

● Na zavádění zabezpečovacího systému bychom mohli ušetřit miliardy ... str. 2 ● Reakce FSČR na článek Zbytečná pokusná laboratoř ... str. 2 ● Právní okénko ... str. 2 ● Lokomotivy řady 121, ex E 469.1 (1. část) ... str. 3 ● Ke stavovské cti vždy patřilo i rozloučení na točně ... str. 4 ● Společenská rubrika ... str. 4 ●

číslo 22

30. listopadu 2023
ročník 76



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Stanovisko Prezidia FSČR k protestní akci Jsme politicky nezávislí

Prezidium FSČR na svém zasedání konaném letošního 20. listopadu projednalo možnost připojení se odborové organizace Federace strojvůdců ČR k protestní akci plánované odborovými svazy ČMKOS a ASO na den 27. listopadu 2023 s tímto závěrem:

Federace strojvůdců České republiky jako samostatná odborová organizace se oficiálně nepřipojí k protestní akci odborových svazů ČMKOS a ASO, plánované na den 27. listopadu 2023.

Nesouhlasíme s většinou restriktivních opatření Konsolidačního balíčku předloženého vládou České republiky, především se zvýšením věkové hranice pro nabytí nároku na starobní důchod spolu se zpřísněním podmínek pro možnost odchodu do předčasného důchodu i pro exponované profese mezi něž profese strojvedoucí dle našeho názoru rozhodně patří. Stejně tak nesouhlasíme se změnou daňových pravidel a se snížením objemu finančních prostředků pro účely sociálního fondu, který mnozí zaměstnavatelé poskytují jako významný zaměstnanecký benefit.

Svůj negativní postoj jsme jasně vyjádřili společným

„Otevřeným dopisem odborových organizací působících na české železnici“ ze dne 26. června 2023 předsedovi vlády České republiky.

Domnívali jsme se, že v tomto formátu budeme dále činit kroky vedoucí ke změně parametrů navrhovaného Konsolidačního balíčku. Bohužel zástupci některých odborových organizací, signatáři uvedeného dopisu, dali přednost prosazování svých požadavků prostřednictvím velkých odborových svazů. Aby tato plánovaná akce mohla reálně odvrátit schválení „Návrhu zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s konsolidací veřejných rozpočtů“, měla být zorganizována ještě před tím, než byl postoupen k projednání Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR.

Nyní se jeví pouze jako demonstrace čistě politického charakteru, které se Federace strojvůdců ČR, jež po celou dobu své existence působila jako profesní organizace nezávislá na všech politických stranách, nemůže zúčastnit. Vně však respektujeme rozhodnutí těch našich členů, kteří vyjadřují svůj občanský postoj účastí na uvedené protestní akci.

Prezidium Federace strojvůdců ČR

Sbírka pro pozůstalé

Správa železnic zřídila za účelem veřejné sbírky na humanitární pomoc pro oběti a pozůstalé mimořádných událostí na železnici (schválené Magistrátem hl. m. Prahy pod č.j. MHMP 2165164/2023 na dobu neurčitou s datem zahájení od 20. října 2023) účet č. 73008011/0710, jejímž prostřednictvím se budou shromažďovat peněžní prostředky.

Aktuálně probíhající Výzva na humanitární pomoc pro oběti a pozůstalé železniční nehody Bělčice – Blatná běží od 20. října do 31. prosince 2023. Vybrané peněžní prostředky budou postupně předávány obětem a pozůstalým.

O potvrzení pro daňové účely

o daru zasláném na výše uvedený účet můžete žádat na e-mailové adrese



QR Platba

dary@spravazeznic.cz. Ve své žádosti prosím uvádějte jméno, příjmení, bydliště, datum narození, číslo účtu odesílatele, datum zaslání platby a částku. Od základu daně lze odečíst hodnotu poskytnutých darů, jejichž výše přesáhne alespoň 2 % ze základu daně nebo číni minimálně 1000 Kč.

Další možností je na přiloženém formuláři vyplnit žádost o provedení srážky ze mzdy, a to buď ve formě jednorázové srážky, nebo trvalé každoděsíční srážky ze mzdy.

I symbolický příspěvek může rodinám výrazně pomoci. Děkujeme za vaši podporu.

Správa železnic

Rozkazy a telefonické dorozumívání na tratích D3 Není závada jako závada

Tratě D3 jsou velice rozporuplná věc. Většina strojvedoucích by byla radši, kdyby něco takového vůbec neexistovalo, a trať byla řízena např. jako DOZ. Můžeme proto se stoprocentní jistotou říci, že provozovatel dráhy na „dé trojkách“ přehazuje své povinnosti na dopravce.

Stejně jako na většinové železniční síti, i zde existují rozkazy, ale tyto rozkazy jsou svým způsobem specifické, aby se vůbec mohlo po takových tratích bezpečně jezdit. Samozřejmě i zde pravidelně chodí kontrolaři a sledují, zda se v sepsaných rozkazech nenachází případné závady, obzvláště sepisuje-li rozkaz sám strojvedoucí, kterému dirigující dispečer rozkaz po telefonu diktuje, např. při přebírání klíčů od tratě D3 v dopravě, která není obsazena výpravčím. Prováděcí nařízení k dané trati D3 (PN D3) určuje podmínky a způsob přebírání soupravy klíčů a mimo toho obsahuje spoustu informací ke konkrétní trati řízené podle předpisu SŽ D3.)

Jistě, jsou závady, které jsou vážné, a nelze je ignorovat (jako chybějící jméno dispečera, číslo rozkazu, číslo vlaku, atd.). Občas bývají závady, které

jsou až malicherné (občas člověk musí hledat, co tam kontrolor našel za závadu), případně závady, které jsou způsobeny rozvržením částí samotného rozkazu. Pojďme si uvést několik příkladů.

Neschválené zkratky

Zkratky podle předpisu SŽ D1, což je základní předpis, nevadí, pokud nebudou zaměnitelné. Ale předpis D3 stanoví, že to musí být pouze schválené zkratky v PN D3! Takže se pak dostáváme k závadám typu použití neschválené zkratky, která je sice jasně čitelná, pochopitelná a nezaměnitelná, přesto se ale jedná o závadu. Většinou se k ní člověk uchýlí v rámci šetření místa. Reálně tato závada neohrožuje samotný provoz, přesto se o závadu jedná.

