

● ČD ověřuje použitelnost bionafty v jednotkách ... str. 2 ● Dvojnásobné ohrožení ... str. 2 ● Vzájemné uznávání jízdnicích výhod mezi ČD a ZSSK ... str. 2 ● Vyšetřování nehod se zkrátilo ... str. 2 ● Jedna z nejtragičtějších železničních nehod v očích pamětníka ... str. 3 ● Zlomené nápravy na Gorile ... str. 3 ● Zdravý rozum zvítězil nad byrokracií... str. 4 ●

číslo 1

15. leden 2024
ročník 77



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Prezident Federace strojvůdců ČR Jaroslav Vondrovic: O úkolech splněných a očekávaných

Vážené kolegyně, vážení kolegové, na konci každého roku ne vždy pochvalně hodnotíme, jaký byl a vzájemně si přejeme, aby ten následující byl pro nás všechny lepší a úspěšnější.

Je pravda, že rok 2023 patřil po společensko-ekonomické stránce mezi ty, na něž nebudeme rádi vzpomínat. Vysoká inflace a rychle narůstající schodek státních financí vedl k tomu, že vláda připravila a prosadila tzv. „Konsolidační balíček“, který pocítí v následujících letech většina občanů našeho státu. Rozhodně nejsem přesvědčen, že všechny prosazené restriktivní kroky přinesou předpokládaný efekt, tedy snížení míry zadlužení státu. Jako příklad bych uvedl jeden, který se dotkne zaměstnanců většiny firem, a to zrušení daňových úlev z benefitů poskytovaných prostřednictvím sociálních fondů zaměstnavatelů. Předpokládaný výnos ze zdanění benefitů se pravděpodobně nedostaví, neboť jak zaměstnavatelé, tak i zaměstnanci jejich využívání omezí, či úplně zruší, čímž se poskytovatelům souvisejících služeb sníží tržby a tím i státu odvedená daň.

Z výše uvedeného samozřejmě vyplývá i nedobrá nálada ve společnosti, jež vede i k otevřeným projevům nespokojenosti formou demonstrací či stávek. I prezidium FSČR stálo před rozhodnutím, zda se k těmto akcím připojit. Po zvážení všech okolností jsme se usnesli, že jako odborová organizace tyto protestní akce nepodpoříme a účast na nich ponecháme plně na občanském postoji a přesvědčení každého člena. Toto naše stanovisko vyvolalo rozporuplné a někdy až emotivní reakce jak mezi naší členskou základnou, tak i veřejností. Opět se ale potvrdilo, že celá společnost je názorově rozpolcena. To mě utvrzuje v názoru, že cesta definovaná stanovami FSČR a založená na hájení profesních zájmů našich členů bez závislosti na všech politických stranách a hnutích, je cestou správnou.

Tím jsme se ostatně řídili po celý uplynulý rok jak na úrovni státních institucí, tak i při jednáních se všemi zaměstnavateli, u nichž má Federace strojvůdců své zastoupení. Příkladem může být novelizace Vyhlášky o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy (bývalá vyhl. 101/1995) účinná od 1. 1. 2024 pod číslem 260/2023 Sb.).

Podářilo se nám nejprve se prosadit na úrovni Ministerstva zdravotnictví jako oficiální připomínkové místo k tomuto dokumentu a následně pak dojednat do finální verze vyhlášky příznivější podmínky pro strojvedoucí a další zaměstnance dráhy a drážní dopravy. Podobné aktivity vyvíjíme v rámci připravovaných změn v oblasti legislativy dotýkající se pracovních a sociálních podmínek námi zastupovaných profesí i na úrovni Ministerstva dopravy, Ministerstva práce a sociálních věcí i Drážního úřadu.

Jako příklad, trůfám si říci dobré práce na úrovni zaměstnavatelů, bych uvedl dosažení vyššího zajištění většiny strojvedoucích a strojmistů u ČD, a. s. a dále pak aktivní přístup k přípravě spravedlivějšího systému osobního ohodnocení, který by měl lépe motivovat a ocenit kvalifikované a odborně zdatné zaměstnance.

Obdobným způsobem se snažíme postupovat nejen u národních dopravců ČD a ČD Cargo, ale i u těch ostatních, kde Federace strojvůdců působí. Železniční dopravní trh v České republice se mění a tzv. alternativní dopravci na něm získávají stále silnější pozici. My strojvedoucí máme i při přesunech výkonů mezi dopravci jistotu zaměstnání, neboť nedostatek zaměstnanců v naší profesi je celostátně vysoký a se změnou legislativy týkající se doby odpočinků se může ještě prohloubit.

Kolegům přecházejícím k dopravcům, kde ještě jako odborová organizace nepůsobíme, nabízíme, v případě, že si u svých



nových zaměstnavatelů zachovají členství ve FSČR, stejný přístup při prosazování dobrých pracovních, sociálních a finančních podmínek.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přes částečně optimistické prognózy analytiků pro nás ani nadcházející rok nebude procházkou růžovou zahradou, neboť nás schválně restriktivní opatření zasáhnou jako občany i jako členy odborových organizací. Proto bych vás chtěl požádat o trpělivost při řešení problémů, které vyvstanou; abychom byli schopni bez zbytečných emocí spolu vzájemně komunikovat a zachovali si tak v rámci nové odborové organizace i přes rozdílnost svých zaměstnavatelů a vykonávané práce co největší jednotu.

Děkuji vám, kteří se svým dílem angažujete v práci naší odborové centrály. Nejen funkcionářům a zaměstnancům, ale také ostatním aktivním členům v jejich základních organizacích a zároveň vám i vašim blízkým zaslouží naše srdečné energie, osobních i pracovních úspěchů, a především pak pevné zdraví po celý rok 2024.

Jaroslav Vondrovic,
prezident Federace strojvůdců
České republiky

Úvaha nad kolektivními smlouvami

Ke konci roku se pravidelně balancuje. To je pochopitelné, magická moc data 31.12. je neoddiskutovatelná. Rozebírají téměř jakékoli události, které se během uplynulých měsíců vyskytly a které se našich životů, byť jen okrajově dotkly. Na tom také není nic zvláštního. Zcela jistě je jedním z hlavních témat každého zaměstnance uzavřená, či neuzavřená, kolektivní smlouva. Samozřejmě v případě, že zaměstnavatel o něco takového vůbec svým zaměstnancům nabízí.

