou hladinou prolaktinu a zvýšenou poruchou spánku. Tyto akutní reakce byly přechodné

a nebyly korelovány s dlouhodobou nemocností. Strojvedci, kteří měli nehodu, při níž došlo k vážnému zranění člověka, byli v práci nepřítomni delší dobu než strojvedci s nehodou, při níž došlo k lehkému zranění. Strojvedci popisovali postupně se zhoršující psychosociální situaci v práci po dobu 12měsíčního následného sledování.

\* Po jednom měsíci po nehodě se symptomy distresu výrazně snížily u řidičů, kteří neměli žádnou předchozí nehodu. Strojvedci, kteří měli dvě či více dřívějších nehod a ti, kteří byli rozrušeni nehodou, měli nejvyšší symptomy distresu při následném sledování. Chování několika málo řidičů, kteří udávali dlouhodobý psychologický distres, je možno předpovídat nejlépe pomocí kombinace akutních vysokých skórov, ze zážitku předchozích nehod a očekávání rizika před danou nehodou. Tato studie naznačuje, že premorbidní proměnné a proměnné nespojené s nehodou, jsou z hlediska psychologických důsledků u zdravých strojvedců důležitější než samotná stresová událost.

## Terapie

Byl vypracován léčebný plán, který obsahuje relaxační výcvik, kognitivní

restrukturalizaci, racionálně-emozivní terapii, výcvik v desenzitaci (snižování přecitlivělosti), behaviorální úkoly (úkoly týkající se chování jednotlivce), jakož i podporující empatii a zájem. Kritickým bodem je sociální aspekt reakcí účastníků – umožnění, aby své pocity sdíleli s ostatními, normalizace jejich interakcí a reintegraci do sociální sítě.

Zkušenosti ukázaly, že všichni účastníci se navrátili do práce v průběhu jednoho roku, v průměru to byly 2-3 měsíce. Nebyly náznaky dlouhodobých psychologických potíží, ani zvýšení tělesných potíží v důsledku nehody. Zaznamenáno bylo pouze přechodné zvýšení krevního tlaku a příležitostně panické reakce, avšak tyto symptomy rychle pominuly.

Neexistoval žádný dlouhodobý dopad na pracovní schopnost. Obecnými hrozbami byla sociální izolace, úzkost, poruchy spánku a některé mírné somatické potíže. Všechny tyto potíže znamenaly akutní problémy, které se rozplynuly v průběhu léčby a nesetrvávaly dlouho. Většina behaviorálních problémů byla pozorována bezprostředně

po nehodě a zmizela v relativně krátké době.

Péče o strojvedoucího nemusí být bezprostředně po nehodě prováděna specializovaným psychiatrickým či psychologickým personálem, nýbrž i zaškolenými zaměstnanci železnic, jak o tom svědčí švýcarské zkušenosti. Strojvedoucí je v průběhu 48 hodin po nehodě osobně kontaktován kolegou z práce. Tento kolega absolvoval speciální školení, týkající se poskytování první psychologické pomoci, setkávání se s rodinou postiženého a doprovázení na úřady, např. na policii a vyhledávání profesionální pomoci při případných setrvávajících potížích.

Je ale s plnou odpovědností možné tvrdit, že vyhodnocování dopadů na zdraví nejenom fyzické, ale zejména na zdraví psychické u účastníků nehodových událostí je nenahraditelným pramenem informací, který musí sloužit ke zpětné vazbě pro řízení lidských zdrojů, ale také pro organizování bezpečnosti dopravních systémů. Vzhledem k odmítnutí zpřístupnění tuzemských pramenů se nebylo možno cíleně vyjádřit k oblasti selhání strojvedoucího při výkonu

práce při různých systémech organizování železničního provozu, konkrétně k dopadům zavedení vnitropodnikového předpisu ČD a.s. D-3.

## Stále aktuální

Citace z uvedených zpráv jsou velmi aktuální i v dnešní době. V uplynulém roce došlo našťastí jen k jedné mimořádné události, při které zahynul strojvedoucí a dalších pět zaměstnanců dopravců bylo zraněno. Jednalo se o srážku SC 516 s posunující lokomotivou řady 742 v Bohumině 27. června. Letos našťastí žádná taková nežádoucí událost nenastala. Krev je ovšem na kolejích prolévána nadále a těmito MU jsou mimořádně stresováni zejména kolegové strojvedci. Za první polovinu letošního roku došlo podle údajů Drážní inspekce k 150 střetům s osobami, z nichž 106 bylo usmrceno a 45 zraněno. Na železničních přejezdech došlo ve stejné době k 101 střetnutím se silničními vozidly nebo osobami, kdy 23 osob bylo usmrceno a 51 zraněno.

Také tyto mimořádné události rozhodně k dobrému psychickému zdraví provozních zaměstnanců nepřispívají.

Evžen Mikolajek

## Společenská rubrika

## Poslední směna Vladimíra Musila



V. Musila a L. Nemeškala čekali příbuzní (foto vlevo), Feditel O18 T. Mohr vyvěsil HV (foto uprostřed), pak bylo předáno žezlo otcem Vladimírem synu Tomášovi.



