

číslo 10

31. května 2023
ročník 76



Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Schůzka prezidia FSČR za účasti ministra dopravy Věcné a solidní jednání

V úterý 9. května přijal ministr dopravy Martin Kupka pozvání prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovce a zúčastnil se jednání prezidia naší odborové organizace. Po úvodním slovu prezidenta a ministra dopravy došlo k podrobnému projednání mnoha témat souvisejících jak se železniční dopravou a její liberalizací, tak s důchodovou reformou a jejím možným dopadem na naše členy.

Jednání se účastnili také členové Představenstva ČD Blanka Havelková a Jiří Jeřábek. Došlo tak na podrobnou debatu nad liberalizací českého železničního dopravního trhu, způsoby a výsledky veřejných soutěží na dopravní obslužnost a ostatní kritéria „úspěšnosti“ dopravních podniků při získávání veřejných zakázek. Z naší strany bylo konstatováno, že stejně důležité jako liberalizace železničního trhu by bylo třeba liberalizovat celý dopravní trh včetně sjednocení podmínek a poplatků všech módů dopravy, které jsou v současné době, dle našeho názoru nastaveny pro železnici znevýhodňujícím způsobem.

Hovořilo se o důchodech

„S panem ministrem jsme opět velmi podrobně probírali i téma bezpečnosti železničního provozu v návaznosti na mimořádné události a loňský dotazník mezi strojířovými. Martin Kupka shlédl i prezentaci připravenou na toto téma a byl seznámen s dlouhodobými postoji FSČR ohledně přípravy a projednávání předpisů SŽ a obecné legislativy závazné pro železniční dopravu,“ doplnil prezident FSČR Jaroslav Vondrovec.

Neméně důležitou součástí jednání byla i plánovaná

důchodová reforma, kde FSČR předložila svůj pohled na chystané změny a společně s návrhy na možné způsoby řešení, které by byly pro naše členy vhodné.

Přínos pro obě strany

V závěru jednání poděkoval prezident FSČR Jaroslav Vondrovec ministru Kupkovi za jeho informace a odpovědi. Oba představitelé schůzku hodnotili jako věcnou, velice solidní a příjemnou. Pokud bude především ze strany ministra Kupky příležitost a čas, rádi by se opět setkali a zamysleli se nad dalšími aktuálními tématy. „Myslím, že by to bylo pro obě strany přínosem,“ uzavřel prezident Vondrovec.

David Votroubek, foto Jiří Hajný



Málo strojů, málo lidí, zato hodně výluk a mimořádností Ve zlepšení můžeme jen doufat

Mnohým by se mohla zdát práce strojmistra jako pohodová pozice na dráze. Většinu dne přece prosedí v kanceláři, žádné přeskakování z mašiny na mašinu, toaletu může použít, kdy se mu zachce a počasí na práci nemá vliv. A to ať už se jedná o strojmistra vedoucího, tak strojového. Do pohody to má ale mnohdy daleko.

Jako veliký problém vnímám postupné rušení dílen a rušení samotné pozice strojmistra. Z některých menších dep se tak postupně stávají jen jakási nástupní místa. To logicky neulehčuje práci strojířovému, dispečerům, ani strojmistrům, pod které následně strojířovému „patří“.

Bohužel se na dráze v mnohých případech řídíme pouze dle excelových tabulek, a pokud ta řekne, že na daný počet strojířů není možné udržet v depu strojového strojmistra ani v denním režimu, bude tato pozice v konkrétním místě zrušena. Bez ohledu na to, jestli je to (zejména na koridoru) dobrým řešením, jak ušetřit. Ořezávání takto důležitých pozic na dráze má jistě i za následek fakt, že se postupně

vytrácí i ochota pomoci nad rámec svých směn. Každý strojířovému přece raději pomůže v případě nemoci či jiné mimořádnosti strojmistrovi, kterého osobně zná než někomu, koho maximálně slyšel při ohlašování na směnu.

Další okolností je, že cesta na pozici strojmistra vždy vedla přes nějaký ten ujetý kilometr za pákou. To dnes už také není pravda. Ne, že by to byla nutnost pro vykonávání této pozice. Věřím ale, že pro pochopení systému a jakéhosi vcítění se do kůže strojířovému je to velikým přínosem. A to pro obě strany. Klobouk dolů před všemi, kteří do toho šli bez předchozí jízdy na mašinu.

Nadlidský úkol

Vůbec se ale nedivím tomu, že se strojířovému na pozici strojmistra

zrovna dvakrát nehrnou. Obzvláště z toho vedoucího. Na výplatní pásce o několik tisíc méně, starosti z práce si nesete i domů. Hozením klíče od kanceláře do tašky to nekončí. Obsazování směn, na které je potřeba tzv. univerzální strojířovému, kteří mnohdy chybí. Skloubit požadavky leťáků, přidělit jim nejen noční a krátké směny, dodržet odpočinek atd. To byl někdy až nadlidský úkol.

Jedním z hlavních problémů je skladba turnusů i samotných směn. Dlouze přerušené dvoudenky, hodně dělených směn. To často vede k tomu, že je strojířovému neustále v práci, ale přitom sotva udělá měsíční normu.

Nekončí výluky

Dalším „trnem v patě“ jsou nekončící výluky. Ty značně ovlivňují práci strojmistra. Ve chvíli, kdy už se podaří nasadit strojířovému na všechny směny v nadcházejícím období – bum! V mailu přistane rozkaz o výluce.

Nejlépe v pátek odpoledne, kdy o víkend není ve většině případů pracoviště vedoucího strojmistra obsazeno. Jako třešnička na dortu si dáme začátek výluky v neděli večer. A všechno je v tu chvíli jinak. Ano, šlo by to v pátek odpoledne zabalit a jít domů s tím, že to nějak dopadne. Ale myslet celý víkend na to, do čeho se dostanete v pondělí ráno, je děsivá představa.

Následuje tedy obvolávání strojířovému, že se ruší plán, na kterém jste se mnohdy pracně domlouvali, aby vše odjelo, jak má a vyšli si navzájem vstříc. Nastává potřeba dalších strojířovému na nové, výlukou vytvořené, letmo směny. Další nekonečné shánění strojířovému, kde se dá. Další obvolávání. Rušení dovolené, kterou má strojířovému konečně schválenou. Vypomáhání strojmistrům mezi sebou. Pomoc cvičných. Hodně stresu za málo peněz. A stále dokola. V lepším případě má výlukové opatření pouze jednu verzi. V tom horším má někdy i tři opravná

vydání. Navíc se výluky často na jedné trati kryjí. V praxi to potom dopadá tak, že strojmistr musí doslova vyluštit průběh směny, aby byl vůbec schopen strojířovému říct, co má dělat.