Máme to štěstí, že hlavní zaměstnavatelé na železniční síti, tuto ne zcela samozřejmou věc svým zaměstnancům nabízí. Stejně samozřejmě víme i o firmách, kde je slovo odbory, nebo dokonce kolektivní smlouva skoro vulgární a nesmí se snad ani vyslovovat. O to více vyniknou bonusy, které máme možnost skrze své zástupce v odborových organizacích získat.

Jasně, každého především zajímá

mzdový růst a nárůst různých příplatků a benefitů. Je to svým způsobem naprosto pochopitelné. Každým rokem očekáváme, kdy bude nárůst mezd takový, aby nás to konečně uspokojilo a abychom si nemuseli pořád stěžovat, že inflace je větší než peníze, co nám přidají. Závistivě pokukujeme po Německu, kde naši kolegové za nárůst mezd už poněkolkáté stávkují a říkáme si, jestli by to nešlo i u nás. Ovšem není náplní tohoto článku nad tématem stávky polemizovat.

Kolektivní smlouva nepřináší do našich pracovních životů jen nárůst mezd. Upravuje odchody do důchodu, stravné, příplatky, propuštění, prostě celé sociální, jak si ho dokážeme přestavit a jak ho velmi často každý z nás prožíváme. Není to málo položek. Je že tento dokument velmi obsáhlý dokazuje jeho konečný rozsah, který si každý může ověřit a třeba v papírové formě v našich místnostech pročíst.

Rozhodně to není několik papírů ve formátu A4 s pár neosobními formulacemi.

Jsem pevně přesvědčený, že naši zástupci, kterým se podařilo letošní kolektivní smlouvy vyjednat ve stávající podobě, si za svoji práci zaslouží naše srdečné poděkování. Najít shodu se zaměstnavatelem, ať už se jmenuje jakkoli, není nikdy lehké. Zvláště, pokud proti němu sedí zástupci několika odborových organizací, kteří ještě místo toho, aby spolu táhli za jeden provaz, jeden druhému navzájem pod stolem okopávají kotníky. To je realita. Proto vám, chlapi, jménem všech spokojených strojvedoucích srdečně děkuji za odvedenou práci.

Jak víme, najdou se pokaždě ti, co na uzavřenou smlouvu dští oheň a síru. A že kdyby oni mohli a byli u toho, tak by to jinak vypadalo..., a tak podobně. Jenže nikdy se nikomu ještě nepodařilo zavědět se všem. Tak to prostě je.

Dodatek KS u Arrivy podepsán

Dne 15. prosince 2023 byl podepsán prezidentem Federace České republiky Jaroslavem Vondrovicem dodatek č. 3 platné kolektivní smlouvy pro roky 2023 a 2024 u společnosti Arriva vlaky s. r. o.

Podpisu dodatku č. 3 předcházelo jednání odborových organizací působících u zaměstnavatele s vedením společnosti o navýšení mezd s odkazem na znění kolektivní smlouvy při překročení míry inflace nad jedno procento.

Předmětem dohody o uzavření dodatku, platného od 1. ledna 2024, je zejména nárůst základních mzdových tarifů o 6 procent, zvýšení příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění o 250 Kč měsíčně a vyplacení mimořádné odměny

všem zaměstnancům ve výši 6000 Kč v lednovém výplatním termínu.

Konečný výsledek dohody z jednání, které bylo korektní a vstřícné, kdy představy zástupců zaměstnanců jsou samozřejmě vždy diametrálně odlišné od návrhu zaměstnavatele je v dnešní složité době vždy oboustranným kompromisem, na jedné straně očekávaným nárůstem platů zaměstnanců s ohledem na zvyšující se životní náklady a pak ekonomickými možnostmi zaměstnavatele.

Závěrem chci poděkovat kolegům a vedení společnosti za spolupráci a všem popřát v novém roce vše dobré, a především pevné zdraví.

Pavel Semecký

Očima Jiřího Bobalíka



Pohled na Ramzovou, kopec nahoře je Šerák.

Foto Jiří Bobalík

Všechny Vectrony jsou doma

České dráhy převzaly před Vánoci další dvě lokomotivy Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Naplnil se tak loňský plán, který počítal s 12 stroji. Dalších 22 Vectronů dodá leasingová společnost Českým drahám v roce 2024. Naplní se tak celý rámcový kontrakt na pronájem až 50 moderních interoperabilních lokomotiv z produkce firmy Siemens Mobility.



Nově převzaté stroje 193.574 a 193.578 zasáhly ještě do předvánoční dopravy a byly zařazeny do oběhů s ostatními Vectrony. České dráhy nyní provozují celkem 39 těchto lokomotiv. Deset je pronajatých od společnosti ELL, 28 pochází z pronájmu u společnosti RSL a jeden stroj je v majetku Českých drah. Lokomotivy jsou doma v pražském depu ve Vrsovicích. Nejvíce najeto mají nejdříve provozované lokomotivy z pronájmu od ELL. V průměru připadá na každou z těchto lokomotiv 1,7 milionu kilometrů,

neaktivnější z nich pak překročily proběh 1,8 milionu kilometrů.

„Hned od začátku nového jízdnicového řádu 2024 jsme nachystali pro lokomotivy Siemens Vectron 34 turnusových dní a denně ujede tato řada v našich službách přes 32 000 kilometrů. To jsou například tři čtvrtiny délky rovniku kolem Země. Největší denní běhy Vectronů překračují 1 300 kilometrů a jezdíme s nimi od Flensburgu na německo-dánských hranicích až po Budapešť,“ řekl náměstek pro osobní dopravu ČD Jiří Jeřeta. (cd)

Evžen Mikolajek

ČD ověřují použitelnost bionafty v jednotkách Palivo z tuků a rostlinných olejů

ČD začnou v nových motorových jednotkách řady 847 testovat motorovou naftu se zvýšeným obsahem udržitelné biosložky na bázi hydrogenačně upraveného rostlinného oleje (HVO). Cílem společného výzkumného projektu, který je rozvržen do let 2024 až 2025, je ověřit použitelnost této bionafty v osobních motorových jednotkách a následně její nasazení v běžném provozu.

V rámci plnění strategie snižování emisí uhlíku a využívání obnovitelných zdrojů spustí od ledna národní dopravce a společnost ORLEN Unipetrol projekt zaměřený na společné testování paliva s udržitelnou biosložkou v osobních motorových jednotkách. Palivo s podílem hydrogenačně upraveného rostlinného oleje, tzv. HVO, dodá společnost ORLEN Unipetrol, která připraví jednotlivé směsi ve svém výrobním areálu v Pardubicích.

