● SŽ 2024: rozpočet téměř 60 miliard ... str. 2 ● Tři otázky pro generálního ředitele AŽD Praha Zdeňka Chrdleho ... str. 2 ● Chybějící obrácené téčko ... str. 2 ● Martin Urbánek: Každý by měl začít sám u sebe, než začne kritizovat ... str. 3 ● Třídenní železniční dobrodružství u našich východních sousedů ... str. 4 ● Lokomotivy řady 121, ex E 469.1 (2. část) ... str. 5 ● Očima Jiřího Bobalíka ... str. 6 ● Společenská rubrika ... str. 6 ●

číslo 23 - 24

22. prosince 2023
ročník 76

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Chceme prodloužení práce skupiny pro tvorbu D1

ETCS je třeba připravit kvalitně

Zástupci Federace strojvůdců, kteří jsou členy pracovní skupiny pro tvorbu D1 , navrhli ostatním členům, aby společně požádali Správu železnic o odklad účinnosti dokumentu D1 a prodloužení doby jeho přípravy. Zároveň by však nemělo být ohroženo spuštění výhradního provozu ETCS od 1. ledna 2025.

Od letních měsíců letošního roku probíhají intenzivní práce na zapracování problematiky související se systémem ETCS do předpisu SŽ D1, který bude odchylně od předchozího záměru vydán jako jednodílný. Tvorbou předpisu se zabývá pracovní skupina tvořená ze zaměstnanců SŽ, některých odborových organizací a prostřednictvím sdružení ŽESNAD.cz a SVOD Bohemia i někteří dopravci.

Jednání pracovní skupiny jsou plánována cca jednou měsíčně na pět pracovních dnů a v této době probíhá faktická tvorba předpisu tím, že jsou vytvářena jednotlivá předpisová ustanovení. Bohužel, vzhledem k tomu, že k ETCS chybí prakticky jakákoli národní legislativa, jedná se o proces velice zdlouhavý a nesmírně náročný. Vyhláška 173/1995, kterou se vydává dopravní řád drah, obsahuje vcelku podrobná pravidla pro „konvenční" provoz na české železnici. K provozu pod dohledem ETCS se však omezuje na strohé zobrazení několika „plechových návěstí" a to je prakticky vše. Pravidla pro provoz pod dohledem ETCS na rozdíl od konvenčních systémů prakticky neřeší.

Práce nejdou hladce

Dle harmonogramu, který byl stanoven na začátku tvorby předpisu, by v této době měla práce na předpise finišovat druhým kolem připomínkového řízení a blížit se podpisu a vydání. Bohužel, z objektivních důvodů nejdou práce tak hladce, jak se původně předpokládalo. Částečně je to dáno tím, že většina členů pracovní skupiny si nemůže dovolit úplně upozadit své běžné pracovní povinnosti a naplno se věnovat tvorbě předpisu. Z části zpoždění způsobuje chybějící národní a neustále se měnící evropská legislativa. Svůj díl na zpoždění má i snaha členů skupiny o tvorbu skutečně kvalitního předpisu, který bude obsahovat vše potřebné v jednom dokumentu a nebude obsahovat příliš mnoho odkazů na ostatní dokumenty SŽ či interní pravidla dopravců.

Zabraňme nedodělku

Zástupci FSČR v pracovní skupině proto po konzultaci s ostatními jejími členy navrhli požádat Správu železnic o odklad účinnosti chystaného předpisu a prodloužení času potřebného k jeho přípravě. Vzhledem k tomu, že se jedná o stěžejní dokument české železnice a nebylo by dobré kvůli časové tísni nechat vzniknout nedodělku, který by nebyl přínosem pro nikoho a musel se v brzké době novelizovat.

Tento odklad účinnosti novelizovaného předpisu D1, ale v žádném případě neznamená ohrožení spuštění výhradního provozu ETCS od 1. 1.2025 dle národního implementačního plánu. Odklad znamená pouze prodloužení současného legislativního stavu, kdy jsou důležitá pravidla pro ETCS rozprostřena do několika dokumentů (D1, PPD, Z8 aj.) a tento dočasný stav výhradnímu provozu ETCS na trati Uničov – Olomouc nebrání.

David Votroubek, foto archiv

Podepsané kolektivní smlouvy

České dráhy

V úterý 5. prosince se zástupci všech dvanácti odborových centrál zastupující zaměstnance firmy ČD a.s. sešli na předem avizovaném posledním jednání se zaměstnavatelem, kde hlavním cílem bylo najít kompromis v návrzích, které doposud byly na jednacím stole.

Zástupci zaměstnavatele předložili před jednáním i návrh opatření, které by v případě nesjednání dohody nahradilo současně platnou kolektivní smlouvu na rok 2023.

Protože nakonec k dohodě došlo, není v tuto chvíli potřeba jakkoliv výše zmíněné opatření rozebírat.