Když není kde brát

Bohužel, i přes veškerou snahu se někdy stane, že už jednoduše není kde brát. A tak přicházejí na řadu autobusy z důvodu nedostatku personálu. Na strojmistrovi, případně jeho nadřízeném pak je vybrat trať, kde to bude všechny nejméně bolet. Zejména cestující. Pro nikoho není tahle situace příjemná, ale i to se někdy stává.

Nerada bych, aby tento článek vyzněl jako nějaké stěžování na situaci dnešní doby. Ta ale strojmistrům ani strojířovému do karet moc nehraje. Můžeme tedy jen doufat ve zlepšení. Ať už přijde odkudkoli.

Veronika Vašková

SŽ zajistila energii pro rok 2024

Správa železnic úspěšně vysoutěžila dodávky silové trakční elektřiny pro rok 2024, potřebné pro provoz elektrických vlaků na spravované železniční síti. Prostednictvím aukce na komoditní burze PXE byla pro dodávky vybrána společnost Sev.en Industry Supply, která pro Správu železnic v příštím roce zajistí trakční energii v předpokládaném objemu 1 314 685 MWh.

Po loňské složité situaci na trhu s energiemi, která výrazně ztěžovala výběr dodavatele pro současné období, tentokrát včasné vysoutěžení pomůže eliminovat rizika spojená s cenovými výkyvy. Rámcové parametry aukce Správa železnic konzultovala s dopravci v rámci zřízené expertní skupiny pro elektrickou trakci na trhu s energiemi.

Nákup trakční elektřiny bude v roce 2024 probíhat postupně. Předpokládané roční množství je zajištěno uzavřeným

kontraktem v poměru 70 % prostřednictvím ročního obchodovaného produktu a zbyvajících 30 % oceněním na denním trhu OTE.

Společnost Sev.en Industry Supply bude již třetím dodavatelem silové trakční energie pro Správu železnic od roku 2019. To svědčí o fungování energetického trhu i nediskriminačních podmínkách, které Správa železnic pro aukce trakční elektřiny nastavuje.

(sž)

Když je něčeho moc...

Pod trestem se zapovídá otevírat závory, chodit po trati, poškozovat ji, přerušovat telegrafní vedení, pást dobytek podél trati bez dohledu, jakož i protivit se železničním zřízencům. Tyto cedulky mohli nalézt lidé, kteří se pohybovali poblíž železniční dráhy před zhruba sto lety. Železnice vždy vyžadovala organizaci a dodržování pořádku, řádů, vyhlášek a předpisů. Když pomineme nezanedbatelný hmotný majetek, pak zde nejde o nic menšího než o životy drážních zaměstnanců a cestujících. A aby se předpisy a pořádek dodržoval, bylo na to dle možností upozorňováno. Daleko mladší apel *Nesoustřežte oči z trati* ale už dnes u kolejí také neuvídimě.

Měly tyto dobré rady smysl? Snad ano. I když pokud není vůle a chuť, tak s vámi žádná „dobrá rada“, nebo výstraha ani nehne. Podobně jako další povolání, ve kterých se stále něco mění, zavádí a ruší, a na schopnostech, znalostech a výkonu jednotlivce závisí lidské životy, je dnes strojířovému „odsouzen“ k celoživotnímu vzdělávání. Ročně je podrobován množství testů, zkoušek, kontrol a přezkušování. A tak když uvidí na nástupním místě plakátek



s radami *Ujisti se, že máš pokyn k jízdě, sleduj jízdní řád a značky v něm uvedené nebo Nenech svou pozornost odvádět mobilem* a dalšími, začíná být, mírně řečeno, trochu rozladěn. A cítí nedůvěru. A když pak rozjede služební tablet, kde tyto rady vidí opět, klidnější není, spíš naopak. „Tomu říkám investice,“ komentoval plakát, jeden z kolegů. „Tam už jen chybí – po šichtě běž domů, najez se, pak vyčurat, pomodlit a spát...“

Martin Ježek

Swietelsky má zájem o koleje JHMD

Železniční divize společnosti Swietelsky potvrdila zájem o jindřichohradeckou úzkokolejku. „Komunikujeme s Jindřichohradeckými místními drahami o možnosti stát se provozovatelem dráhy. I vzhledem k tomu, že disponujeme mechanizací na úzkorozchodné tratě. Věříme, že se podaří obnovit provoz na této trati,“ sdělil počátkem května jednatel společnosti Swietelsky Rail CZ Viliam Perknovský.

Společnost Swietelsky Rail CZ zároveň upřesnila svůj zájem o železniční infrastrukturu, nikoliv o dceřinou společnost jindřichohradecké úzkokolejky.

Tuto informaci předložil předseda správní rady Jindřichohradeckých místních drah Boris Čajánek.

Divize železničních staveb Swietelsky Rail CZ je nejmladším členem rodiny Swietelsky v ČR, realizuje pokládku železničního svršku, stavbu a přestavbu kolejí a výhybek, sanaci železničního spodku a čištění šterkového lože, podbíjení, broušení a svařování kolejnic a výhybek, to vše s využitím nejmodernějších strojů a vybavení. Dále provádí výstavbu i přestavbu metra, tramvajových tratí.

(čn)

Výstražné signalizace na železničních přejezdech Vlak řidiči neuhne

Stále rostoucí počty aut na silnicích a nepozornost řidičů přispívají mimo jiné také ke zvýšení počtu střetnutí na železničních přejezdech.

Z železniční nákladní dopravy přešlo zhruba 40 % na silniční nákladní dopravu. Svědčí o tom velké množství kamionů na našich silnicích. Řada z nich se snaží šetřit poplatky za použití dálnice a jezdí po okresních silnicích, kde se právě nachází hodně železničních přejezdů. V Evropské unii je 47 % úrovnových přejezdů chráněno jen ondřejskými kříži, a zbytek je vybaven různými technickými prostředky pro zábranu nebo výstrahu. Železniční přejezdy představují v mezinárodním měřítku významné bezpečnostní riziko. V průměru je každý rok při nehodách při přejezdu zabito přibližně 400 lidí v Evropské unii. Zajištění plynulosti železničního a silničního provozu je hlavním úkolem technických prostředků na úrovnovém křížení silnice a železnice. Proto jsou požadavky na bezpečnost a dostupnost technického vybavení velmi vysoké. Bezpečnostní systémy úrovnových přejezdů jsou součástí železniční zabezpečovací technologie a jsou odpovědné za spolehlivé zajištění výstrahy a případně i zábrany na křížení silniční a železniční dopravy.