Dopravny

Teď konkrétní odstavec, a to část

5, který částečně souvisí s předchozím bodem. Ačkoliv je samotná kolonka dostatečně velká, tak prostor na vypsání názvu dopravní je malý, jedna dopravná vypsání jde (občas s odřenými ušima, ale vejde se). Problém nastává, pokud je nutno tuto část využít na 2 a více dopravn. Člověk musí vypsání druhé dopravně někam jinam. Jistě by měl použít část „Jiné příkazy“, ale rozkaz je přeci diktován dispečerem, takže by ho strojvedoucí měl zastavit, že se mu to tam nevejde. Bohužel mozek nepracuje vždy dle očekávaných reakcí (nejsem naprogramovaný robot), tak hledá místo, kam to v tu chvíli nejlogičtěji vypsání. Bylo by možné využít volné místo v části 5, protože je ho tam vážně hodně (a místo vypisování celé věty do části „Jiné příkazy“, prostě jen dopsat ještě jednu dopravně v části 5). Navíc bod „Jiné příkazy“ by neměl suplovat

nedostatek v rozložení rozkazu a měl by sloužit pouze k zápisu informací, které není možné uvést v jedním z předchozích bodů. Opět jsme u závady, která ničím neohrožuje. A tato závada vzniká jen špatným rozvržením rozkazu.

Přepisování

Pokud jde o přepisování – ve chvíli, kdy dojde k přepsání (např. obtažení písmene, protože špatně psala tužka) jednoho písmene, protože se člověk upíše (dispečer se splete, atd...), ale je to na první pohled patrné, co je to za slovo, je to závada malicherná, která jen našte, protože člověk si řekne: „Proč?!“ A leckdy to přepsání ani nelze na první pohled vidět. Když přijde seznam závad, tak člověk hledá, kde kontrolor viděl chybu.

Jen si nejsem jistý, čeho chce SŽ docílit řešením těchto malicherných závad, místo toho, aby předpis a rozkazy byly pro provoz skutečně užitečné.

Robotická důslednost

To samé je u telefonického dorozumívání. Místo aby SŽ určila, co všechno má slovní znění obsahovat tak, aby nemohlo dojít k záměně, vymýšlí nesmyslná závazná slovní znění. Prohození slovosledu (například dopravní s časovým údajem), kdy význam hlášení zůstane nezměněn, je odmítnout dispečerem. Je to malicherné a neřeší skutečné problémy D3.

Příklad

Správně dle D3: „Může odjet vlak 27 202 v 5:16 z dopravní D3 Skalná do dopravní D3 Luby? Mikeš.“

Špatně: „Může odjet vlak 27 202 z dopravní D3 Skalná do dopravní D3 Luby v 5:16? Mikeš.“

V tu chvíli to znamená špatné hlášení, a odjezd by neměl být povolen. Přičemž nedojde k žádné možné zaměnitelnosti, která by ohrozila provoz.

Dominik Škrba

Rekonstrukce Bymáků unikající ČD

Velkoprostorové vozy, hantýrkově označované „Bymáky“ nebo „Honeckery“ podle země původu a období vzniku, nejsou mezi cestujícími oblíbeny. Důvodem je stísněný prostor pro pasažéry daný malou vzdáleností mezi hranami protilehlých sedaček.

Příčina spočívá v původně dvojitým určením vozů. V případě válečného konfliktu měly tyto vozy sloužit jako sanitní a tomu odpovídala vzdálenost mezi sedačkami, resp. vnitřní kovovou konstrukcí držící sedačky. Obdobné vozy pro tehdejší DR měly jen o jedno „prostřední“ okno = 8 sedaček méně, což ovšem při jiné osové vzdálenosti nástupních dveří postačovalo k tomu, aby vzdálenost mezi hranami sedaček byla „normální“. Vozy DR byly po spojení s DB prodány do Maďarska společnosti GySEV a do Bulharska, kde byly provedeny další úpravy.

Výhodou „Bymáků“ ČSD - původní označení Bymee, v současnosti Bdtmee - je konstrukční rychlost, včetně účinnosti brzdy - 160 km/h, tudíž vozy hodící se na posilování EC/Ex/R vlaků, bez omezení cestovní rychlosti. Společnost GySEV po dodání EJ od pana Stadlera odstavila vozy s konstrukční rychlostí 140, některé „byly“ i v režimu RIC.

České dráhy se postupně pokusily o několik rekonstrukcí za účelem odstranění „stísněného“ prostoru. Zjevně s nevalným úspěchem. V současnosti, ačkoli ČD patologicky trpí nedostatkem vozů pro rychlost 160, hodlají tyto vozy „z důvodu stáří“ vyřadit a sešrotovat. Bohužel, zbytečně, je to nejspíš příklad špatného hospodaření. Existuje jiné řešení ...

Dvanáct sedaček zmizelo

Poté, co jsem se dozvěděl o výluce trati na „Žitném ostrově“ mezi Podunajskými Biskupicemi a bratislavským Novým Mestem, spojenou s NAD nezaváhal jsem s návštěvou. Rakouské

soupravy přestaly jezdit z důvodu NAD z Marcheggu směrem k Vidni, místo nich jezdily klasické soupravy s břejlavcem a motorové jednotkou 861. „Místní“ vlaky mezi Dunajskou Stredou (DS) a Bratislavou obsluhovaly MJ 840.

Cesta do Komárna proběhla v pohodě, cestou tam jsem si prohlédl výsledek nedávné výluky - napojení nové mostní konstrukce (most Moravy) na druhou traťovou kolej. Na zpožděný Metropolitan se v Nových Zámčích překvapivě čekalo cca 15 minut, rovněž v Komárně byl přístup na vlak do Bratislavy zachován.

Vlak byl sestaven z břejlavce a dvou Bymáků. Po nástupu jsem skutečně „zíral“. Oba vozy patřily do kategorie modernizovaných. Počet 96 míst byl sice snížen na 84 a to odstraněním 12 sedaček na jejichž místě vznikl prostor pro 6 jízdních kol. Původní sedačky byly nahrazeny kompaktními bloky čtyř sedaček s modrým čalouněním mezi jejich protilehlými hranami je rozstup necelých 50 cm, tudíž do jedné čtyřky se vejdou čtyři dospělí cestující, aniž by si vzájemně „okopávali“ kolena. Stejnými sedačkami jsou modernizovány některé slovenské vozy Bdtteer.

Tato technicky zdařilá změna neunikla ani bývalému pracovníkovi odboru kolejových vozidel ÚŘ ČSD/GR ČD, bohužel stále uniká současným pracovníkům. Ke škodě cestujících, kteří se musí tísnit v přeplněných vlacích ...