Co tedy bylo nakonec dohodnuto:

- Nominální nárůst v tarifních stupních o 2,3%
- Finanční odměna v celkové výši 12 000 Kč, splatná měsíčně po 1 000 Kč měsíčně
- Prodloužení minimální délky směny z 5:09 na 6:30
- Změna vyrovnávacího období u zaměstnance letmo
- Vydání vnitřního předpisu k osobnímu ohodnocení
- od 1. dubna 2024 úprava tarifního zařazení i pro zaměstnance vlakového doprovodu se změnou současných KZAM.

To jsou hlavní změny kolektivní smlouvy na rok 2024. Ve stejných parametrech zůstala tzv. „inflační doložka", která opět v případě dosažení meziroční inflace 6 % k 30. 6. bude důvodem ke svolání jednání o případné kompenzaci zaměstnancům.

Samotná tarifní mzda je již od 1. prosince roku 2023 zvýšena celkem cca 83 % strojvedoucím ČD o jeden tarifní stupeň, přičemž tento tarif je od 1. ledna zvýšen i o dohodnutý přesun příplatku za režim práce (12 Kč). Nový tarif v 11 TS kam bylo přesunuto celkem 128 strojvedoucích z 10 TS bude 36 900 Kč, 12 TS do kterého je převedeno celkem 2 581 strojvedoucích je stanoven na 39 079 Kč.

Od 1. ledna dojde i vydáním vnitřního předpisu k osobnímu ohodnocení k převedení současného příspěvku na udržení odborné a zdravotní způsobilosti (6 000 Kč ročně), a příplatku za praxi do objemu financí určených pro výplatu osobního ohodnocení. Tento předpis bude do konce letošního roku ještě doprojednán, po jeho konečném vydání Vás o způsobu výpočtu osobního ohodnocení pro jednotlivé zaměstnance budeme informovat.

Kde od 1. ledna nedojde ke změně, je nárokovost kondičních ozdravných pobytů a benefit pěti dnů dodatkového volna pro „denní" zaměstnance. Tyto body byly ale jedním ze závěrečných bodů, jejichž oboustranná dohoda byla velmi obtížná.

Je férové na závěr říct, že se nám nepodařilo prosadit všechny požadavky se kterými jsme do kolektivního vyjednávání na začátku šli, na druhou stranu nominální nárůst u cca 90 % strojvedoucích bude nejvyšší za poslední roky. A i to byl jeden z důvodů té finální dohody PKS na rok 2024.

Jaroslav Vincour

ČD Cargo

Dne 4. 12. došlo k dohodě o parametrech nové podnikové kolektivní smlouvy ve společnosti ČD Cargo pro rok 2024. Předmětemje plošné navýšení tarifních mezd v rozsahu 4,5 %. V rámci celého systému odměňování jsme se dále zaměřili na klíčové profese v provozní oblasti naší společnosti.

K dohodnutému navýšení tarifních mezd budou v roce 2024 klíčová zaměstnání (také strojvedoucí a strojmistr) dostávat profesní tarifní navýšení 1.000, - měsíčně. Dále došlo k dohodě na změně logiky přiznávání příplatků za doplňkové činnosti a sice navázáním nároku na provedenou zkoušku opravňující k jejímu vykonávání a převedení nominálních částek na procentuální vyjádření tarifní mzdy. Zároveň s touto změnou logiky bohužel muselo dojít ke zrušení těch doplňkových činností, které nevyžadují žádnou zkoušku a jejichž provádění je běžnou náplní pracovních činností zaměstnanců.

K převedení do procentuálního vyjádření došlo i u příplatku za udržování kvalifikace a také u jedné z posledních nominálních částek, příplatku pro zaměstnance letmo došlo k navýšení částky o 150,- na 800,-.

Další změnou je přiznání nároku na druhou stravenku vždy při směnách nad 12 hodin a zrušení příspěvku zaměstnance na stravenku. Nedochází tím k navýšení stravenkové částky placené zaměstnavatelem, ta zůstává stále 50 % hodnoty stravenky, ale nově už nebude nutné nejdříve strhnout/zaplatit částku spoluúčasti zaměstnance, ale rovnou se polovina částky stravenky připíše na e-stravenkový účet zaměstnance.

V oblasti zahraničního stravného došlo k dohodě o navýšení přiznané částky vyhlášené hodnoty ze 75 % na 90 %. Tuzemské stravné zůstane pro příští rok na stejných částkách jako v roce 2023.

Dlouhé roky požadovanou úpravou prošla textace příplatku za flexibilní nástup (nástupy na telefon), kde už nebude potřeba řešit, zda na „zavolání" nastupuje zaměstnanec letmo nebo s pevným rozpisem směn a zda je směna hodnocena „do normy" anebo jako přesčas. Odměna bude náležet vždy, bez ohledu na výše uvedené okolnosti.