V plánu je snížení emisí

Projekt je rozložen do období 2024 až 2025 a skládá se ze tří fází. Během té první budou identifikovány vhodné palivové směsi, jejich atestace a legislativní rovina.

V druhé fázi budou směsi testovány v motorových jednotkách Pesa řady 847 ve Zkušebním centru VUZ Velim. Motory Rolls-Royce těchto jednotek jsou homologovány na použití biopaliv, jako je například směs motorové nafty a HVO.

Při závěrečné, třetí části projektu se testování palivových směsí uskuteční v podmínkách reálného provozu na tratích vybraných krajů, které již projevíly

předběžný zájem o provoz vlaků s nízkou emisí stopou.

„Do roku 2030 chceme snížit naše emise uhlíku o 25 % a nejpozději do roku 2050 chceme být emisně neutrální. Jednou z klíčových oblastí pro naplnění těchto cílů je vývoj a zavedení kapalných biopaliv a alternativních pohonů, kterým je například též vodík do silniční a železniční dopravy,“ říká Tomáš Herink, člen představenstva skupiny ORLEN Unipetrol zodpovědný za výrobu, výzkum a vývoj, a dodává: „Používáním tohoto obnovitelného, a tedy udržitelného paliva, které se vyrábí chemickým zpracováním odpadních tuků a rostlinných olejů, dochází k výraznému snížení emisí oxidu uhličitého.“

Díky velkému počtu objednaných motorových jednotek RegioFox může použité palivo HVO znamenat v budoucnosti skutečně významné snížení emisí. České dráhy mají nyní objednáno u společnosti Pesa celkem 106 moderních jednotek řady 847.

Představujeme HVO

Hydrogenačně upravený rostlinný olej (HVO) patří mezi biosložky

přepřacované rafinérskými procesy na hmotu odpovídající svým složením ropné diesellové frakci. Palivo HVO splňuje normu ČSN EN 15940, přílohu II směrnice o kvalitě paliva 2009/30/ES nebo americkou specifikaci ASTM D975. HVO je kompatibilní s minerální motorovou naftou, je proto možné jej přidávat ve vyšší příměsi až do 30 % objemu dle ročního období. Pokud technické parametry vozu umožňují používat syntetická paliva XTL, lze dokonce jezdit na čisté HVO.

HVO vyrobený z různých zdrojů se kvalitativně liší. Rozdíl je především ve způsobu čištění, spotřebě vodíku, a především emisní stopě. Pokud je HVO vyrobené z rostlinného oleje, který byl pěstován právě za účelem výroby paliva, započítávají se do finální emisní stopy paliva veškeré činnosti související s jeho vznikem. Přesto lze oproti fosilnímu palivu dosáhnout úspory emisí skleníkových plynů 60–65 % (ekvivalentní CO₂). V případě využití použitých rostlinných olejů či tuků, jakožto odpadní hmoty, lze dosáhnout úspory emisí až 90–95 % v porovnání s palivem ropného původu.

(rav)

Vyšetřování nehod se zkrátilo

V průměru o 30 minut kratší policejní vyšetřování přinesla lepší kooperace mezi složkami, které se podílejí na šetření a odstraňování následků vážných mimořádných událostí na železnici. K jednání o minimalizaci dopadů na zákazníky vyzvaly v únoru ministra dopravy SVOD Bohemia a ŽESNAD.CZ.

Podle výkonného ředitele SVOD Bohemia Petra Moravce se výsledek se dostavil. Půl hodiny je pro cestující i pro dopravce významný posun. Oceňuje také aktivní přístup Ministerstva dopravy, Správy železnic, Policie ČR a složek IZS, kterým se podařilo upravit postupy s okamžitým pozitivním dopadem.

V červnu 2023 byla celková průměrná doba spojená s vyšetřováním mimořádností 124 minut. Po uplatnění změn došlo v červenci k jejímu snížení na 99 minut. V srpnu se tato doba dále zkrátila na 95 minut. V září se klesající trend potvrdil a došlo ke zkrácení na 93 minut.

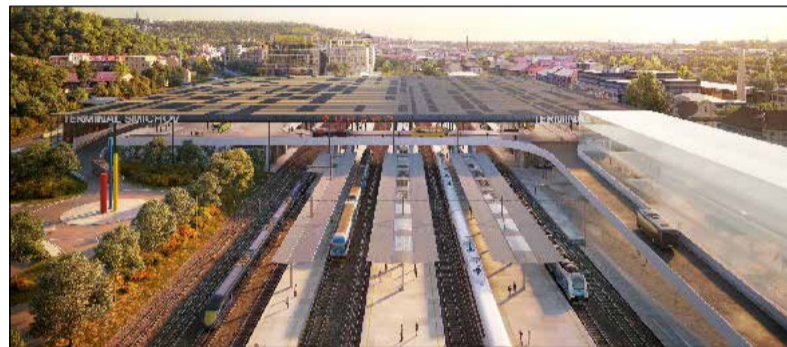
Každoročně se na kolejích stane kolem tří stovek nehod se zraněním či úmrtím člověka. A zatímco v jiných

případech je obnovení provozu otázkou maximálně desítek minut, kvůli těmto závažným mimořádnostem, jako jsou například srážky s člověkem v kolejišti, dosahovala celková doba zastavení provozu včetně vyšetřování a uvolňování místa nehody v průměru až tři hodiny.

Za tu dobu vzniknou na každý zastavený vlak osobním dopravcem náklady ve výši přibližně 28 tisíc korun. To zahrnuje kompenzace cestujícím, náklady na náhradní autobusy, na dodatečnou spotřebu paliva či energií, dodatečné mzdové náklady a podobně. Osobní dopravci například musejí už při zpoždění nad 1 hodinu vrátit cestujícím čtvrtinu jízdného a tyto peníze jim nikdo nekompenzuje.