Miroslav Zikmund

Očima Michala Pavelky



193.902, R 862 „Svitava“ „Brno hl. n. – Praha hl. n. zachycen mezi Českou Třebovou a Dlouhou Třebovou. Foto Michal Pavelka

Na zavádění zabezpečovacího systému bychom mohli ušetřit miliardy Zbytečná pokusná laboratoř

Od roku 2025 budou muset být všechny lokomotivy nebo hnací vozy u nás, které byť jen překříží 1. a 2. železniční koridor, vybaveny evropským zabezpečovacím systémem ETCS. Rozhodlo o tom ministerstvo dopravy v roce 2017 vydáním Národního implementačního plánu ERMTS. Českou republiku i železniční dopravce to ale bude zbytečně stát miliardy korun, a navíc není jisté, zda se to vůbec stihne, varuje Spolek za efektivní železnici. Při efektivním zavádění ETCS s přípuštěním smíšeného provozu by ministerstvo dopravy a jím řízené organizace mohly ušetřit podle jeho odhadu až 3,6 miliardy korun, tedy 30 % nákladů na zavedení ETCS do hnacích vozidel během příštích dvou let.

„Zavádění ETCS je zbytečně rychlé a zbytečně rozsáhlé, jedním slovem neefektivní. Místo toho, abychom se k ETCS dopracovali postupnou evolucí a poučili se zkušenostmi z jiných zemí, provádíme revoluci. Mobilní části ETCS tak budeme zbytečně vybavovat drážní vozidla, která je vůbec nepotřebují. Předčasné zavádění se navíc mine s účelem zvýšení propustnosti tratí, protože podle zprávy Drážního úřadu má v tuto chvíli kvůli častým výpadkům ETCS zcela opačný efekt a propustnost naopak snižuje,“ říká Josef Hendrych, předseda Spolku pro bezpečnou železnici a bývalý náměstek generálního ředitele Správy železnic. Česká republika tak zbytečně podle spolku za peníze daňových poplatníků sehraje roli pokusné laboratoře, na jejichž zkušenostech se budou všechny ostatní země učit.

Výhradní provoz

Konkrétně je podle expertního týmu spolku plán na zavádění ETCS v České republice neefektivní hned v několika zásadních bodech. Prvním z nich je výhradní provoz. Na klíčové páteřní tratě v České republice budou smět pouze hnací vozidla vybavená ETCS. Moderní evropský zabezpečovací systém budou muset mít všechna

vozidla, která třeba jen projedou koridorovou stanicí, nebo koridor překříží při přejezdu z regionální tratě na navazující regionální trať, a jinak budou jezdit po tratích bez ETCS. Zabudování mobilní jednotky do hnacího vozu přitom stojí řádově 10-20 miliónů korun. Tyto náklady budou muset dopravci vynaložit i na 50 let stará hnací vozidla, kde mobilní jednotka bude mít vyšší cenu než zbytek vozidla, za které přitom ale není náhrada.

Očekávané problémy

Mobilními jednotkami ETCS budou muset být vybaveny i všechny stavební stroje, které budou na koridorových tratích pracovat a pojedou na výluku jako vlaky. Jak upozorňuje spolek, například v Německu a v dalších státech je povolen smíšený provoz, který za přísných bezpečnostních podmínek umožňuje vjezd na tratě vybavené ETCS i hnacím vozidlům bez tohoto zabezpečovacího zařízení.

Zavádění systému je tak v Německu řádově méně nákladnější a probíhá bez větších zádrhelů. Tam ovšem na rozdíl od České republiky nechávají v činnosti i národní zabezpečovač. V České republice lze naopak očekávat obrovské množství problémů zejména při

vybavování starých vozidel mobilními jednotkami ETCS, připomíná spolek.

Dvě varianty

Další faktorem je, že mobilní jednotky ETCS lze pořídit ve dvou variantách. Jednoduchá umožňuje provoz na jedné konkrétní trati a stojí řádově okolo jednoho milionu korun. Ve všech podstatných parametrech poskytuje stejné zabezpečení jako plně vybavená mobilní jednotka, která může stát až 20 miliónů korun. Spolek uvádí příklad jednotky řady 680. Nové lokomotivy a hnací vozy jsou už z výroby vybavené plně vybavenými mobilními jednotkami ETCS a na koridorových tratích by jiné, než plně vybavené mobilní jednotky jezdit neměly.

Ale na regionálních tratích, které budou vybavené nižší verzí ETCS Light, by bohatě podle spolku stačily jednoduché mobilní jednotky ETCS. „Protože ale takto vybaveným vozidlům stát neumožní provoz ani v koncových stanicích na koridorech, kam regionální spoje svázejí cestující, všichni provozovatelé železniční dopravy budou nuceni vybavit svá vozidla tou nejdražší variantou mobilní jednotky ETCS,“ upozorňuje Josef Hendrych.



Institut místní dráhy

Jde také o to, že Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. zná takzvaný institut místní dráhy, na které nemusí být nainstalováno žádné zabezpečovací zařízení. Jenže, jak upozorňuje spolek, ten se v praxi vůbec nevyužívá, protože Správa železnic zná jako nejnižší stupeň železniční dráhy jen regionální trať, která zabezpečení naopak vyžaduje. „Stát tak bude v blízkém budoucnu vynakládat další desítky miliard korun na vybudování infrastruktury ETCS na tratích, kde za den projede třeba jen minimální množství spojů,“ konstatuje.

„Celkový potenciál úspory nákladů na zavedení ETCS do hnacích vozidel v České republice při zohlednění efektivity se pohybuje v řádu tří až tří a půl miliardy korun v příštích dvou

letech. Ocenili bychom, kdyby ministr dopravy Martin Kupka znovu zvažil termín a zejména rozsah a podmínky zavedení výhradního provozu ETCS na 1. a 2. Koridoru,“ zdůrazňuje předseda Spolku za bezpečnou železnici Hendrych.

Bylo by podle něho vhodné vyvolat jednání s dopravci, s jejich profesními sdruženími jako ŽESNAD a SVOD Bohemia a najít řešení, vyhovující jak bezpečnosti, tak i ekonomice dopravců. „Náš expertní tým je připraven o tom vést dialog s ministerstvem dopravy i Správou železnic a poskytnout veškeré své know-how k tomu, abychom se na české železnici nejen dočkali ETCS, ale aby jeho zavádění bylo maximálně efektivní,“ uzavírá Hendrych.