Vlak má přednost

Zákaz jízdy na přejezd před příjezdem vlaku anebo informace o tom, že jízda přes přejezd je dovolena se ve světě ve většině zemí již od počátků železnice dávala jen silničním vozidlům a chodcům, a nikoliv drážním vozidlům a vlakům. Tato obecná zásada je z toho důvodu, že na železnici se pohybují těžká vozidla a soupravy ve stovkách tun hmotnosti a naproti tomu silniční nákladní vozidla měla zpočátku hmotnost maximálně do 8 tun. Dnes mají samozřejmě nákladní silniční vozidla hmotnost větší. Takže nejvíce ohrožené je silniční vozidlo, které má ovšem tu výhodu, že má díky velkým hodnotám tření ve styku kolo – silnice krátkou zábrzdovou dráhu. Naproti tomu vlak při své velké hmotnosti a rychlosti má brzdovou dráhu ve stovkách metrů. Proto se signalizace na přejezdech soustředila na signalizaci pro silniční vozidla, která jsou lépe říditelná a ovladatelná.

Vídeňská dohoda

Úmluva o dopravních značkách a signálech, běžně známá jako vídeňská (Úmluva o dopravních značkách a signálech), je mnohostranná smlouva s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu a podporu mezinárodního silničního provozu sjednocením předpisového systému pro silniční dopravu (dopravní značky, semaforey a silniční značení) v použití v mezinárodním měřítku. Tuto úmluvu schválila Hospodářská a sociální rada Organizace spojených národů na své



konferenci o silničním provozu ve Vídni ve dnech 7. října až 8. listopadu 1968. Uzavřena byla ve Vídni dne 8. listopadu 1968 a vstoupila v platnost dne 6. června 1978. Vídeňská úmluva o silničním provozu, doplnila právní předpisy o standardizaci mezinárodních dopravních předpisů. Úmluva revidovala a podstatně rozšířila dřívější Ženevský protokol o dopravních značkách a signálech z roku 1949, který byl založen postupně na Ženevské úmluvě o sjednocení silničních signálů z roku 1931. Dvě střídavě blikající červená světla byla určena pro železniční přejezdy, otočné mosty, letiště, hasičské stanice nebo terminály trajektů. Červená blikající světla lze použít pouze na výše uvedených místech; jakékoli jiné použití těchto světel je v rozporu s úmluvou.

Jako první upozorňuje řidiče na křížení dráhy se silnicí trojice svíslých značek na okraji vozovky – panel s jedním až třemi pruhy – ukazujících vzdálenost k železničnímu přejezdu (240, 160 a 80 metrů). Na první značce je také dopravní značka „jiné nebezpečí“ se zobrazenou lokomotivou, která informuje řidiče, že se blíží k železničnímu přejezdu bez závor anebo tatóž značka, se zobrazeným plotem, což je informace, že následuje železniční přejezd se závorami.

Josef Schrötter

Nebezpečná procházka

Neplánovanou a nebezpečnou procházku absolvovali v pondělí večer 1. května cestující EC 361 Západní expres mezi stanicemi Karlštejn a Zadní Třebáň v traťovém úseku Beroun – Praha. EC 361 najel při jízdě po 1. traťové koleji v 19.43 hod. v km 27,800 na spadlý strom, který zasahoval i do 2. TK. Podle zpravidavství TN Nova se jednalo o suchý strom. Neplánovaný „výlet“ postihl až 250 cestujících, kteří za doprovodu hasičů a policistů došli do stanice Zadní Třebáň. Odtud pokračovali náhradní dopravou. Dvouhodinová vyluka provozu postihla i řadu dalších vlaků. IC 554 + 67', IC 565 + 88', R 777 + 111', R 779 + 56'. Cestování z prodlouženého víkendy se tak poněkud protáhlo a lásky čas prvomájového večera byl také opožděn.

Nedaleko odsud, v km 28,200 došlo dne 30. června 2022 k sesuvu skalního masívu a v 6.20 hod. do kamení najel R 753. Vykolejila lok. řady 362 a první vůz rychlíku. Dne 1. července v podvečer byl obnoven provoz po 2.TK a 1. traťová kolej byla sjízdná

až 20. července odpoledne. Tuto mimořádnou událost dosud šetří Dražní inspekce.

Zákon o dráhách v ustanovení § 22 odstavec 1 písmene a) ukládá provozovateli dráhy povinnost *provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy*. Vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, ukládá v § 26 odst. 2 provozovatelům dráhy *zjišťování případného výskytu zdroje ohrožení dráhy*. Suchý strom nacházející se v ochranném pásmu dráhy samozřejmě zdrojem ohrožení dráhy vždy je. Měl tedy být včas odstraněn. V tomto případě našťastí nedošlo k žádné újmě na zdraví, ale pouze k poškození hnacího vozidla. Přesto by měly orgány činné v trestním řízení pečlivě zkoumat trestní odpovědnost osob nebo institucí, jejichž povinností bylo zdroj ohrožení dráhy odhalit a odstranit. Podezření, že nehodovým dějem byla naplněna skutková podstata přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku je zde totiž zcela důvodné. Vladimír Selucký

Střelba na železnici

Zastavení provozu mezi pražskými Vysočany a Horními Počernicemi způsobil 2. května bezprecedentní čin. Celkem 11 průstřelů objevili vyšetřovatelé mimořádné události na objektu zabezpečovacího zařízení, který se nachází v tomto úseku.

Střelba měla za následek poškození technologie a výpadek zabezpečovacího zařízení. Vyšetřovatelé Správy železnic na místě přistihli také podezřelého a spolu s vyšetřováním celého případu jej předali Policii ČR k dalšímu řízení.

Trať do Horních Počernic se podařilo zprovoznit před 19. hodinou. Policie obvinila ze střelby 24letého muže z obecného ohrožení.