KOP a ostatní benefity zůstávají beze změn, jen bude ještě potřeba na začátku příštího roku dohodnout technické a legislativní podmínky poskytování s ohledem na konsolidační balíček.

Neméně důležitou dohodou bylo vyplacení odměny za překročení hospodářského výsledku ve výši 5.000, - již s výplatou za měsíc listopad 2024 místo čekání na auditované výsledky hospodaření společnosti někdy v druhém čtvrtletí roku 2024.

Podrobně budou předsedové ZO seznámení se změnami v PKS na pravidelném jednání RPO Cargo v prvním čtvrtletí roku 2024, kde proběhne i tradiční školení PKS ze strany zaměstnavatele. Věřím, že budu mít možnost všechny změny představit i na členských schůzích vašich ZO, kterých se velice rád zúčastním.

David Votroubek

Die Länderbahn

22. listopadu byla dohodnuta změna PKS platné pro roky 2023 a 2024 u společnosti Die Länderbahn. Na základě žádosti FS s ohledem na vývoj inflace bylo otevřeno kolektivní vyjednávání o navýšení mezd.

Se zaměstnavatelem je sjednáno s platností od ledna 2024 navýšení mzdových tarifů o 6 %, zvýšení příplatku za práci v sobotu a neděli na 20 % a navýšení příplatku pro strojvedoucí se zkouškou infrastruktura Německo o 3 000 Kč na 15 000 Kč měsíčně.

Součástí dohody je vyplacení mimořádné odměny všem zaměstnancům diferencovaně dle profese, jako kompenzaci za zvýšené životní náklady.

Závěrem chci poděkovat kolegům a vedení společnosti za skvělou spolupráci a všem popřát hezké svátky a do nového roku vše dobré a především pevné zdraví.

Pavel Semecký

Správa železnic

Generální ředitel SŽ podepsal podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2024 spolu se zástupci všech devíti odborových centrál. Nová PKS počítá s růstem tarifních mezd o 4,2 % a zachovává dosavadní benefity. Ještě do konce roku dostanou zaměstnanci také mimořádnou odměnu.

(sž)

Hezké Vánoce a šťastný nový rok!

Milé kolegyně a vážení kolegové,
Prezidium Federace strojvůdců České republiky a redakce Zájmů strojvůdce vám přeje klidné a pohodové prožití vánočních svátků a do roku 2024 to nejlepší, štěstí a spokojenost v práci i osobním životě, a zejména pevné zdraví!

Snímek Fotoarchiv ČD

Nejen Masaryčka, Smíchov a Královo Pole

SŽ 2024: rozpočet téměř 60 miliard

Rok 2024 bude na české železnici podle Správy železnic ve znamení rekonstrukcí velkých stanic. Společnost bude v příštím roce disponovat rozpočtem ve výši 57,5 miliardy korun. Kromě přestavby Masarykova a smíchovského nádraží v hlavním městě začne i celková modernizace v brněnském Králově Poli. Stavět se ale začne také na řadě dalších míst napříč republikou, odstartují tři desítky nových staveb. Do další fáze příprav postoupí rovněž projektování vysokorychlostních tratí, pracovat se bude na 100 km nových tratí.

„Rozpočet na příští rok nám umožní udržet vysoké tempo modernizace železnic. Rychlým tempem bude pokračovat též příprava vysokorychlostních tratí nebo instalace evropského zabezpečovače ETCS, řekl ministr dopravy Martin Kupka na tiskové konferenci věnované stavební sezóně v příštím roce na české železnici. „Už krátce po Novém roce zahájíme klíčové stavby v pražském železničním uzlu, které přinesou výrazně vyšší komfort cestování včetně pohodlného přestupu na další druhy dopravy. Svoji podobu zcela změní Masarykovo a smíchovské nádraží, stejně jako frekventovaná stanice v brněnském Králově Poli," uvedl ministr

„Na začátku příštího roku dokončíme velké rekonstrukce hned několika nejvýznamnějších nádražních budov. Hotová bude renovace interiérů historické Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze, stejně tak skončí práce v Českých Budějovicích a Plzni. Naplno se naopak rozběhne obnova dalšího památkově chráněného objektu, a to na hlavním nádraží v Pardubicích," doplil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Obyvatelé města podle něj ocení dokončení rozsáhlé rekonstrukce tamního železničního uzlu a současně otevření nové zastávky Pardubice centrum.

Stavby zahajované v roce 2024

Kromě výše uvedených staveb začne rovněž rekonstrukce koridorového úseku z Lipníka nad Bečvou do Drahotuší. Na západě Čech přejde do fáze realizace výstavba nové trati z Plzně do Stodu a modernizace stávající trati mezi Plzní, Nýřany a Chotěšovem. Dále odstartuje celková rekonstrukce hlavního nádraží v Hradci Králové, ve východních Čechách bude důležitou akcí i elektrizace a rekonstrukce trati z Týniště nad Orlicí do Solnice. Stavební práce čekají úsek podkrušnohorské magistrály mezi Kyjicemi a Chomutovem. Celkovou renovací projdou nádraží v Chrastavě a Hrádku nad Nisou na Liberecku.