Dne 14. července ukončil příjezdem rychlíku 653 do Jihlavy svoji poslední směnu pan Vladimír Musil. Spolu s ním jako „pomocník“ z Jihlavy města přijel jeho soupeř pan Libor Nemeškal (pánové se znají již od porodnice, kde se také zřejmě společně nakazili nevléčitelným virem Bahn Eisen), který svoji poslední směnu absolvoval již o několik dní dříve. Na příjezdu je očekávala skupina příbuzných a spolupracovníků v čele s ředitelem O 18 Tomášem Mohrem, který provedl slavnostní vyvěšení hnacího vozidla. Načež proběhlo i předání pomyslného žezla otcem Vladimíra synovi Tomášovi, v tomto případě žezlo prezentovala firovská taška.

Oběma kolegům přejeme do důchodu pevné zdraví, spokojenost a dlouhá léta.

Výbor a členové ZO FS Jihlava.  
Foto Jiří Hron

V březnu oslavil 60 let zakládající člen FS Žatec a dlouholetý místopředseda, strojvedoucí **Miroslav Panský**. Dodatečně přejeme vše nejlepší!

Dne 5. června dovršila 50 let paní **Martina Kreisingerová**, 60 let pan **Zdeněk Bačkora** (8. července) a sedmdesátku oslavili pánové **Petr Klicpera** (23. června), **Václav Krušina** (5. července) a **Jaroslav Čeřdle** (6. července), **Josef Zetek** (24. července). Všichni jsou ze ZO 48 Louny a všem gratulujeme!



Osmdesáté narozeniny oslavil 10. srpna strojvedce na penzi, člen FSČR ZO Trutnov pan kolega **Jiří Přívratský**. Do dalších let přejeme Jirkovi pevné zdraví, dobrou náladu a životní pohodu. Text a foto Brutus.

Dne 12. srpna oslavil své 75. narozeniny trutnovský strojvedce na penzi, člen FSČR ZO Trutnov pan kolega **Miroslav „Syreček“ Vojtěch**. Do dalších let přejeme Syrečkovi pevné zdraví a neutuchající smysl pro humor. Text a foto Brutus.



Dne 15. srpna slavil své životní jubileum 60 let náš kolega ze ZO FS Nymburk pan **Přemysl Veverka** a pak člen důchodce oslavil své životní 70 let pan **Ivo Procházka** (ČD Cargo). Přejeme jim pevné zdraví, a ještě mnoho spokojených let, kolegové a celá ZO FS Nymburk.



V září slaví své šedesátiny kolega **Jaroslav Pavlík**, hodně zdraví a spokojenosti přeje výbor ZO Všetaty a také manželka Šárka.

Dne 1. září oslaví své 55. narozeniny kolega **Jan Karela** a 8. září své 55. narozeniny kolega **Miloš Horáček**. Oslavencům k jejich životním výročím srdečně blahopřejeme a do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor Základní organizace Federace Strojvedců a všichni královéhradečtí kolegové.

Dne 2. září slaví 75 let **Jaroslav Richtr** a **František Posledník** (slaví 9. září), 3. září pak 70 let **Oldřich Laurich**, všichni ze ZO 48 Louny. Blahopřejeme

Dne 6. září slaví 65 let **Jan Karlík** ze ZO FS Děčín. Vše nejlepší!

Dne 8. září oslaví 60. narozeniny velký cestovatel a stále veselý pohodář a ukecaný strojvedoucí ČD Cargo Ostrava pan **Petr Peterek**. Petře, těch krásných míst je na světě stále dost, tak ti přejeme hodně zdraví a chuť cestovat. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek – Místek.

Dne 12. září oslaví své 65. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě a bývalý předseda ZO FS

Chomutov pan **Jaromír Hošťálek** a kontrolor vozby a člen naší základní organizace pan **Miroslav Sekera**, který oslaví také 12. září 55. narozeniny. Oběma jmenovaným srdečně gratulují a přejí hodně zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let všichni kolegové, kamarádi a výbor chomutovské ZO FS.

Dne 13. září slaví 55 let **Karel Mašek** ze ZO 48 Louny. Vše nejlepší!

Dne 16. září slaví **Nikolaos Petropulos** ze ZO 107 Ostrava Cargo 50 let. Gratulujeme!

Dne 20. září slaví **Jan Tomek** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Blahopřejeme!

Dne 24. září slaví 70 let **Jaromír Čech** ze ZO Čerčany. Vše nejlepší!

Dne 27. září slaví **Martin Kuchař** ze ZO FS Ústí nad Labem 50 let. Gratulujeme!

V letošní první říjnové dekádě oslaví pětasedesátinový bývalý strojvedce vozební stanice Všetaty, člen Klubu odložených strojvedců Lysá nad Labem a příležitostný muzikant pan kolega **Oldřich Meněl**. Oldřichu, přejeme Ti k tomuto významnému výročí vše dobré a ze všeho nejvíce to nejdůležitější, co všichni potřebujeme – zdraví.  
Za K. O. S. Jaroslav Krupič.



## Opustili nás



Dne 8. června odešel ve 53 letech **Radovan Grund** z ZO 48 Louny. Kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

Dne 25. července nás ve svých 74 letech opustil **Jan Novák** ze ZO 48 Louny. Vzpomínáme.

Dne 4. srpna nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 75 let náš kolega, člen Seniorklubu při základní organizaci Federace strojvedců Liberec, pan **Václav Hofman**. Čest jeho památce. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž vy svoji tichou vzpomínku. Děkuji všichni aktivní členové i členové Seniorklubu liberecké ZO FSČR.

Ve středu 16. srpna 2023 zemřel po krátké těžké nemoci trutnovský strojvedce na penzi pan kolega **František Vorlíček**. Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Brutus.