(sb)

Smíchovské nádraží má zhotovitele



Zmodernizované nádraží, přestupní terminál i nová odbavovací hala. Tak bude už za několik let vypadat stanice Praha-Smíchov. Posledním krokem k samotnému zahájení prací byl výběr zhotovitelů. Těmi se staly společnosti Metrostav TBR, OHLA ŽS, HOCHTIEF CZ a Elektrizace železnice Praha, které podaly společnou nabídku ve výši 4 144 444 027 korun bez DPH. Předpokládaná hodnota zakázky přitom byla o více než 600 milionů korun vyšší. Stavbaři zrekonstruují všechny staniční koleje a nástupiště, oba podchody se přestaví a současně prodlouží pod celou stanicí. Díky výtahům bude bezbariérový přístup na jednotlivá nástupiště, a to jak z podchodů, tak i nově vybudované lávky. Práce se rozběhnou v lednu a potrvají do roku 2027.

Text a foto (sz)

Dvojnásobné ohrožení

Úvodem si dovoluji poznamenat, že dále popisovaná událost je výjimečná, a tudíž výskyt podobných případů je zcela ojedinělý. Přesto k nim dochází. A právě proto je potřeba na nebezpečnost jejich výskytu poukazovat a případné „kandidáty“ varovat.

Nejprve si dovoluji citovat z úřední svodky Policie České republiky – Krajského ředitelství Jihočeského kraje: *Proti- vinní policisté hlídkovali v úterý 19. prosince ve svém teritoriu, když okolo šestnácté hodiny nalezli v příkopě u obce Skály havarovaný vůz značky Škoda. U auta byl i řidič, který se nezranil, ale v pořádku nebyl... nadržchal bezmála 2,6 promile! ... Krátce po jedenadvacáté hodině přijal operační důstojník na lince 158 oznámení, že ze stanice Protivín jede zřejmě strojvedoucí pod vlivem alkoholu. Policisté v Písku případ prověřovali a provedli u strojvedoucího dechovou zkoušku, která byla pozitivní s hodnotou 1,5 promile. Překvapení zakročujících policistů bylo ještě větší, když zjistili, že se jedná o stejného muže, který měl dopravní nehodu pod vlivem alkoholu právě u obce Skály jen pár hodin předtím.*

Je jasné, že zaměstnavatel v tomto případě použil příslušné ustanovení zákoníku práce o okamžitém zrušení pracovního poměru, neboť zaměstnanec porušil povinnost vyplývající z právních předpisů vztahujících se k jím vykonávané práci zvláště hrubým způsobem. To je jen jedna stránka případu.

Další, neméně nepříjemnou stránkou je to, že dnes již

bývalý zaměstnanec Českých drah, je podezřelý ze spáchání přečinu Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Na případu dále pracují policisté z Územního odboru Policie ČR v Písku. Soud mu může za tento přečin uložit trest odnětí svobody na šest měsíců až tři léta, peněžité trest nebo zákaz činnosti.

Krajně nepříjemným faktem je i to, že takové případy jsou při jednání odborových funkcionářů se zaměstnavatelem na všech úrovních připomínány s řadou argumentů, proč právě vzhledem k takovým kauzám nelze tomu či onomu požadavku odborů vyhovět.

V neposlední řadě jsou takové případy velmi vhodným „soustem“ zejména pro bulvární novináře, kteří je dovedou patřičně zdramatizovat a postavení a práci všech strojvedoucích tímto způsobem veřejně dehonestovat.

A úplně na závěr nutno poznamenat, že v případech výkonu služby strojvedoucího pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek opravdu dochází k velmi nebezpečnému ohrožení bezpečnosti provozu, které může skončit velkou tragédií.

Vladimír Selucký

Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD a ZSSK

Koncem roku byl podepsán dodatek č. 24 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahmi, a. s. (dále jen ČD) a Železničnou společností Slovensko, a. s. (dále jen ZSSK) pro rok 2024. Níže uvedené podmínky jsou platné od 10. prosince 2023 do 14. prosince 2024, tj. do doby počátku platnosti jízdního řádu 2024/2025.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čipových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele ve vnitrostátní přepravě ve vlacích ZSSK k:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železničním průkazce, přičemž cenu místenky, lůžkového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK,
- použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlaky,
- použití vlaku SC 240/241 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98),
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ),
- použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě po zakoupení povinné místenky.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čipových kartách vydávaných ZSSK opravňují jejich držitele ve vnitrostátní přepravě ve vlacích ČD k:

- použití vlaků ČD v příslušné vozové třídě bez placení jízdného s těmito omezeními:
- použití vlaků, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) a vlaků na vybraných linkách si musí držitel železniční průkazky zakoupit ve výdejné jízdenek ZSSK před nastoupením jízdy nebo u průvodčího ve vlaku ČD bez manipulační přírážky, u pokladní přepážky CD nebo na e-shopu ČD jednorázový příplatek pro komerční vlaky a vybrané linky.

Jednorázový příplatek pro komerční vlaky a vybrané linky lze použít pro libovolný počet jízd v době jeho platnosti, která je do 24:00 hodin následujícího dne.

Pokud držitel železniční průkazky nepředloží v komerčním vlaku nebo ve vlaku na vybraných linkách předepsaný příplatek a odmítne ho na místě zaplatit, zaplatí u průvodčího jízdné z nástupní stanice / pohraničního bodu do výstupní stanice z daného vlaku nebo pohraničního bodu podle Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (tarifu ČD), na které prokáže nárok.

- v osobních a spěšných vlacích v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (JMK) nelze železniční průkazky ZSSK použít k bezplatné přepravě, v těchto vlacích si musí cestující zakoupit jízdní doklad podle tarifu a smluvních podmínek IDS JMK nebo jízdné dle Systému jednotného tarifu (SJT).

(Poznámka: Ve vlacích dálkové dopravy, objednaných Ministerstvem dopravy ČR, a ve vlacích regionální dopravy (Os a SP) neobjednaných JMK (i v rámci obvodu Jihomoravského kraje), platí železniční průkazky bez omezení.)

- v osobních a spěšných vlacích v objednávce Plzeňského kraje (PK) na území PK na lince P2 v úseku Kařez – Plzeň – Klatovy a spěšných vlacích na lince PI západ u úseku Chodová Planá – Plzeň, nelze železniční průkazky ZSSK použít k bezplatné přepravě, v těchto vlacích si musí cestující zakoupit jízdní doklad podle tarifu a smluvních podmínek IDPK nebo jízdné dle Systému jednotného tarifu (SJT).

(Poznámka: 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 dodatku, a ve vlacích na ostatních linkách v rámci obvodu Plzeňského kraje, platí železniční průkazky nadále bez omezení.)