(sž)



Nová odbočka Jezernice

Šestikilometrový úsek koridoru mezi Lipníkem nad Bečvou a Drahotušemi projde modernizací, SŽ vypsal soutěž na zhotovitele stavby. Součástí investice je také vybudování nové odbočky Jezernice, která rozdělí mezistanční úsek a zvýší tak propustnost vytiženě trati a zjednoduší organizaci dopravy při údržbě a mimořádnostech.

Současný stav infrastruktury v daném úseku vyžaduje častou a nákladnou údržbu, což má negativní dopad na plynulost osobní i nákladní dopravy. V rámci stavby se proto bude sanovat železniční spodek, proběhne kompletní výměna kolejí, pražců a štěrku, v celém úseku se vybuduje nové trakční vedení. Trať také získá nejmodernější zabezpečovací zařízení. Projekt počítá s rekonstrukcí devíti mostů a čtyř propustek. Pro snížení hluku se v okolí Slavíče počítá s ochrannou protihlukovou stěnou.

Modernizace koridorového úseku může začít podle průběhu soutěže letos v září, stavebně by měla

skončit na konci roku 2027. Postup prací je navržen tak, aby umožňoval provoz v maximálním možném rozsahu, proto se postaví dvě provizorní odbočky, které celý modernizovaný úsek rozdělí na třetiny. Po dobu stavby se kolem pracovních míst zřídí pevné bezpečnostní zábrany, které umožní v provozované koleji rychlost vlaků 80 km/h. V rámci rekonstrukce trakčního vedení zajistí zhotovitel takovou bezpečnostní ochranu, která vyloučí použití tzv. hákovnic.

Celkové investiční náklady stavby dosahují 2,2 miliardy korun. Stavba bude financována z národních zdrojů a z úvěru od Evropské investiční banky.

Stavba je úzce koordinována s rekonstrukcí dalšího koridorového úseku, konkrétně mezi stanicemi Polom a Suchdol nad Odrou. Práce v této části se rozběhnou v roce 2025, kdy bude průjezd mezi Lipníkem a Drahotušemi dočasně bez omezení. V souběhu pak budou pokračovat na obou úsecích v letech 2026 a 2027. (sž)

Očima Jiřího Bobalíka



Setkání v bludovské spojnici.

Foto Jiří Bobalík

Stavbu brněnského uzlu zajistí stát ve spolupráci s krajem a městem „Řeka“ bude stát 50 miliard

Ministerstvo dopravy spolu se Správou železnic a Státním fondem dopravní infrastruktury uzavřelo 4. května s Jihomoravským krajem a městem Brnem memorandum o spolupráci při přípravě i realizaci přestavby celého brněnského železničního uzlu. Projekt zahrnující také přesun hlavního nádraží v Brně, vznik nového přestupního terminálu v Černovicích a modernizaci tratí na území Brna má stát až 50 miliard korun. Stavební práce by mohly začít v roce 2028 a budou trvat 6 let.

„Je zpracována a Ministerstvem dopravy schválena studie proveditelnosti s výběrem varianty. Kraj i město se vyslovily pro polohu umístění nového hlavního nádraží ve variantě „Řeka“. Máme pravomocné územní rozhodnutí a Správa železnic nyní pokračuje v přípravě přesunu nádraží,“ shrnul aktuální stav příprav ministr dopravy Martin Kupka.

Podepsané memorandum deklaruje spolupráci Ministerstva dopravy, Správy železnic, Státního fondu dopravní infrastruktury, Jihomoravského kraje a statutárního města Brna při přípravě a realizaci modernizace železničního uzlu Brno a souvisejících staveb.

„Na nové nádraží čekáme až příliš dlouho. Jsem rád, že v přípravě celého projektu došlo k posunu a vypadá to, že se skutečně za pár let začne stavět,“ dodal hejtman Jan Grolích.

Návrh z Nizozemí

Ve spolupráci s městem Brnem se vyhlásila a úspěšně dokončila mezinárodní architektonická soutěž na podobu nového brněnského nádraží. „Díky vítěznému návrhu nizozemského týmu architektů Benthem Crouwel Architects a West 8 víme, jak bude nové hlavní nádraží vypadat. Zároveň už začali architekti společně s dalšími odborníky pracovat na podrobné studii řešení celého území hlavního nádraží a jeho blízkého okolí,“ poznamenala primátorka města Brna Markéta Vaňková.

„Správa železnic intenzivně pracuje na přípravě výstavby vysokorychlostních tratí. Je zpracována studie proveditelnosti na VRT Praha – Brno – Břeclav/Ostrava, což znamená, že plánovanou modernizaci železničního uzlu Brno můžeme dobře koordinovat i s budoucími záměry v oblasti VRT. Realizují

se i související stavby s těsnou vazbou na brněnskou aglomeraci, např. elektrizace tratí do Zastávky u Brna,“ doplnil náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy Mojmir Nejezchlebs.

Všichni signatáři memoranda jsou připraveni se společně podílet na územně-plánovací přípravě, architektonických řešeních dopravních terminálů, prověření záměru Severojižního kolejevého diametru, přípravě projektové dokumentace, majetkoprávního vyřádkování a spolufinancování z úrovně investorů.

Komplet nová infrastruktura

„V rámci rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2023 jsou zajištěny finanční prostředky v dostatečném objemu pro plynulou

přípravu přestavby brněnského železničního uzlu. Věřím, že i v dalších letech bude v našem rozpočtu dostatek finančních prostředků na přípravu a realizaci tohoto projektu,“ informuje ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyněk Hofelica.

Nové brněnské nádraží je jen jednou ze souboru staveb, které řeší kompletní modernizaci železniční infrastruktury na území města Brna. Po zpracování záměru projektu a jeho schválení z úrovně Ministerstva dopravy v závěru

letošního roku, se přistoupí ke zpracování dalších stupňů dokumentace, ke kterým bude závazným podkladem právě architektonická studie zpracovaná vítězným týmem.

Přestavba celého uzlu Brno jako celku bude zahájena v roce 2028, přičemž jedním z prvních milníků je schválení záměru projektu. Pokud bude vše probíhat podle současných předpokladů, nové hlavní nádraží začne fungovat v celém rozsahu v roce 2034.