Na Vysočině se naplno rozběhnou práce ve Vlkově u Tišnova a návazném úseku do Křižanova a také mezi Přibyslaví a Pohledem. Ve stejném regionu zahájíme modernizaci stanice Jihlava město. Na Moravě je třeba zmínit přestavbu stanice Kyjov a úseku mezi brněnskými Židenicemi a Černovicemi. V řeči čísel se nově zahájí rekonstrukce 59 km tratí, na dalších 39 km práce nadále poběží. Ještě letos bude dokončeno 89 zmodernizovaných kilometrů tratí.

Opravy a údržba

Na opravy a údržbu tratí půjde v příštím roce stejně jako letos 20 miliard korun. Největší akcí bude celková obnova šumavské trati z Nové Pece do Černého Kříže. Významná budou rovněž cyklická údržba trati Praha-Hostivař – Votice a trakčního vedení mezi Lysou nad Labem a Starou Boleslaví, díky tomu bude možné předejít případným závadám. Celkovou opravou pak projdou tratě z Olomouce do Prostějova a z Poříčan do Nymburka.

Nádražní budovy

Správa železnic aktuálně rekonstruuje 65 nádražních budov. Celková obnova čeká v roce 2024 například objekty v Ostravě-Vítkovicích, Lovosicích, Jaroměři, Bečově nad Teplou, Čáslavi, Jihlavě, Hlinsku v Čechách nebo Ústí nad Labem-Střekově. Na hlavním nádraží v Mladé Boleslavi pak začne vznikat zcela nová budova.

ETCS

Pokračuje instalace evropského zabezpečovače ETCS. Letos jím byly vybaveny tratě Ústí nad Orlicí – Lichkov, Beroun – Plzeň – Cheb a Přerov – Česká Třebová, aktuálně je tak tento systém na 903 kilometrech tratí. V příštím roce se začne s instalací v úsecích Pardubice – Hradec Králové, Praha – Milovice a Votice – České Budějovice.

Příprava vysokorychlostních tratí

Příprava vysokorychlostních tratí bude pokračovat stejným tempem jako letos. Z plánovaného počtu 700 km se v současnosti projektuje už plná polovina budoucí sítě. V příštím roce se pak počítá se zahájením projektové přípravy u dalších více než 100 km vysokorychlostních tratí.

V tomto roce Správa železnic dokončila dokumentaci pro územní rozhodnutí úseku VRT Jižní Morava mezi Modřicemi a Šakvicemi. Zbývá dokončit stejnou dokumentaci pro prodloužení tohoto úseku do Rakvic. Pokročila příprava obou úseků VRT Moravská brána mezi Prosenicemi a Ostravou, kde projektování míří do finále.

Na trati z Prahy do Drážďan projektujeme úsek Praha – sjezd Lovosice a rovněž českou část přeshraničního Krušnohorského tunelu. Další příprava je limitována aktualizací Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů. Ty by měly o rezervách pro trasy VRT rozhodnout v příštím roce.

O stabilizaci koridorů pro VRT budou rozhodovat také zastupitelstva Jihomoravského a Moravskoslezského kraje. To se dotkne příprav tratí na Vysočině a jižní Moravě a přeshraničního úseku z Bohumína do Polska.

Bilance aktuální stavební sezóny

Ke zlepšení plynulosti dopravy na koridorech přispělo letošní dokončení rekonstrukce traťových úseků Velim – Poříčany, Soběslav – Doubí u Tábora, Sudoměřice u Tábora – Votice, Praha-Smíchov – Praha-Radotín, Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí, další části přerovského uzlu a také výstavby bezbariérového přístupu na nástupiště v Roudnici nad Labem.

Končí i práce mezi Dětmarovicemi, Petrovicemi u Karviné a státní hranicí s Polskem. Hotovo hlásí stavbaři rovněž v úseku Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb, v Plzni mezi tamním hlavním nádražím a Koterovem, dále v Semilech a Rožnově pod Radhoštěm.

Závěr roku je navíc ve znamení řady zrekonstruovaných budov. Práce už skončily v Písku, těsně před dokončením jsou ve Světlé nad Sázavou, v Karviné hl. n., Kravařích ve Slezsku a Sokolnicích-Telnici.

Současně pokračuje realizace projektu železnice na letiště. Naplno běží modernizace úseků Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a Kladno – Kladno-Ostrovec. Krátce před vyhlášením je tendr pro stavbu Praha-Ruzyně – Kladno. Od roku 2025 se pak plánuje přestavba tří úseků mezi novou zastávkou Praha-Výstaviště a stanicí Praha-Ruzyně, výstavba zcela nové trati z Prahy-Ruzyně na Letiště Václava Havla a novostavba stanice přímo na letišti.