- použití vlaků SC, business oddílu 1. vozové třídy ve vlacích railjet a povinné

místekových vlaků po zakoupení povinné místenky včetně míst pro kola za cenu jako cestující s jízdním dokladem dle předpisu ČD Ok 9 a ČD Ok 10 pro 1. nebo 2. vozovou třídu stanovenou pro rok 2024 v metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD,

- použití přímých vozů ČD v relaci Praha – Linz – Zürich a zpět (vlaky 50466/50467) po uhrazení rezervace s příplatkem (TK 25). Pro každý vlak, relaci, den, vozovou třídu a ubytovací službu je stanoven omezený počet (kontingent) těchto rezervací s příplatkem.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čipových kartách vydávaných ČD a ZSSK opravňují jejich držitele v mezinárodní přepravě k:

- přepravě ve vlacích SC 240/241 po uhrazení SC příplatku (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98) v 1. i 2. vozové třídě,
- použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě a zakoupení povinné místenky platné pro část cesty na území Slovenska.

Držitele volných přenosných mezinárodních jízdenek ČD a ZSSK poskytovaných v rámci služebních cest v mezinárodní přepravě k:

- bezplatné ve vlacích SC 240/241 s SC příplatkem (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb.

Držitel platné železniční průkazky aktivované v čipových kartách vydávaných ČD a ZSSK zaplatí:

- cenu místenky, místenky SC, SC příplatku, místenky railjet Business a lůžkového nebo lehátkového příplatku platnou pro danou jízdu,
- cenu za přepravu zavazadla i jednorázové úschovně v Úschově během přepravy (ČD) / pojištění úschovny zavazadel (ZSSK) dle vnitrostátních tarifů obou dopravců,
- cenu za přepravu kola dle vnitrostátních tarifů obou dopravců a místenku pro kola ve vlacích s povinnou rezervací kol,

Jedna z nejtragičtějších železničních nehod v očích pamětníka Albatros rozdrtil osobní vlak

Následující text vznikl v únoru roku 2001, kdy se autor s pamětníkem železniční nehody v Šakvicích setkal.

Po odpolední směně nastoupil do vlaku a v kupé se bavil s děvčaty z vedlejší vsi. Po hodině přerušila cestu ohlušující rána. Pak už přišla jen bolest, smrt. Byl předvečer Štědrého dne roku 1953 a při železniční nehodě u jihomoravských Šakvic zahynulo 106 lidí. Jaroslav Damborský přežil.

Nechali si ujet smrt

Jaroslav Damborský (v roce 2001 mu bylo 67 let) se narodil ve vinařském kraji v Bořeticích na Břeclavsku. Jako mnoho jiných prý neměl v oné době jinou volbu a vyučil se v Brně strojním zámečnickem, tam také později pokračoval v dojíždění do zaměstnání.

„Od nás jsme lokálkou dojezdili do Zaječic a odtud pak po rychlíkové trase do Brna. Ve triapadesátém mi bylo devatenáct a 23. prosince jsem měl jet domů už z ranní směny. Kamarád mě ale přemluvil, že spolu odpoledne spravíme dvoukolový vozík, který byl nabouraný. Pak si kluci zašli do hospody, kde vypili pár piv. „Osobák k nám odjížděl z brněnského hlavního nádraží před

půlnocí. Měl jsem ještě čas a šel jsem se podívat do nádražní restaurace. Byli tam napití kluci od nás z Bořetic a já jsem je přemlouval, aby jeli se mnou, že nám bude veselí. Ale nechtěli, takže jsem si sedl do kupé jen s Majkou a Liduškou z vedlejší vesnice,“ pokračuje Jaroslav Damborský.

Dnes už se nedovíme, který strážný anděl poradil opilým bořetickým chasníkům, aby si vlak, kde měla najít smrt více než stovka lidí, nechali ujet.

Šestý vagon

Když na trať Brno Bratislava ve stejné odpoledne vyjížděl rychlík z Bratislavy, měla osádka jeho lokomotivy ve svých aktovkách kromě svačiny ještě tři litrové láhve vína. Ty stačily na to, aby do Brna dojezdili strojvůdce, topič i vlakvedoucí ve velmi dobré náladě. Nikdo na nic nepřišel, a tak stejní lidé vedli rychlík R4 krátce po půlnoci zase zpátky do Bratislavy.

„Bylo nám v kupé veselo. Pamatuji se, že před Šakvicemi jsme chvíli stáli, protože nás křičel rychlík do Brna. Rychle přešel po vedlejší koleji a pak se to stalo. Ohlušující rána, najednou jsme letěli vzduchem a pak se na nás začaly hroutit tuny oceli, plechů a dřeva. Všude byl slyšet volný řev, křik, pláč, volání o pomoc. Byl jsem asi v šoku, pak jsem si uvědomil, co se stalo. Moje sousedka měla skalpanou půlku hlavy a zlomenou ruku. Musela být taky v šoku, mluvila úplně z cesty. Lidka měla zlomenou

stehenní kost, a protože já nemohl mluvit, ona jediná volala o pomoc,“ vzpomíná muž.

Rychlík s alkoholem posilněnou posádkou se tehdy řítit bezvládně nocí, strojvůdce a topič usnuli. Vzbudil je až vlak, který míjeli. Pak před sebou viděli koncová světla osobáku, ale bylo už pozdě. Téměř na třísky rozdrtila rychlíková lokomotiva Albatros v devadesátikilometrové rychlosti posledních šest vagonů osobáku. Jaroslav Damborský seděl v sedmém od konce.

Šest hodin čekání

„To byly nejhorší chvíle mého života. Nevěděl jsem, že mám zlamaná žebra a poškozenou páteř. Slyšel jsem jen sténání a později povely záchranářů. Pak odklizení troskek, skřípění železa, byla to hrůza. Navíc byla hrozná zima.“

Skoro šest hodin trvalo, než někdo ze záchranářů zavolal do změní troskek, jestli tam ještě někdo je. Vydešené trojici svítla naděje a jedno z děvčat začalo opět křičet o pomoc.

„Vyprostili mě a pak položili dozadu do autobusu, jeli jsme do nemocnice. Tam jsem viděl dvanáctiletého chlapce, který říkal svému tátovi, že nemá kabelu. On měl slzy v očích a řekl, že to vůbec nevdává. Díval se přitom na chlapcovy nohy, měl je úplně překroucené dozadu. Na to nezapomenu. Taky jsem už tehdy zjistil, že tam lidi kradli, obírali mrtvé a raněné,“ říká ještě dnes rozčileně.