(red, foto archiv)



Nedovolená jízda vlaku Os 8376 za odjezdové návěstidlo 23. dubna 2022

Obavy z funkce generální stop

V sobotu 23. dubna 2022 došlo v železniční stanici Jihlava ve 22.39 hod k mimořádné události: vlak Os 8376 z Jihlavy města do Havlíčkova Brodu vjel za odjezdové návěstidlo L5 s návěstí zakazující jízdu s následným vjetím do postavené vlakové cesty a ohrožení protijedoucího vlaku Os 28305 z Havlíčkova Brodu do Horní Cerekve. Bezprostřední příčina byla nerespektování návěstí „Stůj“ na odjezdovém návěstidle L5 železniční stanice Jihlava strojvedoucím vlaku Os 8376, zapříčiněné nevědomým pochybením, omylem strojvedoucího, který při jízdě k tomuto návěstidlu návěst „Stůj“ nezjistil.

Oba vlaky zastavily 28 m od sebe na trati mezi vjezdovým návěstidlem S do žst. Jihlava od Dobronína a posledním návěstidlem autobloku 2010, místo zastavení obou vlaků bylo na mírném náspu v pravém oblouku ve směru jízdy vlaku Os 8376.

Vlak Os 8376 zastavil v km 200,047 z rychlosti 59 km/h na dráze 108 m za 13 s.

Vlak Os 28305 zastavil v km 200,075 po použití průběžné brzdy při rychlosti 77,4 km/h a brzdění vlaku proběhlo na dráze 527 m po dobu 43 s.

Ke srážce nedošlo díky pozornému výkonu služby obou strojvedoucích.

Stuha 66

Vlak Os 8376 byl tvořen motorovou jednotkou Regionova v čele s řídicím vozem, HDV 814.148-3 bylo v době MU vybaveno v souladu s § 71 vyhlášky č. 173/1995 Sb. mobilní částí vlakového rádiového zařízení – vozidlovou radiostanicí VS47 s ovládací skříňkou VO79, která umožňovala spojení strojvedoucího se zaměstnanci provozovatele dráhy v režimu GSM-R, TRS i v simplexním režimu. Vozidlová radiostanice zároveň v režimu TRS umožňovala (ovládáním elektropneumatického ventilu v hlavním potrubí) samočinné zastavení motorové jednotky na základě povelu vyslaného traťovou částí vlakového rádiového zařízení. V režimu GSM-R umožňovala vlakovou radiostanici přijmout signál „Nouze-vlak“.

Vlak Os 28305 dopravce ČD byl tvořen motorovým vozem Stadler Regio-Shuttle RS1 (RegioSpider) č. CZ-ČD 95 54 5 841 001-1.

Na obou vozidlech byly funkční radiostanice v režimu TRS a na obou byla naladěna stuha 66.

Traťová rychlost v žst. Jihlava byla 60 km/h, pro vlak Os 8376 však byla maximální dovolená rychlost omezena v obvodu výhybek na 50 km/h (indikátorová tabulka s číslicí „5“ na návěstidle). Vlak Os 28305 jedoucí od žst. Dobronín měl na trati povolenou rychlost 100 km/h a na vjezdovém návěstidle svítila návěst „Rychlost 40 km/h a výstraha“ doplněná rozsvíceným indikátorem s číslicí „5“ (50 km/h).

Bez poruchy

Žst. Jihlava je zabezpečená SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 s kolejovými obvody a počítači náprav. Bezprostředně před a v době vzniku MU nebyla evidována na SZZ žádná porucha ani provádění oprav. V dopravní kanceláři byl vedle monitoru JOP telefonní přístroj se zvýrazněným návodem na použití funkce „Generální stop“ a tlačítka pro tuto volbu byla zvýrazněna červenou barvou.

Cestové návěstidlo Lc5b je umístěno v km 198,718 na krakorci nad SK č. 5b před rozvětvením kolejí žst. Jihlava k ostrovnímu nástupišti (7. a 9. SK). Stožárové odjezdové návěstidlo L5 je umístěno pravou od SK č. 5 v km 199,152. Vzdálenost mezi těmito návěstidly je 434 m.

Skutečnosti, které vedly k MU

Vlak Os 8376 měl odjezd podle



Cestové návěstidlo Lc5b na krakorci

grafikonu z Jihlavy ve 22.37 hod., ihned po příjezdu vlaku Os 28305. Toho dne byl však vlak Os 28305 opožděn o 6,5 minuty. V čase pravidelného odjezdu vlaku Os 8376 tedy došlo k jeho výpravě vnějším výpravčím ze žst. Jihlava, avšak vlaková cesta mu byla postavena ze SK č. 5b pouze na SK č. 5. Na cestovém návěstidle Lc5b, označeném indikátorovou tabulkou s číslicí „5“, svítila návěst „Rychlost 40 km/h a výstraha“. Na odjezdovém návěstidle L5 svítila návěst zakazující jízdu. Předtím již byla postavena vlaková cesta pro protijedoucí vlak Os 28305 na SK č. 3. Mělo dojít k rychlejšímu křížování obou vlaků.

Strojvedoucí vlaku Os 8376 po rozjezdu plynule zvyšoval rychlost v režimu ARR na 49 km/h, před návěstidlem L5 však rychlost nesnižoval, projel kolem tohoto návěstidla s návěstí zakazující jízdu („Stůj“) a řízl výhybkou č. 42. V tento moment došlo k vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 28305, změně návěstního znaku na vjezdovém návěstidle S pro vlak Os 28305 z návěstí „Rychlost 40 km/h a výstraha“ (s rozsvíceným indikátorem s číslicí „5“) na návěst zakazující jízdu a k zobrazení nouzových a poruchových hlášení na monitoru SZZ v dopravní kanceláři. Strojvedoucí vlaku Os 28305 reagoval na změnu návěstního znaku a začal brzdit. Strojvedoucí vlaku Os 8376 při spatření světel protijedoucího vlaku zavedl provozní brzdění a čelem zastavil 28 m od protijedoucího vlaku. Vnitřní výpravčí žst. Jihlava pak prostřednictvím TRS volal jednotlivým strojvedoucím o tom, že jedou proti jinému vlaku. Oba vlaky v době hovorů s vnitřním výpravčím žst. Jihlava již stály (Os 28305 zastavil během hovoru), výpravčí však nepoužil funkci „Generální stop“.