(sž)

Unikátní obloukový most nad Orlíkem

Vodní nádrž Orlík překlene nový železniční most. Ze základů na obou březích Vltavy už začínají vyrůstat části budoucího železobetonového oblouku o rozpětí 156 metrů.Celkové náklady stavby dosahují 685 milionů korun, vlaky začnou nový most využívat příští rok v listopadu.

Pro překonání Orlické přehrady byla zvolena novostavba železobetonového obloukového mostu v těsném sousedství toho stávajícího z roku 1889. Celková délka přemostění přesáhne 300 metrů, rozpětí mostního oblouku bude 156 metrů.

Stavba začala loni v lednu budováním základů. Na táborské straně, kde jsou zasazeny hluboko do původní skalní stěny, bylo při trhacích pracích nutné použít odstřely hornin. Pro tuto fázi stavby se využilo snížení hladiny Orlíka v souvislosti s výstavbou nového přelivu na hrázi přehrady.

Stavbaři už vybudovali více než dvě třetiny budoucího mostního oblouku. V krajních částech je dokončená vlastní nosná konstrukce desky z předpjatého betonu. K výstavbě se využívá betonážní vozík, který šplhá vždy po již hotové části oblouku. Nejprve se provede vyztužení dané části a následně zabednění a betonáž. Pak se betonážní vozík posune dopředu a celý postup se opakuje.

Koncem letošního roku, po propojení oblouku, budou betonážní vozíky rozebrány a dokončí se stavba mostovky nad obloukem. Současně stavbaři provedou konečné úpravy terénu na předpolích mostu a začnou pracovat na napojení traťové koleje na novou trasu.

Text a foto ***(sž)***

Tři otázky pro…

…generálního ředitele AŽD Praha Zdeňka Chrdleho

Zavedení traťového rádiového systému znamenalo velký přínos v bezpečnosti železničního provozu. Tragická nehoda na trati č. 261, srážka motorového vozu ř. 810 s ujetými nákladními vozy dne 24. června 1995 u Krouny, kde zahynulo 19 lidí, zavádění TRS značně urychlilo. Obsluha vozidlové radiostanice TRS ze strany strojvedoucího však v určitých situacích odpoutává jeho pozornost od sledování trati. A to je zejména při vyšších rychlostech velmi nebezpečné. Takový stav nastává při změně kanálové skupiny, což strojvedoucímu ukládá předpis SŽ D1 v článku 146 návěstí Přepněte kanálovou skupinu. Ten navolí návěstí určený kanál a provede test funkčnosti. Tato situace nastává i při přechodu ze systému TRS do systému GSM-R a opačně. Odpoutání pozornosti strojvedoucího od sledování trati může představovat dobu až v řádu desítek sekund. Například při rychlosti 90 km/h ujede vlak za deset sekund 250 metrů, při rychlosti 100 km/h je to již 278 metrů. A to pro názornost představuje vlak osobní přepravy o počtu deseti čtyřnápravových vozů (např. řada Bdmtee).

Firma AŽD Praha vyvinula a vyzkoušela systém, kdy vozidlová radiostanice sama nabídne strojvedoucímu rychlou obsluhu při změně kanálové skupiny nebo při změně systému TRS – GSM-R obsluhou jednoho tlačítka bez potřeby dalších úkonů. Pozornost strojvedoucího je odpoutána jen po minimální dobu v řádu jednotek sekund.

V těchto souvislostech jsme položili tři otázky Ing. Zdeňkovi Chrdlemu, generálnímu řediteli AŽD Praha.

Jak se upravená vozidlová radiostanice osvědčila v praktickém provozu na vaší trati, tedy na tzv. Švestkové dráze (část trati č. 113 mezi Čížkovicemi a Obrnicemi)?

Ukázalo se, že tato věc je velkým přínosem pro bezpečnost železniční dopravy. Při automatickém přelaďování musí strojvedoucí pouze a jen jednou stisknout tlačítko – potom jde věc úplně sama a strojvedoucí není rozptylován.

Jaký je ohlas u strojvedoucích?

Strojvedoucí na Švestkové dráze, kde je automatické přelaďování instalováno, jsou naprosto spokojeni.

Je úprava vozidlových radiostanic složitá, finančně náročná?

Úprava není technicky náročná a není ani drahá. Má ale omezující parametry. Funkce jde aplikovat do radiostanic české produkce. To znamená, že např. na německých přístrojích realizovat nejde. Dalším omezením je to, že se hodí realizovat na soupravy či hnací vozidla, která se při svém nasazení pohybují na konkrétních tratích či v konkrétní oblasti. Za rozhovor poděkoval **Vladimír Selucký**

Kam zmizel znak ⊥ z jízdního řádu?