Byl Štědrý den, pár hodin po půlnoci roku 1953 a na železničním valu u Šakvic leželo 106 mrtvých, do nemocnic bylo odvezeno 102 těžce a lehce zraněných lidí.

Předčasný pohřeb

Jaroslav Damborský se ze zranění vyléčil a za několik let si koupil auto. Od těch dob ve vlaku neseděl. Když totiž slyší rachocení souprav na výhybkách, má do dnes husí kůži.

Tehdejší zřízení zakázalo o nehodě informovat, neexistují oficiální dokumentární fotografie, jen strohá zpráva ČTK. Zraněným dal stát 3 tisíce, za mrtvé byly rodiny odškodněny 10 tisíci korunami a pohřbem na státní útraty. Strojvůdce, vlakvedoucí a topič dostali u soudu tři až pět let vězení.

„Když se pohřbívaly oběti, přišel taky kamarád, se kterým jsem opravoval dvoukolku. Byl překvapený, že nejsem mrtvý. To ale znamená, že budu dlouho žít, ne?“ ptá se s úsměvem Jaroslav Damborský.

Text a foto Martin Ježek, wiki – Ben Skála



Místo nehody.

Šakvice 1953

V nedávných prosincových dnech uplynulo 70. let od druhé největší železniční nehody v našich dějinách. Došlo k ní na samém začátku Štědrého dne 1953, v 1.06 hod. v blízkosti železniční stanice Šakvice na dnešní koridorové trati Brno – Břeclav. Rychlík R 4 jedoucí z Prahy do Bratislavy v čele s parní lokomotivou Albatros 498.033 narazil v rychlosti 86 km/h na konec rozjíždějího se vlaku Os 718, který byl před nehodou z dopravních důvodů zastaven u vjezdového návěstidla žst. Šakvice. Při neštěstí zahynulo 106 cestujících, převážně z osobního vlaku. Více než stovka dalších byla zraněna. Nehodu zavinila strojní četa R 4, kdy po předchozím požití alkoholu na lokomotivě usnul strojvedoucí i jeho pomocník a rychlík projel návěstí Stůj oddílového návěstidla hradla Obecní pole. Spoluviníkem byl i vlakvedoucí, který se namísto sledování návěstidel věnoval vyplňování vlakopisu. O této

velké tragédii nebyla tehdy veřejnost z politických důvodů řádně informována. V denním tisku se objevila pouze kratičká zpráva o nehodě s obětními lidských životech.

V prosinci 2011 byla z podnětu brněnského historika, publicisty a spisovatele Ladislava Valihracha na stanici budově v Šakvicích odhalena pamětní deska připomínající událost. V souvislosti s elektrifikací trati Šakvice – Hustopeče u Brna byla pamětní deska přemístěna na novou technologickou budovu a Správa pozemních staveb OR Správy železnic v Brně upravila plochu před pamětní deskou, aby celý prostor důstojně připomínal tragédii Štědrého dne 1953.

V předvečer zmíněného výročí položili k pamětní desce společný věnec zástupci obou brněnských organizací Federace strojvůdčů ČR a Odborového sdružení železničářů.

Vladimír Selucký



Zleva předseda ZO 07 Vladimír Navrátil, předseda ZO 05 Jaromír Kypr a předseda ZV OSŽ Brno hl. n. Vladimír Kroupa. Pietní vzpomínky se zúčastnili také paní Marta Prokešová a Božena Hádlíková, dcery pana Františka Matyáše, který při nehodě zahynul, a manželé Jiří a Zdena Prokešovi, kteří se celoročně starají o pořádek a výzdobu tohoto pietního místa. Foto Vladimír Selucký



Na tuto mez pokládali raněné a mrtvé, ukazuje Jaroslav Damborský.

Pro všech zbývajících 19 lokomotiv bylo třeba vyrobit 80 náprav Zlomené nápravy na Gorile

Před nedávnem jsem v jednom článku „zachytil“ letmou připomínku netradiční nehody bratislavské Gorily, jež se stala před téměř 45 lety.

K nehodě došlo se v sobotu 31. března 1979, na vlaku R 612 „Dyje“ vedeného pražskou lokomotivní četou, v km 221,452 mezi ŽST Šlapanov – Havlíčkův Brod, kde vykolejila lok ES 499.0011. Na uvedeném lokomotivě byla 11. 10. 1977 provedena výměna podvozků z ES 499.0014, na nichž 1. 8. 1977 vykolejila v ŽST Světlá nad Sázavou.

Událost se obešla bez následků, lze si jen těžko domyslet, jak by dopadla při rychlosti 120 na širé trati nebo při „stovce“ v oblouku např. před stanicí Úvaly. Mám na mysli pozdější nehodu R 524 Bečva z 9. 7. 1984 - vykolejení posledních 5 vozů na horkem vybočení koleji, dvě osoby stojící na nástupišti byly vagonem demolujícím nástupišť usmrceny.

Vozba na krátko

Komisionální prohlídkou vykonanou 5. dubna 1979 ve vozební stanici Havlíčkův Brod byla zjištěna zlomená druhá a třetí náprava na straně převodky. Na jedné byl lom čerstvý, na druhé byl lom částečně zkorodovaný, takže lokomotiva s ním jezdila delší dobu.

Závěr komisionální prohlídky byl nekompromisní – okamžité zastavení provozu ES 499.0. Původně měl být zastaven na cca 14 dní, do doby provedení defektoskopických zkoušek.

Provoz se tak vrátil do období před 24. zářím 1975, kdy začalo postupně

nasazování těchto lokomotiv na vozební rameno Praha – Bratislava – Štúrovo / Komárno (tak jak byly dodány výrobcem a vykonaly předepsanou TBZ). Pražské depo zajišťovalo vozbu „na krátko“ lok E 499.1 z/do Kutné Hory hl. n., na dalším úseku bratislavské laminátky. Kdo zajišťoval vozbu vlaků 176/177 a 612/613 do Brna / Jihlavy povědomost nemám, ale nelze vyloučit, že se využívalo obrátů bratislavských čet v Kutné Hoře.