Spolek za efektivní železnici

Reakce FSČR na článek Zbytečná pokusná laboratoř

Spolek za efektivní železnici se snaží bojovat proti rychlému zavádění zabezpečovače?

Dlouho jsem přemýšlel, zda tuto absurditu chápu dobře. Ale asi ano, jen jsem po přečtení tohoto značně tendenčního a v mnoha ohledech na nepravdivých datech postaveném článku přesvědčen o tom, že primární snahou není bezpečnost české železnice. Co z tohoto článku nejvíce cítím, je snaha o zachování možnosti přístupu různých low-costových dopravců na koleje bez nutnosti ctění alespoň základních bezpečnostních standardů.

Tohle už známe

Tento trend už jsme jednou zažili při naprosto překotné počáteční liberalizaci, kdy se po kolejích proháněla vozidla bez vysílaček, bez návěstního opakováče i bez kontroly bdělosti. Myslím si, že by mělo být naší společnou snahou, aby se tento stav již nikdy nevrátil. Volání po pokračování smíšeného provozu na tranzitních koridorech je pak pouze obdobou toho stejného. Opravdu může někdo chtít umožnit stav, že po jedné trati se budou pohybovat vlaky, které svou jízdu budou kontrolovat zabezpečovačem a jiné, které budou z tohoto pohledu při chybě lidského faktoru prakticky nezastavitelné?

V tomto ohledu bohužel česká železnice trpí tím, že v posledních

několika desítkách let absolutně rezignovala na jakýkoli vývoj a zavádění vlakového zabezpečovače a spokojili jsme se pouze s očima a schopnostmi strojvedoucích. Tato nedobrý praxe nás v této době bohužel dohnala a proto si nemůžeme dovolit luxus jako okolní země (Německo, Rakousko atd.), které se zaváděním ETCS nemusí tolik pospíchat, protože se zatím mohou opřít o národní zabezpečovače. Je smutné, že pan Hendrych je takto aktivní až dnes, ale v době, kdy měl možnost aktivně prosazovat zvýšení bezpečnosti z pozice vrcholného manažera Správy železnic, se nic podstatného pro zlepšení neutěšené situace s národním zabezpečovačem nestalo.

Není jiné cesty

Start ETCS v České republice určitě nebude jednoduchý a bezproblémový. Jsem dokonce přesvědčen o tom, že stát nemohl jít jinou cestou, než legislativou určit pevné datum, odkdy bude vybavení vozidel ETCS vyžadováno. Kdyby to totiž nechal na tom, „jak to vyjde“ a „až budou dopravci s vozidly připraveni“, tak budeme na zabezpečovač v českém prostředí čekat do nekonečna.

Ano, uznávám, že vybavování vozidel systémem ETCS je obrovsky finančně náročné, ale zkusme se místo boje proti zabezpe-

čovači, soustředit na to, aby měla železnice srovnatelné podmínky s konkurenčními módy dopravy, aby byla schopná si na zabezpečovač vydělat sama. Proč jsou tak obrovské rozdíly v platbách za dopravní cestu (autobus/osobní vlak)? Proč je prioritou použití dopravní cesty u nákladních vlaků úplně jiná, než u kamionů na silnici, které prakticky nic a nikdo neomezuje a klidně můžou způsobovat kolapsy dopravy při dopravních špičkách? Proč železniční doprava už dnes musí „platit svou uhlíkovou stopu“ a podporovat obnovitelné zdroje a u silnice se o tom teprve začíná přemýšlet, byť je železniční doprava devětkrát energeticky úspornější?

Zlepšení podmínek

Pojďme se místo boje proti něčemu, co může být skutečnou bezpečnostní pojistkou, soustředit na celkové zlepšení podmínek pro železniční dopravu a pro železnici jako celek. V tomto ohledu máme opravdu co dohánět, protože prakticky všechny vlády hlásaly ve svých programových prohlášeních podporu železnice, ale jak to dopadlo ve skutečnosti víme asi všichni.

David Votroubek, člen prezidia FSČR

Právní okénko Říjnové novinky (3)

Změny v oblasti Dohody o provedení práce (DPP) a Dohody o pracovní činnosti (DPC) v novele zákoníku práce účinné od 1. října 2023

Novela zavádí pravidlo, že požádá-li těhotná zaměstnankyně nebo osoba pečující o jinou osobu (blíže viz zákoník práce) o zkrácení pracovní doby nebo o práci na dálku (Home office), je zaměstnavatel v případě nevyhovění žádosti povinen zaměstnanci toto zamítavé rozhodnutí na výzvu zaměstnance písemně odůvodnit.

Zavedení lhůty pro podání žádosti o rodičovskou dovolenou

Nově je nutno podat žádost o rodičovskou dovolenou alespoň 30 dnů před jejím nástupem, nebrání-li tomu vážné důvody na straně zaměstnance; žádost musí obsahovat dobu trvání rodičovské dovolené a lze ji podávat i opakovaně.

Informační povinnost zaměstnavatele vůči zaměstnanci

Lhůta pro podání informací ze strany zaměstnavatel se novelou zkracuje z 1 měsíce na 7 dní od vzniku pracovního poměru a rozšiřuje se i na zaměstnance na základě DPP/DPC.

Zaměstnavatel je nově povinen zaměstnance informovat o:

- postupu, který je zaměstnavatel a zaměstnanec povinen dodržet při rozvazování pracovního poměru, a to včetně údaje o běhu a délce výpovědní doby,
- odborném rozvoji, pokud jej zaměstnavatel zabezpečuje,
- stanovené týdenní pracovní době, způsobu rozvržení pracovní doby a o rozsahu práce přesčas,
- rozsahu minimálního nepřetržitého denního odpočinku

a nepřetržitého odpočinku v týdnu a o poskytování přestávky v práci na jídlo a oddech nebo přiměřené doby na oddech a jídlo,

- orgánu sociál. zabezpečení, kterému zaměstnavatel odvádí pojistné na sociální zabezpečení zaměstnance.

Práce na dálku (Home office)

Novela zavádí regulaci práce na dálku. Výkon práce na dálku je (až na výjimky) možný jen na základě písemné dohody mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem.

Za výkon práce na dálku náleží zaměstnanci náhrada, když její paušální výše dle návrhu vyhlášky činí 4,6 Kč na hodinu. Tato částka se nedaní.