Chybějící obrácené téčko

Při cestách ze západu Čech jezdím zpravidla „západními expresy". Odjíždí-li vlak bez zpoždění z plzeňského hlavního nádraží a není na trati zdržen pomalou jízdou nebo odbočkou, je běžnou skutečností zastavení na smíchovském nádraží „s náskokem" a vlak končící na hlavním nádraží pak několik minut čeká na dobu odjezdu stanovenou jízdním řádem. Zbytečně.

Proč? V jízdním řádu totiž není „obrácené téčko", neboli značka „vlak může odjet ihned po výstupu cestujících". Značka, kterou najdeme v Libni u dálkových vlaků „k hlavnímu nádraží", nikoli ovšem u osobáků, podobně ve Vršovicích, kde mají osobáky „nulovou" dobu pobytu - čas příjezdu a odjezdu je shodný. V Holešovicích v jízdním řádu na trati 090 chybí dvojřádek příjezd/odjezd, uvádí se jen plánovaný (nikoli pravidelný) čas příjezdu čili vlak může odjet ihned po výstupu cestujících. Podobně třeba v Zahradním Městě.

Náskok se odstál

Absence smíchovského téčka – dvojřádek uvádí příjezd / odjezd minimálně s minutovým pobytem – mi připomíná situaci v polovině „sedmdesátek" u vlaku 469 z Mnichova do Prahy. Strojvedoucí plzeňského depa Alois Firbach, známý pod přezdívkou „fousek", totiž dokázal s trojkovým brejlovcem výrazně krátit jízdní doby. Vlak nikde nezastavoval, takže na smíchovské nádraží dojel i s desetiminutovým náskokem, který se musel odstát. Vypravení pravidelného vlaku přepravujícího cestující „s náskokem" bylo vyloučeno, co kdyby na vlak přišel cestující jedoucí ze Smíchova na hlavní nádraží.

Jak to pan Firbach dělal, to se lze jen domýšlet, rozhodně nepřekračoval rychlost stanovenou rychlostních. Trojkový brejlovec se 6–8 vozy (podle příslušného GVD) = cca 270 - 360 tun na háku, stoupání od Plzně až do Hořovic, těžko mohl jet přes rychlostníkový limit.

Tím spíše, že ve Zdicích tehdy existoval „odklon osy" a všechny vlaky od/do Hořovic musely jet na „vjezdu" odbočkou – tedy snížit rychlost jízdy na 40 a ku Plzni se znovu rozjíždět „horekopcom" na traťovou rychlost. Těžké zastavující R dostávaly, do doby nasazení dvojice čtyřkových brejlovců, ve Zdicích nezavěšený postrk do Hořovic.

Stovka u Hulína

Rozjet i „lehký" vlak tažený T 478.3 na rychlost 100 i na rovině přece jen nějakou dobu trvalo. Příkladem byl vlak 203 Chopin mezi Přerovem a Břeclaví. U něho se stovka dosáhla až někde u Hulína, v Otrokovicích se zastavovalo, v Napajedlech bylo obloukové omezení 60, v Moravské Nové Vsi oblouk 80. Navíc tito „rychlojezdci" byli pod drobnohledem technika kontrolujícího „namátkově" (viz přepis V8) rychloměrové proužky pravdy.

V polovině „sedmdesátek" byla „Česká západní dráha" jen hradlovaná, že s R 469 jede pan Firbach se poznalo u vlaku 7817 už v Holoubkově. Os 7817 měl být předjížděn R 469 ve Zbirohu, šlo-li se na „bok" v Holoubkově bylo to jasné. Ke škodě nádražky ve Zbiroze, jíž bylo možné využít během pobytu k nákupu tekutého občerstvení, pro zaměstnance široká nabídka nealkoholického. **Miroslav Zikmund**

Martin Urbánek: Každý by měl začít sám u sebe, než začne kritizovat

Šrouby jsou utáhlé, nakládají nám stále víc

Se strojvedoucím Martinem Urbánkem jsme se sešli jednoho srpnového večera ve Starém Městě u Uherského Hradiště. Předal mi čerstvé povolení k jízdě na stanovišti strojvedoucího a já se jen nevěřícně koukal na malý průkaz, který mi bude stačit na splnění klukovského snu – projet se v mašině vedle fíry. S Martinem jsme si povídali hlavně o něm, železnici a strojvůdcovské profesi. Vlak přijížděl na břeclavské nádraží a zastavil tak měkce, jako když dopadá sněhová vločka.

To brzdí automat, že jo?
To brzdím já!

Takhle to teda každý fíra neumí…
No musíš se to naučit, nic to není…

To ti moc nevěřím. Jak se vlastně máš?
V rámci možností. Chválit není co a stěžovat si nemůžeš. Ale vážně? Docela v pohodě.

> Nakládají nám čím dál víc. Upozorňujeme na to stále a je to jen horší

Co tě přivedlo k dráze, fírovskému řemeslu?
Prostě jsem se narodil a věděl jsem, že budu strojvedoucí. Od školky. Odmala.