Strojvedoucí vlaku Os 8376 mj. vypověděl:

* v čase odjezdu mu byla dána výpravčím (pozn. DI: traťovým výpravčím DOZ, dále jen vnější výpravčí) návěst „odjezd“ a na cestovém návěstidle Lc5 (pozn. DI: Lc5b) byla návěst dovolující jízdu,

* dal návěst „výzva strojvedoucího“ a po souhlasu vlakové čtyř uzavřel dveře a uvedl vlak do pohybu,

* při jízdě po 5. SK k odjezdovému návěstidlu L5 přehlédl návěst zakazující jízdu a projel toto návěstidlo v poloze zakazující jízdu,

* při jízdě po záhlaví si všiml protijedoucího vlaku a ihned zastavil,

* v zápětí mu volal vnitřní výpravčí a oznámil mu, že odjel na návěst zakazující jízdu, že proti němu jede vlak a dal návěst „Stůj, stůj“,

* nebyl zastaven generálním stopem, ale komunikací vedenou standardním způsobem,

* jako strojvedoucí působí 2 roky a byl již účastníkem jedné MU – střetnutí na přejezdu,



* před nástupem do směny měl dostatečný odpočinek, myslí si, že měl den volno,

* jinou práci u svého nebo jiného dopravce nevykonává, pouze na živnostenský list vykonává nárazově jinou práci v rozsahu asi 8 hodin měsíčně,

* na trati Jihlava – Havlíčkův Brod je veden letmo,

* před jízdou nebyl nikým a ničím vyrušen, žádné mimořádnosti před jízdou nenastaly a během jízdy nebyl ničím oslněn,

* jezdí relativně krátce a tak nemá sklon k rutinnímu jednání,

* ve směně jel 5x z Havlíčkova Brodu do Jihlavy města a zpět. V žst. Jihlava město má cca 30 min. čas na obrat, ale většinou měl malé zpoždění při cestě a jel ihned zpět. Při této směně pravidelně dochází k výpravě vlaku k odjezdovému návěstidlu (pozn. DI: na dobronínském zhlaví) a až projede vlak proti na křížování, tak je vypraven ze žst. Jihlava,

* do vzniku MU bylo běžné, že od nástupišť před výpravní budovou odjížděl na návěst „Výstraha“ směrem na Havlíčkův Brod, dva týdny po MU se tak nedělo vůbec, potom jen zřídka, co byl ve směně; před odjezdem vlaku Os 8376 žádná komunikace mezi ním a vnějším výpravčím nebo vnitřním výpravčím neproběhla, pouze se s vnějším výpravčím pozdravil a byl vypraven,

* během jízdy viděl, že proti němu jsou světa jiného vlaku, chvíli si myslel, že jsou na vedlejší koleji na vlečce, zpomalil a poté, co zjistil, že je to na koleji v jeho vlakové cestě, tak zastavil,

* vnitřní výpravčí žst. Jihlava mu volal vysílačkou, to už ale stál, a tak mu ohlásil vznik MU

To nejdůležitější – část výpovědi vnitřního výpravčího:

* před noční službou byl odpočatý a střídavý,

* školení na používání telekomunikačních prostředků (Radioprovoz D-08) proběhlo formou e – learningu, které považuje za dostatečné a srozumitelné,

* školení na téma použití funkce „Generální stop“ bylo určité i při jiných školeních,

* před odjezdem vlaku Os 8376 se strojvedoucím nijak nekomunikoval,

* vnějším výpravčím řekl, že vlak Os 8376 popotáhne na 5. SK a uvolní si nástupišť, vlak od Havlíčkova Brodu měl přijet na 3. SK a měl zpoždění,

* pokud to dopravní situace vyžaduje a je to vhodné, provádí se výprava vlaku ve směru na Havlíčkův Brod na návěst „Výstraha“ běžně kvůli rychlejšímu vykřížování v žst. Jihlava,

* po vzniku MU, kterou mu

indikovalo výstražné znamení na JOP, reagoval tak, že prostřednictvím TRS kontaktoval napřed jeden a potom i druhý vlak,

* v danou chvíli mu nedošlo, že by měl použít funkci „Generální stop“ na TRS. Nikdy v minulosti ji použít nemusel;

* teď už nemá obavy z použití funkce „Generální stop“ a neví o nikom jiném, který by tyto obavy měl.

Nereagoval adekvátně

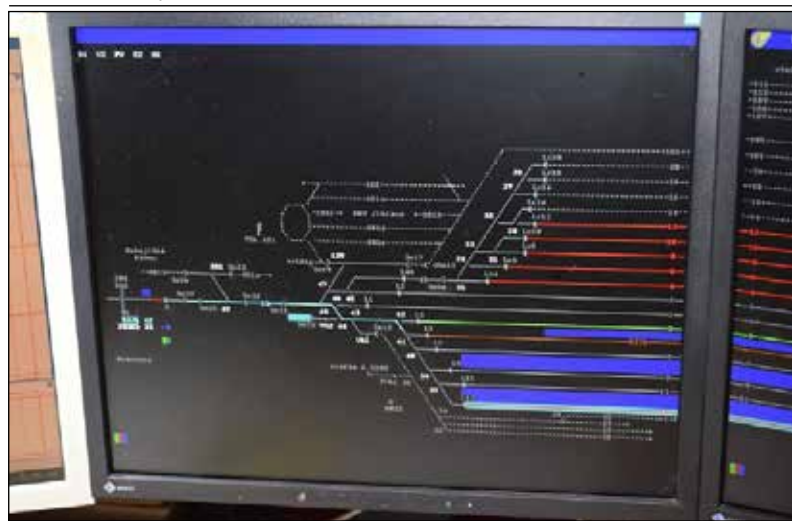
Vnitřní výpravčí nereagoval na vzniklou situaci adekvátním způsobem k tomu určeným a snažil se zabránit vážným následkům právě vzniklé MU neodpovídajícím způsobem, kdy pouze volal strojvedoucím prostřednictvím TRS. Vnitřní výpravčí žst. Jihlava byl prokazatelně proškolen z používání funkce „Generální stop“ v systému TRS. Dle jeho podání vysvětlení pro DI ho však nenapadlo tuto funkci použít a ani nikdy v minulosti z jeho strany k použití této funkce nedošlo. Telefonní přístroj s funkcí „Generální stop“ s jasným návodem byl přitom umístěn na pracovním stole vlevo od monitoru JOP a grafickotechnologické nadstavby.

Porušení vnitřních předpisů

Při šetření DI bylo zjištěno porušení vnitřních předpisů, týkající se úlohu a povinností provozovatele dráhy, mimo příčinnou souvislost se vznikem MU:



Viditelnost odjezdového návěstidla L5



Situace po MU na monitoru JOP v žst. Jihlava

čl. 53 předpisu SŽDC (ČD) Z11: „Při bezprostředním ohrožení železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí výpravčí (dispečer) předpokládat, že hnací vozidlo je vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem a musí se pokusit obsluhou TRS vlak zastavit rutinním příkazem „STOP“ nebo „GENERÁLNÍ STOP“...“.