Předčasné důchody od 1. 10. 2023

V rámci úsporných opatření vlády byla přijata novela zákona o důchodovém pojištění, která s účinností od 1. ledna 2023 znevýhodňuje předčasné důchody. Jedná se o tyto zásadní změny.

- Do předčasného důchodu lze odejít nejdříve tři roky před dovršením věku řádného důchodu (dosud to bylo 5 roků, pokud důchodový věk žadatele činil alespoň 63 let a dosáhl věku alespoň 60 let).

- Výše procentní výměry starobního důchodu se krátí o 1,5% za každých 90 kalendářních dnů.

- Podmínkou pro získání nároku na předčasný důchod je získání

alespoň 40 let důchodového pojištění. Tato podmínka začne platit až na podzim roku 2024 oznamování-proti-právního-jednání .

Whistleblowing

Od 1. 8. platí zákon o ochraně oznamovatelů č. 171/2023 Sb., který příkazuje zaměstnavatelům s více než 250 zaměstnanci, aby zavedli vnitřní oznamovací systém, jmenovali řešitele oznámení, zajistili informování zaměstnanců a dalších osob a zajistili, že nebudou vůči oznamovatelům přijímána odvetná opatření.

Prakticky by mělo oznamování (whistleblowing) fungovat tak, že zaměstnanec nahlásí pověřené osobě u zaměstnavatele porušení povinností. Ta pak oznámení prověří a učiní případná opatření k nápravě.

Důležité je, že zaměstnanec (nebo jiný oznamovatel) má právo na ochranu své totožnosti. Zákon o ochraně oznamovatelů zakazuje, aby byl oznamovatel vystaven za učinění oznámení jakýmkoliv odvetným opatřením ze strany zaměstnavatele. Oznámení mohou zaměstnanci podávat také u Ministerstva spravedlnosti.

Oznamovat se mohou závažná jednání která mají znaky trestného činu, mají znaky přestupku, za který zákon stanoví sazbu pokuty, jejíž horní hranice je alespoň 100 000 Kč, porušují zákon o ochraně oznamovatelů nebo porušují jiný právní předpis nebo předpis EU v oblastech uvedených v zákoně o ochraně oznamovatelů

**Mgr. Štěpán Řiháček,
právník FSČR**

Krátce

SŽ posiluje ochranu před kybernetickými útoky

Správa železnic zahájila v listopadu provoz jednoho z největších a technicky nejvyspělejších pracovišť kybernetické bezpečnosti ve státní správě. Nově dohledové centrum významně posílí ochranu železničního systému u narůstajícími kybernetickými útoky. To je důležité především kvůli faktu, že se jedná o součást kritické infrastruktury státu.

Rozšíření oprávnění VUZ k posuzování bezpečnosti

Inspekční orgán č. 4056 Výzkumného Ústavu Železničního, a.s. (VUZ) získal oprávnění od Českého institutu pro akreditaci (ČIA) k nezávislému posuzování bezpečnosti technických změn v evropském železničním systému v subsystémech Infrastruktura, Energie, Traťové řízení a zabezpečení, Palubní řízení a zabezpečení, Kolejová vozidla. Oprávnění k posuzování „Systémové bezpečné integrace“ získal Inspekční orgán VUZ jako první posuzovatel v rámci celé České republiky.

České dráhy převzaly další dva Vectrony

České dráhy v říjnu převzaly od leasingové společnosti RSL a do provozu uvedly další dvě lokomotivy Siemens Vectron (193.576, 193.577). Do konce roku zajistí firma RSL pro České dráhy ještě čtyři další lokomotivy stejného typu a v roce 2024 to bude dalších 22 lokomotiv Siemens Vectron. Dopravce má nyní k dispozici 35 lokomotiv Siemens Vectron. Do konce roku se tento počet rozšíří na 39 strojů. Leasingová společnost RSL zajistí do konce roku 2024 pro České dráhy celkem 50 lokomotiv.

Z Plzně do Chebu se systémem ETCS

Celoevropský zabezpečovací systém ETCS zajišťuje bezpečný provoz na další části třetího koridoru. Správa železnic dokončila jeho instalaci v úseku z Plzně do Chebu. Součástí stavby bylo i vybudování nového zabezpečovacího zařízení ve stanici Cheb. Práce probíhaly od konce roku 2019, celkové investiční náklady přesáhly miliardu korun.

ČTÚ a SŽ a zlepšení signálu na hlavních tratích

Český telekomunikační úřad (ČTÚ) a Správa železnic uzavřely dohodu o spolupráci, která má za cíl zlepšit kvalitu signálu mobilních operátorů na páteřních tratích. Obě instituce budou společně postupovat při zjišťování a odstraňování rušivých vlivů na více než 2 300 kilometrech železnice v České republice.

(vybráno ze zpráv čn, čd a sž)

Výborné provozní a jízdní vlastnosti rozhodly o výrobě nové typové řady Lokomotivy řady 121, ex E 469.1 (1. část)

Psát o lokomotivní řadě 121 znamená zmínit se i o jejich předchůdkyních, lokomotivách řady E 499.0 (140) a E 499.1 (141). O E 499.0 se psalo a mluvilo jako o univerzální elektrické lokomotivě, tedy vhodné pro vedení osobních i nákladních vlaků. S osobní dopravou nebyl problém. U té nákladní to bylo těžší, pomalejší rozjezdy díky převodu dorychla a také max. povolená zátěž tehdy byla 1750 tun. V té době parní lokomotivy běžně vozily zátěže i přes 2000 tun. A tím nemyslím ty dobové mimořádnosti, jako byly tzv. socialistické závazky na odvoz těžkotonážních vlaků.

Již během projektování řady E 499.1 se připravovaly podklady pro konstrukci elektrické lokomotivy určené pro vozbu těžkých nákladních vlaků se zvýšenou tažnou silou. Tyto návrhy se proměnily v realitu již v průběhu výroby série E 499.1, když jeden ze strojů byl upraven změnou převodu z 2,27:1 na 3,11:1 na maximální rychlost 90 km/hod.