Takže to nebyla rodinná tradice. Co špetka romantiky?
V rodině žádná tradice, otec sice dělal u elektrifikace železnic, ale to bylo krátce, ani jsem snad v té době nebyl na světě. Rodiče to se mnou měli trochu těžké, protože když jsem byl malý, tak se mnou čekali na nádraží, až přijede nějaký vlak. Jinak jsem nedal pokoj. Měl jsem rád diesely, Zamračené – 751.

Proč právě tyhle mašiny?
Kousek od místa, ke jsme bydleli, byla Vlára a kopec snad 20 promile. Rvaly tam rychlíky, byl to rachot. Byla z toho cítit ohromná síla, energie.

Tři přejezdy

Neváhal jsi a šel na železniční průmyslovku do Břeclavi. Jak na to vzpomínáš?
Byla to těžká škola, ale řekl jsem si, že to musím dát. Sice mě to štvalo a těšil jsem se, až to bude za mnou. Ale byla tam dobrá parta.

Po absolvování průmyslovky jsi šel do práce. Bylo to jednoznačné rozhodnutí?
Chtěl jsem jezdit. Říkal jsem si – pokud mě vezmou do depa, dobře. Kdyby ne, tak bych zkusil vejšku. Do depa jsem nastoupil hned po maturitě. Další den.

Jaké byly začátky ve veselském depu, kde jsi přes 30 let?
Vyfasoval jsem montérky a fičel do kanálu pod mašiny. Hned od začátku. Myslel jsem, že budu dělat elektromechanika, ale místo toho jsem byl mechanik. Takže všechno znova. Učil jsem se a rukama mi prošlo, co jezdilo, hlavně diesely. Začaly tam jezdit 754 a na nich jsem se naučil dělat snad úplně všechno, vyvazovací opravy, byl jsem elektrikář, zvládal jsem motory, na co kdo ukázal a co bylo třeba. Když jsem nevěděl, zeptal jsem se.

Jak dlouho jsi byl na správkárně ?
V tom kanále jsem byl nakonec šest let. Byla to velká praxe, která mě naučila trpělivosti. Myslím, že ta dnešním strojvedoucím chybí nejvíc. A zkušenosti taky. Já třeba téměř přesně vím, kde se v mašině co děje a proč v ní co funguje. Nebo taky nefunguje, což je možná důležitější.

Jak je to s odpovědností?
Když je člověk mladý, myslí si, že se nemůže nic stát. Pak přijde mimořádná událost, druhá..., a ne z vlastní viny.

Měl jsi nějaké?
Tři přejezdy. První hned v zácviku. Kdo to nezažil, tak ho to určitě potká. Na 90 % z nás to má za sebou. Strašné chvíle úplné bezmocnosti. Brzdíš, víc dělat nemůžeš a jen se díváš, jak se přejezd hrozně rychle přibližuje…

Třicet mašin

Jaké tratě jsi chtěl jezdit a proč?

Měl jsem rád Vláru, proto jsem ji chtěl jezdit. Nejprve jsem ale začal s posunem. To bylo v pohodě. Šiboval jsem na kopci s 771, taky se 704. Po čtvrtroce letmo a všechny stroje, co Veselí má. Osobní i nákladní.

Tímto jako strojvůdce rosteš, že?
Rosteš pořád. Mašiny procházejí rekonstrukcí, nová elektronika, vysílačky, moderní zabezpečovací technika. Pořád se všechno mění a vylepšuje.

Kdy jsi přešel na el. trakci?
Když na dráhu přišli soukromí dopravci. Zlínský kraj si zvolil pro Horní Vláru Arrivu, takže ve Veselí jsme přišli o 25 míst. Byly nám nabídnuty elektrické kurzy a jezdit trať Břeclav – Přerov na elektrikách a na Panterech pak Brno – Břeclav – Olomouc.

> Musíš umět vycházet s lidmi a taky ovládat mašiny

Břeclav Přerov je trať, po které jsi mě svezl. Jezdíš ji rád?

Jezdím rád každou trať. Srdeční je ale Vlára, krom ní mám ale rád každou štreku.

Jaká máš poznání v současnosti?
Udržuju si poznání na mnoha tratích.

Které mašiny můžeš vést?
Je jich moc. Skoro všechny diesely, z elektrik 362, na 242 mám zkoušky, na Pantery taky. Je jich asi 30.

Které jsou lepší, horší, pokud to tak máš rozdělené?
Zvykl jsem si na Eso, s tím se jezdí dobře. Nerad je mám, když se kazí.

A kazí se?
Poslední dobou ani ne, zaklepu to.