Překvapující návrat

V té době (bezmobilové) jsem pracoval jako zpracovatel oběhů a personálních turnusů v depu „na středě“, takže se mne pracovní dotýkala. Shodou okolností bylo na první dva dubnové týdny naplánováno tzv. čisté kreslení lokomotivních oběhů Severozápadní dráhy (příprava matic oběhů do tisku, doladění mezidopových detailů u výkonů „na cizích vozidlech“) konané, jako obvykle v horské chatě ve Vítkovicích v Krkonoších, tudíž jsme byli od dění „v centru“ vzdáleni. Před pondělním odjezdem jsme sice sobotní malér „vzali na vědomí“, ale stále se jezdilo.

Překvapující byl návrat po dvou týdnech. Zbylí pracovníci služby 12 SSZD – oddělení 12/1 (provozní) nakreslili jakýsi oběh (oba metodičtí turnusáři byli na kreslení) včetně personálního turnusu – podle svých nejlepšíh představ.

Takže prvním úkolem po návratu bylo nutné udělat nakreslit nový

lokomotivní oběh, po dohodě s turnusovým důvěrníkem, provizorní personální turnus. Nad rámec příprav GVD 1979/1980.

Ze dnů měsíce

Z původně předpokládaných 14 dní se stalo několik měsíců. Přečhod do „nového GVD“ se odehrál „na krátko“. V rámci defektoskopie se zjistilo, že rozkopnutá je většina náprav, tudíž bylo rozhodnuto o náhradě dutých / vrtných náprav za plné, čímž se celková hmotnost zvýšila z neobvykle vysokých 87,4 tuny, na 89,6 tuny – nápravový tlak 22,4 tuny.

Pro všech zbývajících 19 lokomotiv bylo třeba vyrobit 80 náprav (+ pro dva záložní / výměnné podvozky). To nebyla otázka několika hodin nebo dnů, ale týdnů. Zejména v době striktně plánovaného hospodářství, s předem naplánovanými výrobními kapacitami, tím spíše, že garanční lhůta uplynula.

Neuvěřitelný příběh

Po několika měsících (laskavý čtenář promine, že po 44 letech si na detaily nepamatují) bylo bratislavské depo přepraveno nasadit lokomotivy do dvou denního oběhu pokrývajícího tři páry vlaků Bratislava – Praha, s – na tehdejší poměry – neuvěřitelným průměrným denním proběhem 1 200 km. Nutno podotknout, že této „průměrné“ hodnoty, od níž je plánována údržba trakčních vozidel, se ani v současnosti u hnačích vozidel ČD a. s. nedosahuje. Výjimku tvoří jednodenní „hvězdičkový“ oběh



ES 499.0011, Gorila, průkopnice vysokých rychlostí na československých tratích. Foto – ČD

jedné „pendolinní“ jednotky jezdící na ostrý obrat do Košic (1 358 km denně), ale v průměru turnusové skupiny je to jen 925 km. Rakouské lok 1216 provozní jednotky Graz vozebně pokrývající netrakovní jednotky RailJet na trase Graz – Praha mají průměrný denní proběh 1339 km - díky jednomu páru spojů do Berlína, do Břeclavi a z Grazu do Vídně.

Pravidelná defektoskopie

Jeden gorilí pár obsazovalo pražské depo, s tím nebyl problém. Postupně se počet nasazovaných Goril zvyšoval, což znamenalo opakovaně předčítat jak „bobinový kutnohorský oběh“, tak personální turnus měnící se několikrát

v měsíci. Z hlediska odměňování byla „bratislavská“ skupina 03E považována za letmo jezdící personál. Tehdejší „turnusový řád“ umožňoval s pomocníkem produktivní délku směny 15 hodin od nástupu, tudíž se personální turnus obešel bez spaní v Kutné Hoře.

S odstupem let si vzpomínám, že ve druhé polovině 80. let minulého století se v „našem“ depu započalo s pravidelnou defektoskopií náprav v rámci periodické prohlídky vyššího stupně údržby. Několikrát se stalo, že náprava nevyhověla, a příslušné dvojkolí muselo být vyměněno.

Miroslav Zikmund (s použitím informací z www.railtrains.sk.)

17. listopadu 2023 zvítězil zdravý rozum nad byrokracií Bardotkou do Telnice



V pátek 17. listopadu 2023 skutečně zvítězil zdravý rozum nad byrokracií, protože se tento den se na „Kozí dráze“ v úseku Děčín nákladní nádraží – Telnice objevila lok 749 253-1 (ex 752 083-6, ex T478.1215) v čele mimořádných vlaků 91300–91307 dopravce KŽC doprava s.r.o. vedených z Děčína hl. n. do Telnice a zpět. Jízdy se uskutečnily v souvislosti se zahájením Telnických vánočních trhů a zahájením zimní turistické sezóny v Krušných horách.

Návoz byly soupravy tvořené čtyřmi vozy Bix (ex Balm-k), z nichž jeden je rekonstruován na bufetový vůz, se skutečně Sv 91299 z Prahy Čakovice s plánovaným odjezdem v 6:17, s možností přepravy členů KŽC, s nástupem v Čakovicích a Podbabě.

Počasí neztvrdilo

Jízda proběhla s drobnými odchylkami od vypracovaného JŘ. Na karlínském viaduktu dostal přednost Os 9610, v Roztokách u Prahy předjetí R 696, oproti předpokladu projetí v Kralupech a Vraňanech. V Roudnici pozdě volno na odjezdu – vjezd Os 6943, rovněž Prackovicemi a ústeckým hlavním nádražím – vcelku ojedinělý – průjezd vlaku přepravujícího cestující. V úseku Děčín hl. n. nákl. n. - Jilové u Děčína byla rychlost omezena na 40 km/h.

O jízdy byl mezi veřejností zájem navzdory sychravému podzimnímu počasí. Sice nepršelo, ale bylo chladno a místy foukal nepříjemný vítr. Nástup / výstup byl i na mezilehlých zastávkách. Na telnickém nádraží byl „jarmark“ se vším všudy, svůj stánek tam měl i organizátor krajské dopravy – DÚK.

Bez propagace

Sic jízdy vlaků s Bardotkou nebyly extra veřejně propagovány, podél trati byly početní „fotouši“ dokumentující bardotkovou premiéru. Účastníci ranní soupravy jízdy shlédli pokračující výstavbu nové nádraží v Bubnech.

V podvečerních hodinách se souprava vracela zpět do Čakovice pod číslem 91308. V informačních systémech GRAPP / Interaktivní mapa SŽ nebyl tento vlak zobrazen.