Prototyp byl na světě

Z celé série šedesáti lokomotiv bylo 59 označeno řadou E 499.1. Upravený stroj (měl nést inventární číslo 57) byl označen jako E 469.001. A prototyp „pomalé“ nákladní lokomotivy byl na světě. Plzeňská škodovka v té době nesla „hrdý název“ Závody V. I. Lenina a stroje neměly na bocích znak okřídleného šípku, ale ozubené kolo s hvězdou uprostřed. První dva typy elektrických lokomotiv měly shodnou velkou část zařízení, strojů a přístrojů. Jinak navržena lokomotivní skříň a hlavní změna byla v podvozcích, v jejich uložení a odpružení. E 499.0 má hlavní čep upevněný v podvlečeném hlavním příčnicku a jde zespodu do pouzdra čepu ve střední příčce podvozku. Tomu se říkalo plovoucí podvozek. Odpružení primární bylo pomocí velkých vinutých pružin

a podvozek od skříně pomocí obrácené listové pružnice. E 499.1 měla hlavní čep upevněný v hlavním příčnicku, který je přivařen do rámu skříně a do pouzdra čepu v podvozku jde shora. Tady se projevil tlak státních orgánů na konstruktéry, aby vymysleli jinou variantu uložení podvozku a primárního odpružení, aby se nemusely platit vysoké licenční poplatky. Proto zde byly na primárním odpružení použity místo vinutých pružin listové o délce 1050 mm, na koncích doplněné o gumokovové silentbloky.

Stejná u obou řad zůstala lamelová spojka Sécheron (licenční), která sloužila k pružnému a pohyblivému spojení trakčního motoru s převodovkou. V té době se již pilně pracovalo na konstrukci vlastní spojky, která byla pojmenována po svém konstruktérovi jako Chadži spojka. V té době byl jedním z konstruktérů škodovky arménský inženýr Savelin Chadži. Ten vyvinul kloubovou spojku, která umožňovala i příčný pohyb. Později se pro ni začal používat termín „kloubová spojka Škoda“.

Lokomotiva E 469.001 byla dodána ČSD 3.10.1959 a přidělena byla do lokomotivního depa Praha Střed. Přestože provozní zkoušky trvaly jen několik měsíců, tak ukázaly výborné provozní



Lokomotiva E 469.1085 při vjezdu do stanice Teplice v Čechách

a jízdní vlastnosti a tím bylo v podstatě rozhodnuto o výrobě nové typové řady s označením E 469.1.

Nová řada lokomotiv

V květnu 1960 byla zahájena výroba pětaosmdesátikusové série. V elektrické části je až na drobné úpravy shodná s řadou E 499.1. Ve strojovně se hlavní vypínač přesunul do samostatní vysokonapěťové kobky. Také celá konstrukce podvozků byla shodná. Hlavní změna byla v převodu na nápravu a v primárním odpružení. Listová pružina byla prodloužena na 1250 mm a místo gumokovových silentbloků na jejich koncích byly namontovány menší vinuté pružiny. Lokomotivy se tak staly v provozu výrazně měkčí, nedocházelo tak často k praskání listů pružnic a z toho i následně k trhlinám v rámech podvozků.

Společným rysem všech škodovských lokomotiv od E 469.0 až po řadu E 469.5 jsou trakční motory pevně uložené v rámu podvozku a celá jejich váha je tedy plně odpružená, převodové skříně mají vložené kolo. Rámy podvozků jsou shodné, stejně tak rozvor podvozků a celkový rozvor. Jinými slovy, co se osvědčilo, to se neměnilo.

Dne 15. června 1960 přijela do depa Ústí n. L. první lokomotiva nové řady E 469.101. Další stroje pak byly dodávány postupně až do ledna 1961. Přidělovány byly nejen do depa Ústí n. L., ale i do dep Praha Střed, Česká Třebová, Košice a Spišská Nová Ves. Později byly Spišské jedničky předisponovány do depa Žilina, třebovské a pražské do depa Ústí n. L.

Jednička nebo také malá jednička, to byla jedna z přezdivek této řady. Později se objevila přezdívka „staročeska“ nebo „dřevěnka“. Na Slovensku se jim vždycky přezdívalo „skútr“.

Změny během výroby

Na této lokomotivní řadě je přímo ukázkově vidět, jak překotně šel dopředu vývoj v konstrukci elektrických lokomotiv. Již během výroby provedl výrobce na některých strojích změny, které pak byly použity při výrobě dalších lokomotivních řad.

Například větší část „jedniček“ měla z výroby v podvozcích lamelovou spojku Sécheron, menší část dostala již zmíněnou kloubovou „Chadží“ spojku. Stroj č. 78 měl na stanovišti č. 1 klasické sálavé topení, na stanovišti č. 2 již bylo použito topení teplovzdušné. Na střeše stanovišť měla krom houkaček další akustické zařízení pro jízdy v mlze - zvon. Ten se ovládal otočným ventilem na řídicím pultu. A že byl v našich severočeských mlhách velmi dobře slyšet!

Poslední stroj této řady měl obě čela vyrobená ze skelného laminátu. Pro zvýšení pevnosti na něm byly výrazné

Technické údaje:

Uspořádání dvojkolí	Bo'Bo'
Provozní napětí	3 000 V, +600 V, -1 000 V
Převod	1:3,1
Výkon trvalý	2 032 kW
Výkon hodinový	2 344 kW
Délka přes nárazníky	16 140 mm
Délka přes nárazníky po rekonstrukci	16 800 mm (týkalo se čísel 30, 56 a 70)
Rozvor podvozku	3 330 mm
Rozvor mezi podvozky	8 170 mm
Celkový rozvor	11 500 mm
Průměr dvojkolí	1 250 mm
Hmotnost	88 t (4 tuny balastová zátěž)
Max. rychlost	90 km/hod
Rok výroby	1960 / 1961



E 469.117 v modrém nátěru na brněnském veletrhu.



121 017-8 v Děčíně hl. n.



E 469.134 před odjezdem s osobním vlakem do Mostu, na čele stínovaná hvězda a původní zahnuté houkačky na střeše



121 078-0 v žst. Kadaň se zvonem na střeše stanoviště

prolisy a také tehdy nezbytná pěticipá hvězda.

V druhé polovině 70. let byla provedena na třech strojích této řady rekonstrukce spočívající v prodloužení čelníků o 330 mm, celková délka lokomotiv pak byla 16 800 mm. Důvodem pro rekonstrukci byl požadavek na zvětšení prostoru pro uložení tahadlového zařízení. Tehdy celá železniční Evropa plánovala, že se během krátké doby vymění na všech vozzech i lokomotivách tažné háky se šroubovkami za nový typ samočinného spráhla. V zadání bylo, aby nové spráhlo umožňovalo i propojení brzdového potrubí, elektrické propojení a pochopitelně to muselo být kompaktabilní se sovětským spráhlem typu SA 3. Akce měla proběhnout během května 1985. U nás o tom vyšla dokonce celá kniha. Nakonec to bylo pro řadu nevyřešených problémů odloženo. Šlo o lokomotivy E 469.1030, 056 a 070. Z těch tří existuje a jezdí pod hlavičkou Unipetrolu stroj číslo 056.