Ano, četli jste dobře, výpravčí měl obavy z použití funkce „Generální stop“. Proč asi? No, protože si asi myslel, že při použití GS zastaví více vlaků v okolí a bude muset zdůvodňovat jejich zpoždění. Tady je vidět stále nedostatečné povědomí o funkci „Generální stop“ u některých výpravčích a dispečerů. Je proto nutné, aby si všichni uvědomili, že funkce „Generální stop“ je poslední pojistka proti srážce vlaků a podle toho jednali. O podobné události, ke které došlo v roce 2021 na Masarykově nádraží, informoval i článek v ZS č. 7–8/22. Jak je vidět, vedoucí pracovníci Správy železnic se z těchto nehod stále nepoučili:

Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem – provozovatel dráhy SŽ nepřijal a nevydal žádná opatření.

Případné zájemce o podrobnosti odkazují na Závěrečnou zprávu, která je na stránkách Drážní inspekce. Pozorný čtenář může ještě položit otázku: A co VNPN? Odpověď je stejná, jako na té Masaryčce: Není. To ovšem v Závěrečné zprávě chybí.

Petr Kůžel, foto Drážní inspekce

Historickými vlaky na tradiční jízdy do Lednice Hurvínkem a Skaličákem



V sobotu 29. dubna začala pravidelná sezóna nostalgických jízd na trati z Břeclavi do Lednice. Milovníci železnice se mohou těšit na oblíbený motorový vláček Hurvínek, který České dráhy vypraví každou sobotu, neděli a ve státní svátky od konce dubna až do začátku září. Ve dvou termínech pak motoráček nahradí historická souprava s parní lokomotivou Skaličák. Vedle zážitku z jízdy historickými vlaky mohou cestující spojit výlet například s návštěvou Lednicko-valtického areálu.

Motorový vlak Hurvínek bude jezdit o víkendech a svátcích do 3. září 2023. Ve dvou termínech, o sobotách 20. května a 9. září, vystřídá motoráček na trati parní lokomotiva Skaličák, která potáhne historické vozy Rybáky a historický restaurační vůz. České dráhy vypraví vždy čtyři vlaky z Břeclavi do Lednice a zpět.

Vedle zážitku z jízdy historickým vlakem čeká na návštěvníky spousta dalších atrakcí. Navštívit mohou např. Lednicko-valtický areál, lednická muzea nebo mohou podniknout vyhlídkovou jízdu historickým „busíkem“ Praga RND po Lednici. Ten pojedí v době jízdy parního vlaku a bude odjíždět od lednického nádraží v 9:55, 11:55 a 13:45.



Obec Lednice, která bývá právem nazývána perlou jižní Moravy, návštěvníkům nabízí spoustou přírodních i kulturních památek, kolonády, rybníky a řadu drobných romantických staveb. V okolí zámku se nachází nejnirovnější parkově upravená krajina na světě, která je zapsána na seznam světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Lednický zámek je pak jedním z nejkrásnějších komplexů anglické novogotiky v Evropě.

Jízdny v nostalgických vlacích do Lednice

Motoráček Hurvínek

- Jednosměrné jízdny: 60 Kč
- Převaha jízdnyho kola: 50 Kč
- Převaha psa jednosměrná: 30 Kč

Parní vlak

- Jednosměrné jízdny: 140 Kč
- Zpáteční jízdny: 260 Kč
- Převaha psa jednosměrná: 30 Kč

(var) foto Josef Vendolský, Milan Vojtek

Reakce na článek

Reagují na článek „Projekt odjezdového návěstidla v Letohradě“ publikovaný v *Zájmech strojívedce* číslo 6 ze dne 31. března.

Pracuji jako traťový dispečer na CDP Praha již 7 let a celkově ve funkci výpravčího již 44 let. S autorem článku v mnohém nemohu souhlasit. Každý se může zmýlit, ale uvedené příklady, které autor uvádí (že si někdo jiný nesplnil své povinnosti) nemohou omluvit zásadní pochybení strojívedoucího. To, že nemá v čase odjezdu postaveno, nemůže mít vliv na uvedenou MU. Že nebylo postaveno může mít často mnoho důvodů. Přece strojívedoucí nemůže spoléhat na to, že bude mít postaveno vždy včas. To by tam ty návěstidla nemusela být.

Autor v článku píše zajímavou myšlenku: „Strojvedoucí se před odjezdem nepodíval na odjezdové návěstidlo a v čase pravidelného odjezdu uvedl vlak do pohybu. Proč to asi udělal? No asi proto, že si byl vědom, že je daleko široko nejdůležitějším vlakem...“

Zde je možná příčina toho, že se MU stala. Mnoho strojívedoucí si myslí, že právě jejich vlak je ten „nejdůležitější“ a že musí jet vždy včas. Mohl bych uvést mnoho příkladů z praxe, kdy si to strojívedoucí myslí.

Nechci v žádném případě obhajovat kolegu výpravčího, každý někdy udělá něco špatně. Ale nesmí to být nic zásadního. To, že nepostavil 12 minut před odjezdem, nemělo žádný vliv na uvedenou MU. Jistě, kdyby výpravčí stavěli třeba těch 12 minut dopředu, nic by se nestalo. Ale je třeba si uvědomit, že ve většině případů ve stanicích postavení odjezdového návěstidla tzv. „dopředu“, se blokuje silniční přejezdy a dochází ke stížením od řidičů na dlouho zavřené závory.

Jaroslav Pátek, traťový dispečer CDP Praha



(peš) Berete si do vlaku kolo? Lze je přepravit ve všech spojích ČD a většina vlaků nabízí rozšířenou kapacitu pro přepravu kol, K dispozici je i 68 půjčoven kol ČD Bike.

Společenská rubrika

V první polovině tohoto roku oslavili v ZO Pardubice 55 let **Zdeněk Bačina** a **Stanislav Kollár**, 60 let **Michal Berka**, **Libor Čapek**, **Pavel Němec**, **Ladislav Procháčka** a **Rudolf Vopařil**, 65 let **Vladimír Labuť**, 70 let **Zdeněk Hotmar**, **Jaroslav Krpata**, **Jiří Slavík** a **Zdeněk Svoboda**. Všem oslavencům gratulujeme a přeje- me hodně zdraví, štěstí, lásky a rodinné pohody!