Miroslav Zikmund, Foto KŽC

Co píše Eisenbahn Kurier: Potíže s patráky



Šestivozové patrové soupravy s lokomotivami ř. 102 vyrobené v české Škodě Transportation, které jsou nasazovány na regionální expresy mezi Mnichovem a Norimberkem, mají již od zahájení provozu neustále technické závady. V roce 2022 se prohloubily natolik, že na nějaký čas byly všechny odstaveny z provozu. Od té doby je nabídka vlaků vedených těmito soupravami mezi Mnichovem, Ingolstadtem a Norimberkem omezena a doplňována náhradními soupravami. Protože se provozuschopnost těchto souprav nelepší, rozhodl se jejich provozovatel DB Regio Bayern přijmout od poloviny roku 2024 opatření, které spočívá v opětovném nasazení klasických souprav, které v minulosti na „mnichovsko-norimberských“ expresech jezdily. Půjde o soupravy vozů určených pro IC vlaky, které již byly odstaveny a které před opětovným nasazením musí „projít dílnami“. S jejich nasazením se počítá pro příští 4 roky. Další osud českých patrových souprav je v tuto chvíli nejasný.

Z Eisenbahn Kurier 12/2023 přeložil Martin Hájek, foto Martin Hájek

Ostravské točení



Dvacátého prosince proběhlo v SOKV Ostrava točení důchodců Lumíra Velčovského a Františka Pelikána. Na akci zavzpomínal několika fotografiemi Roman Kaštopský.



Společenská rubrika

Dne 20. listopadu 2023 oslavil své 60. narozeniny pan **Zdeněk Hyhlík**. Celý Výbor ZO FS Nymburk a členové mu přejí hodně štěstí, a ještě mnoho let, po které tu může být s námi.

Kolegové ze ZO FS Havlíčkův Brod.

Dne 13. prosince 2023. oslavil padesáté narozeniny náš kamarád, pan strojvedoucí **Marek Blejchař**. Do dalších let hodně největších kilometrů na HV i na své oblíbené motorce, pevně zdraví a trochu štěstí přejí členové a výbor ZO FS Krmov.

Koudelný, strojmistr **Jaroslav Verner**. Výbor a členové ZO FS Nymburk přejí hodně štěstí a zdraví.

Dne 31. prosince 2023 odešel do předčasného důchodu kolega, dlouholetý člen ZO FS Tanvald **Václav Kaněra**. Členové výboru i základní organizace mu přejí do další životní etapy hodně štěstí, pevně zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

V měsíci lednu oslaví 3 členové ZO Liberec významná životní jubilea: dne 16. ledna kolega **Miroslav Jůza** své 60. narozeniny, dne 19. ledna kolega **Jan Pavlík** své 50. narozeniny a 26. ledna kolega **Marcel Kurilla** své 55. narozeniny. Výbor ZO FS Liberec, všichni členové a seniorklub přejí všem třem jubilantům hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti!

V měsíci lednu oslaví svá životní jubilea naši kolegové ze ZO FS Chomutov. Prvním je strojvedoucí ČD Cargo pan **Karel Pánek**, který 28. ledna oslaví své 55. narozeniny a dalšími

jsou strojvedoucí ve výslužbě pan **Jan Grus**, který 12. ledna oslaví 75. narozeniny a pan **Bohumil Škuthan**, který 75. narozeniny oslaví 28. ledna. Všem srdečně blahopřejí všichni kolegové a kamarádi chomutovské ZO FS a přejí jim hodně štěstí, zdraví a spokojenosti do dalších let.

Dne 12. ledna oslavil své 60. narozeniny kolega **Miroslav Vondrka** z ČD, dne 30. ledna své 50. narozeniny kolega **Michal Dresler** z ČD a 31. ledna své 65. narozeniny kolega **Jan Dykast**, také z ČD. Oslavenčům k jejich životním výročí srdečně blahopřejeme, a ještě do mnoha dalších let jim přeje hodně štěstí, pevně zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové.

Dne 31. ledna odchází do zaslouženého důchodu náš kolega **Petr Wenisch**. Přejeme mu klid, pohodu a pevně zdraví do dalších let. Kolegové z PP Rumburk.

Dne 31. ledna oslaví náš kolega strojvedoucí ČD pan **Tomáš Konvalina** 55. narozeniny. Pevně zdraví a pohodu přejí kolegové ze ZO FS Karlovy Vary.

V měsíci lednu oslavili či oslaví svá životní jubilea tyto naši kolegové ze senior klubu při liberecké základní organizaci: krásných osmdesát let 3. ledna **Jaroslav Rydlo**, 31. ledna šedesát pět let **Vladimír Resl** – člen výboru. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze senior klubu děkují všem za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevně zdraví a spokojenost v rodinném životě.

Opustili nás

Tři týdny před svými pětasedmdesátými narozeninami zesnul po těžké nemoci kolega strojvůdce bývalé Strojové stanice Lysá nad Labem a člen Klubu odložených strojvůdců tamtéž, pan **Jaroslav Štýbr**. Vy, kteří jste ho znali, věnujte mu prosím, tichou vzpomínku. Za Klub Jaroslav Krupička.



Dne 8. prosince 2023 odvez svůj poslední vlak náš kolega ze ZO Havlíčkův Brod **Čestmír „Čenda“ Paclík**. A tak po celoživotní práci na železnici odešel 31. prosince na zasloužený odpočinek. Zároveň oslaví 19. ledna 66 let. Děkujeme mu za společnou a mnohdy veselou službu a do dalších mnoha let života mu přejeme hlavně klid, zdraví a spokojenost. Užij si, Česťo, hodně radosti s rodinou, hlavně pak s tvými vnoučaty.

Dne 26. prosince 2023 oslavil své 55. narozeniny kolega **Jiří Holeček**. Výbor ZO FS Liberec, všichni členové a senior klub mu přejí hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti!

Na Silvestra, kdy celý svět čekal příchod Nového roku oslavil své nádherné 60. narozeniny kolega, strojvedoucí ČD Cargo pan **Pavel Hon**. Přejeme mu všechno nejlepší, hodně zdraví a spokojenosti. Kolegové a výbor ZO FS Most

Ke konci roku 2023 odešli do zaslouženého důchodu naši kolegové z pracoviště ČD Cargo Nymburk, strojvedoucí **Miroslav Svoboda** a **Vlastimil**