Veletržní modrá

Každá nová řada měla svého zástupce jak na oficiální fotografii ve škodovském katalogu, zde to byl stroj

číslo E 469.113. A pak tu byl stroj, který novou řadu lokomotiv prezentoval na mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. To byl stroj čísla E 469.117. Veletržní nátěr byl švestkový modrý a z hvězdy na čele pak vycházely do stran až na boky skříně stříbrné rozšiřující se pruhy s černým lemováním. Další stroj inventárního čísla 59 měl klasický nátěr v kombinaci tmavé a světle zelené. Na bocích měla okrasné lišty v rozestupu cca 300 mm až nahoru mezi okna. A místo stříbrného, červeně lemovaného pruhu na přelomu zelených odstínů byla široká hliníková lišta. Tedy žádné prolisy na bocích skříně, jak se leckde píše. Celá série lokomotiv měla na čelech z výroby dvojici menších zásuvek. To měly i lokomotivy řady E 669.1. Nebyly to zásuvky pro násobné řízení, ani nic jiného. Tyto zásuvky nebyly nikdy na nic připojeny, byly tzv. slepé. Byly tam připravené pro plánovaný vlakový rozhlas. Tento plán se ale nikdy neuskutečnil, a tak ze strojů postupně mizely.

Josef Oliva, strojevodoucí v. v., Ústí n. L., foto archiv autora (dokončení příště)

Ke stavovské cti vždy patřilo i rozloučení na točně Řádky nejen o Železném dědkovi

Nedávno jsem opět zhlédl, pro železničáře kultovní, film Železný dědek režiséra Václava Kubásky z roku 1948. Hlavní roli Antonína Matyše hrál nezapomenutelný Jaroslav Marvan. Snímek vypráví především o hlubokém vztahu k železničářskému povolání, tedy o stavovské cti. A ta, nejen v podmínkách železničního provozu, bohužel ztrácí své tradiční pozice. Vytrácí se.

Pro pamětníky parního provozu, ale především pro mladé fanoušky železniční dopravy – možná budoucí železničáře rozličných profesí – poznamenám pár údajů o ve filmu zobrazených lokomotivách. Stroj 275.010 (Nohatá) původní rakouské řady 108 patřil do flotily rychlíkových lokomotiv. Byly vyráběny mimo lokomotivky STEG ve Vídni a ve Vídeňském Novém Městě také v První českomoravské továrně na stroje v Libni. Jeden ze strojů zde vyrobených dosáhl v roce 1901 při zkušební jízdě na trati Vídeň – St. Pölten rekordní rychlosti 143 km/h. Některé zdroje uvádějí dokonce 148 km/h. Na světové výstavě v Miláně v roce 1906 získala velkou cenu Grand premio. Je škoda, že se v naší republice nezachoval ani jeden exemplář, byť neprovozní, této řady.

Lokomotiva 387.018 (Mikádo) pochází již z produkce firmy Škoda v době I. československé republiky (výroba 1925–1937). Byla určena především pro vozbu rychlíků. Tento klenot našeho strojírenského průmyslu pamatují ještě v šedesátých letech minulého století v pravidelném provozu osobní dopravy v depech Brno-dolní a Přerov. Stroj 387.043 je zachován pro muzejní účely.

Tradiční točení

K výše zmíněné stavovské cti patřilo i důstojné rozloučení se členy lokomotivních čet při odchodu na zaslužený odpočinek – otočení na točně v jejich lokomotivním depu. Stala se z toho hezká tradice. Z dostupných historických pramenů se mně nepodařilo zjistit, kde a kdy tato tradice vznikla. Zda v době, kdy v roce 1896 vznikla odborová organizace Spolek strojvůdců v Čechách, nebo až za I. čs. republiky po roce 1918, již za existence Československých státních drah. Také ve filmu Železný dědek byla tato tradice velmi působivě zobrazena.

V uplynulých podzimních dnech jsem se jako host takového „točení“ zúčastnil. Proběhlo v areálu depa Brno-Maloměřice a otáčení byli kolegové



z Českých drah i ČD Carga z provozních jednotek v Brně. Na točně nedával ocelový oř s obřími hnacími a spráženými nápravami, ale dnes již také historická elektrická lokomotiva „Laminátka“ z roku 1966 S 489.0001 (230.001-0) v původním nátěru. Tohoto času v provozním stavu ČD Carga, SOKV Ostrava. Je z tehdejší bohaté konstrukce a produkce lokomotivky Škoda Plzeň, její jedinečný design vytvořil profesor Otakar Diblík (1929–1999).

Co ani AI neodstraní

Věme, že pojem „stavovská čest“ nezmizí ani v následujících letech, kdy plánujeme výstavbu vysokorychlostních tratí, vlaky bez strojvedoucích a průmyslové využití umělé inteligence. Nechci tuto úvahu, kterou jsem nazval Řádky nejen o Železném dědkovi, končit nepřijemnými poznámkami. Jen jednu připojím: Dosud mnoha lidem v našem okolí, našim bližním, chybí ta přirozená inteligence. Odhazují tuny odpadků v naší krásné krajině, ničí hodnoty, které sami nevytvořili. Chovají

se bezohledně ke starým a nemocným spoluobčanům i malým dětem. Intrikují na svých pracovištích a tyto nehezké praktiky přenášejí i na celospolečenskou úroveň. A tyto i další negativa v našem životě žádná umělá inteligence neodstraní.

Díky a uznání

Úplně na závěr připojuji fotografii z archivu ZO FSCŘ Brno-Maloměřice ze zářijového „točení“ v tamním depu. Na fotografii jsou zachyceni zleva Jaroslav Bartůněk, Aleš Příbyl, Jiří Tesař, Milan Pechart, Karel Krejčí, Jaromír Mráček, Milan Kohoutek, Jiří Ševčík, Jaroslav Čermák, Miroslav Biza, Jiří Foltýn, Miloš Kadaník, Pavel Tešný a Vratislav Jandora.

Budiž i tato fotografie vyslovením díky a uznání také všem kolegům, kterým se takové pocty z různých objektivních i ryze subjektivních důvodů nedostalo.