V ZO 05 Brno Dolní slavil v březnu 50 let **Pavel Horníček**. Gratulujeme!

V měsíci dubnu oslavil svou první padesátku (2. dubna) strojívedce Cargo **Michal Rezník** a v květnu první šedesátku (22. května) strojívedce Cargo **Petr Sejkora**. Oběma jubilantům ze ZO Česká Třebová dodatečně blahopřejeme k těmto krásným kulatinám a přeje- me hodně zdraví, štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě. ZO 13 Česká Třebová.

Dne 30. dubna ukončil svou profesní činnost jako strojívedoucí ČD Cargo a odešel do předčasného důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace pan **Vít Sixta**. Za odvedenou práci bychom mu tímto chtěli poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To vše přejí všichni ze ZO FS Chomutov.

Ze ZO 05 Brno Dolní oslavil v květnu 50 let **Pavel Žouželka** a 60 let **Zdeněk Šrámek**. Blahopřejeme!

Dne 8. května oslavil své páté kulatiny strojívedoucí **Radim Jašek**. Do dalších let mu přeje- me



Dne 24. dubna se uskutečnilo na točně královéhradeckého depa Poslední točení s kolegy **Jiřím Bazantem**, **Zdeňkem Felklem**, **Jiřím Bečvaříkem** a **Jiřím Krejčím**. Naším kolegům přeje- me mnoho dalších spokojených let ve zdraví, životní pohodě a užívání si svých zálib a koníčků. Všichni kolegové ZO HK.

hodně zdraví, štěstí, spokojenosti, a nejen pracovních úspěchů. Členové ZO FSCR Píseň.

Dne 11. května oslavil 70. narozeniny strojívedoucí ČD Cargo v. v. pan **Libor Kudrna**. Liborovi přejeme zdraví a životní pohodu do dalších mnoha let. Výbor a členové mostecké organizace.

Dne 11. května oslavil svou první padesátku kolega **Jiří Václavěk**, strojívedoucí ČD-SLČ Meziměstí. Pevně zdraví, mnoho štěstí a životní pohody mu do dalších let přejí kolegové ze ZO FS.

Dne 15. května oslavil 65. narozeniny další člen mostecké ZO. Jde o **Jirku Karase**, strojívedoucího ČD Cargo. Přejeme mu hodně zdraví a mnoho šťastných předpenzijních kilometrů. Kolegové a výbor FS Most.

Dne 22. května oslavil 55. narozeniny strojívedoucí a nyní stroj mistr ČD Cargo Most pan **Pavel Krejčí**. Pavlovi přejeme úplné uzdravení po těžké nemoci a hodně životního elánu do dalších let. S přáním se kromě výboru ZO FS Most připojují i kolegové.

Dne 24. května oslavil své 55. narozeniny kolega a člen výboru naší ZO pan **Čestmír Hepnar**. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme, a ještě do mnoha dalších let mu přeje- me hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor Základní organizace Federace Strojvívedců a všichni královéhradečtí kolegové.

V ZOFS Děčín slaví **Štefan Jusko** 2. června 70 let. Gratulujeme!

Poslední točení v Ústí nad Labem – Poslední točení Petra Zlámalý proběhlo dne 13. dubna v 10 hodin v Ústí nad Labem. Strojvedoucí Petr Zlámalá, člen FS Ústí nad Labem nastoupil v roce 1973 na střední odborné učiliště v Sobědruhách a po jeho absolvování v roce 1976 nastoupil do lokomotivního depa v Ústí nad Labem. V letech 1977-1979 absolvoval základní vojenskou službu. Strojvedoucí motorové trakce byl od roku 1980, strojívedoucí elektrické trakce pak od roku 1982. Po rozdělení Českých drah zůstal u dceřiné společnosti ČD Cargo. Dne 30. dubna odešel do starobního důchodu.



Významného výročí 60 let se dne 3. června dožívá náš dlouholetý kolega a kamarád, předseda ZO FS Jindřichův Hradec **Karel Tesař**. Rádi bychom mu popřáli hodně zdraví, radosti z vnoučat a rybářských úspěchů. Díky za všechno, co pro nás nejen v odborech děláš. Kolegové z J. Hradce, Veselí n/L. a JHMD.

Dne 4. června oslavil **Břetislav Beneš** ze ZO 107 Ostrava Cargo 50 let. Gratulujeme!

Karel Švík z ZO FS Děčín slaví 5. června 70 let. Gratulujeme!

Pan **Robert Houdek** ze ZO Čerčany slaví 8. června 55 let. Vše nejlepší!

Dne 10. června slaví své šedesáté narozeniny kolega **Radim Daněk**, člen základní organizace Kolín. K tomuto významnému výročí blahopřejeme a do dalších let přeje- me hodně zdraví, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Kolín.

Dne 12. června slaví 65 let kolega **Jan Mikyska** a 18. června krásných 80 let kolega **Josef Janoušek**. Oběma přejí vše nejlepší, hlavně hodně zdraví, štěstí a dobré pohody kolegové ze ZO FS Letohrad.

V ZO FS Děčín slaví **Zdeněk Jarolímek** 14. června 65 let. Vše nejlepší!

Ctihodných 75 let oslaví v ZO FS Děčín **Petr Kubíček** 26. června. Gratulujeme!

Opustili nás



Dne 7. června 2023 uplyne deset let od chvíle, kdy nás ve věku 62 let navždy opustil náš bývalý kolega strojívedoucí ČD Cargo PJ Česká Třebová, pan **Ivan Gardián**. Kdo jste jej znali, věnujte mu s námi tichou vzpomínkou. Vzpomíná rodina, kamarádi a bývalí kolegové z ZO FS Česká Třebová.



Začátkem roku nás po dlouhé těžké nemoci opustili dva kolegové bývalí strojívedoucí pan **Mgr. Petr Velčovský** (na snímku vlevo) a pan **Jiří Bělíček**. Kdo jste je znali, věnujte jim tichou vzpomínkou. Děkuje výbor ZO FS Frýdek Místek.

V neděli 23. dubna 2023 nás navždy opustil kolega strojívedoucí ve výslužbě pan **Jiří Hetflajš** ze ZO FS Šumperk. Zemřel po krátké nemoci ve věku 72 let. Všichni, kdo jste ho znali, věnujte spolu s námi krátkou vzpomínku na dobrého člověka a kamaráda. Výbor ZO FS Šumperk