Vladimír Selucký

Foto Archiv FS Brno-Maloměřice

3 ROČNÍK

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

KDY:
SOBOTA 16. 12. 2023 (PREZENTACE 9:00 AŽ 9:30)

KDE: KRNOV, HALA K3 (SMETANŮV OKRUH 2337)

Občerstvení po dobu celého turnaje a ceny zajištěny.

Závazné přihlášky zasílejte nejpozději do 12.12.2023
na adresu: vojkuvka.marek@seznam.cz

Pořadatel turnaje: Federace strojvůdců Krnov

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

První automat na filtrovanou vodu



Na pražském hlavním nádraží byl 15 listopadu spuštěn provoz prvního automatu na kvalitní filtrovanou vodu do vlastní lahve. Je to první z dvanácti filtračních stanic, které bude SŽ společně se startupem Lokni instalovat na nádražích u nás. (Foto SŽ)

Společenská rubrika

Dne 26. srpna přivezl svůj poslední vlak před stanicí důchod náš kolega **Libor Franc**. Do vysněného důchodu mu přejí hodně zdraví a spokojenosti kolegové ze ZO FS Meziměstí.

Prvního října oslavil svou první padesátku kolega ze ZO Česká Třebová **Michal Ač**, strojvůdce ČD. Dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.

V listopadu oslavil krásné jubileum 50 let velmi aktivního života náš kolega **Roman Kawulok**, strojvedoucí CDC pracoviště Trinec. Roman je chlap s velkým rozhledem a díky svému novému koníčku i pořádné chlapisko, se kterým si není radno co zahrávat, jeho místo mezi republikovou špičkou v kulturistice je toho dokladem. Za ZO Jablunkov přejeme hodně radosti, štěstí a úspěchu jak v rodině, v práci tak na soutěžích.

Dne 20. listopadu oslavil svoje první šedesátiny kolega strojvedoucí **Jiří Švec**. Přejeme Ti Jirko, hlavně zdraví, štěstí, pohodu doma a v práci co nejméně starostí. ZO Polička

Dne 21. listopadu slavil své 70. narozeniny pan **Jiří Šebor**. Celý výbor ZO FS Nymburk a její členové mu přejí hodně štěstí, a ještě mnoho let, po kterém tu může být s námi.

Dne 23. listopadu odešel do předčasného důchodu kolega, dlouholetý člen a bývalý hospodář ZO FS Tanvald **Milan Holeček**. Členové výboru i základní organizace mu přejí do další životní etapy hodně štěstí, pevně zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

Dne 30. listopadu odchází do zasluženého důchodu náš kolega **Miroslav Vybíral**. Přejeme mu klid, pohodu a pevně zdraví do dalších let. Kolegové z PP Rumburk.

V prosinci oslaví svá životní jubilea dva strojvedoucí ve výslužbě a členové chomutovské ZO FS. Prvním oslavencem je pan **František Kundrát**, který své významné životní jubileum oslaví 2. prosince, a to úctyhodně 85. narozenin. Dalším jubilantem je pan **Jiří Kabeláč**, který oslaví 24. prosince své 70. narozeniny. Jubilantům srdečně gratulují všichni kolegové a kamarádi ZO FS Chomutov a do dalších let přejí hodně štěstí, zdraví a osobní spokojenosti

V prosinci oslaví šedesáté narozeniny pan **Jaroslav Nekuda** ze ZOO 05 Brno Dolní. Gratulujeme!

V prosinci máme dva oslavence, kteří se dožívají šedesátí let, jsou jimi **Lumír Chroboček** a **Stanislav Sýkora**. Přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a mnoho životních úspěchů. FS Bohumín.

Dne 3. prosince oslaví své padesátiny kolega **Václav Kraus** ze ZO FS Děčín. Hodně zdraví!

Dne 6. prosince oslaví 70 let **Zdeněk Svoboda** ze ZO Čerčany. Vše nejlepší!

Dne 12. prosince oslaví své pětasedmdesátiny kolega **Zdeněk Hurých**. Do dalších let mu vše nejlepší, hlavně hodně zdraví a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

Dne 16. prosince oslaví své šedesátiny kolega **Miroslav Riedl** ze ZO FS Děčín. Gratulujeme.

Dne 20. prosince oslaví 50 let **Jan Feigl** ZO FS Ústí nad Labem. Hodně zdraví!

Dne 26. prosince oslaví své 60. narozeniny kolega **Karel Kábrt** z Carga. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme, a ještě do mnoha dalších mu přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové.

Dne 28. prosince oslaví krásnou kulatou šedesátku kolega strojvedoucí pan **Antonín Šíma** ze ZOO FS Šumperk. Vystudoval v letech 1979-1983 SPŠS Uničov, od 30. 6. 1983 byl zaměstnancem PLD Šumperk (později DKV Olomouc se sídlem v Šumperku). Po povodních v r. 1997 byl převeden do depa Olomouc, zde postupně 2., 4. a 5. záloha, potom letmo, po pár letech turnus na Bertách do Jeseníku a do Opavy, po vzniku ČD Cargo turnus na „pendolincech“, neboli řadě 843. Tam zůstal až do odchodu od ČD (cca 15 roků). Vozil motorové rychlíky do Ostravy a přes Glucholazy do Lipové Lázně. Od r. 2021 doteď pak vedl Arriva vlaky.



Výbor ZO FS Šumperk a všichni členové přejí Tondovi hlavně pevně zdraví, štěstí, pohodu s rodinou i v zaměstnání, a především ještě hodně kilometrů bez nehod a technických problémů. Také

samozejmě dostatek času na koníčka, čímž je modelová železnice, na kterou v minulosti nezbylo moc času kvůli opravám domu. A samozřejmě největší radostí jsou mu vnoučátka.
P.S.: Toníku, tak na zdraví!

Opustili nás

Dne 12. října 2023 zemřel ve věku 83 let **Ing. Josef Novotný**, bývalý ředitel Odboru lokomotivního hospodářství FMD, později Odboru kolejových vozidel UR ČSD, GR ČD. Rozloučení se zesnulým proběhlo v úzkém rodinném kruhu.



V neděli 29. října 2023 zemřel ve věku 83 let člen FSCŘ ZO Trutnov, strojový strojmistr a strojvůdce na penzi pan **Miloš „Markéta“ Zemánek**. Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Foto archiv Brutus. Za všechny Brutus.