Mluvil jsi o přejezdech, stalo se ti ještě něco na trati?
Hořel jsem na 851. Byla to jedna z posledních jízd. Praskla naftová trubka, stříkala na výfuk. Dopadlo to dobře, lidi bez újmy. Když jsem to zjistil, volal jsem hasičům a vymyslel místo, kde zastavím, aby tam mohli dojet a bylo to ještě pro všechny bezpečné. Klaplo to, uhasili jsme to. Taky mi vletěl bažant do kabiny. Sklo se rozbilo a měl jsem ho vedle sebe. Nic se mi nestalo, na rozdíl od toho bažanta.

Jsem ČD věrný

Psal jsi do Zájmů o ETCS. Máš chuť k tomu ještě něco dodávat?
ETCS je známé téma. Byl jsem mezi prvníma, kteří na zabezpečovač šli, rozjížděli jsme to. Nezvykl jsem si zatím, ale určitě bude časem eliminovat většinu nehod. Jenže zatím má pořád své chyby – ztráta popisu tratě, rychlobrzda, sběrače dolů….

Pojďme ke strojmistrovské profesi, kterou občas vykonáváš…
Strojmistrem by měl být člověk, který má něco za sebou, dost zkušeností..

Proč?
Musíš umět vycházet s lidmi a taky ovládat mašiny. Já třeba spravil hromadu mašin přes telefon v kanceláři, nebo doma z postele. Mám jednu zásadu, která se mi vyplácí – chovej se k lidem stejně, jak bys chtěl, aby se oni chovali k tobě. Funguje to. Vždycky jsem se s každým domluvil.

Jsi taky předsedou ZO FSČR…
Šéfem ZO na současné období jsem. Ale zvolen jsem byl už třikrát. Bránil jsem se a dvakrát jsem ustoupil. Je to velmi nevděčné. Každý by si měl zkusit dělat strojmistra nebo předsedu základní organizace: Každý by měl začít sám u sebe, než začne kritizovat druhé.

Jaký je ve Veselí vozový park?
Rozmanitý. Jezdíme nejen na našich strojích, ale taky na brněnských, i do depa do Maloměřic, do Heršpic...

Nelákají tě soukromí dopravci?
Jsem věrný ČD, zatím bych k jinému nechtěl.Nerad měním zaběhlé věci.

Měl jsi například chuť řídit rychlovlak – Pendolino, TGV?
Ani ne. Svezl jsem se ve Velimi, myslím 210 v hodině, takže vím, jaké to je. Na koridoru jezdím 160, zas tak markantní rozdíl to není. Pro mě je důležité, aby turnusy měly hlavu a patu, a pak trochu volna a ne nějaký rychlovlak.

Co ti nejvíc vadí?
Deset minut na obrat je málo, ideální by bylo dvacet minut. Přestávka na jídlo by měla být aspoň tři čtvrtě hodiny.

(pokračování na straně 4)

Martin Urbánek se narodil 16. prosince 1974. Po základní osmiletce šel na Střední průmyslovou školu železniční Edvarda Beneše v Břeclavi, obor elektrická trakce v dopravě. Po maturitě absolvoval přípravu na strojvedoucího. Poté nastoupil do veselského depa, kde je již 30 let, také jako strojmistr. Martin je také předsedou ZO FSČR ve Veselí nad Moravou. Mezi jeho koníčky patří sport, fotbal (s výběrem FSČR vyhrál turnaje po celé Evropě), běhání, (několik maratonů a půlmaratónů). Dále lyžovaní a cyklistika.

Martin Urbánek: Každý by měl začít sám u sebe, než začne kritizovat

(dokončení ze strany 3)

Když jsme u těch problémů, co tě obecně nejvíc štve na tvém povolání?
Špatná skladba směn, špatné nocležny. Taky nám nakládají čím dál víc. Upozorňujeme na to stále a je to jen horší. Vedoucí to vědí, šrouby jsou utáhlé. Když třeba někdo nakreslí obrat tak, že způsobí zpoždění soupravy, už to nikdo neřeší.

Kdo ji má rád, ten to ví

Je pravda, že zkoušky v některých depech mají blízko k šikaně? Jak se to projevuje a dá se s tím vůbec něco dělat?
Nevím, jak v jiných depech, slyšel jsem, že si zkoušející vyřizovali účty, ale ve Veselí se to nikdy nestalo. Měli snahu spíš lidi nestresovat.

Tvůj názor na simulátor je taky dost známý. Nezměnil se náhodou?
Můj názor je neměnný. Simulátor zbytečný není, ale po 30 letech praxe… Pro začínající kolegy určitě má své opodstatnění, není špatné si vyzkoušet mimořádnost. Ale ta grafika je dost tragická

Co máš na své profesi nejraději?
Kdo ji má rád, ten to ví. Jel jsi se mnou, tak to možná už taky tušíš.

Kterou větu od strojmistra slyšíš nejméně rád?
Většina lidí by řekla - směna navíc, ale já jsem s tím neměl problém. Nakonec - já ty věty sám používám.

Proč je nedostatek strojvedoucích?
Je to náročné povolání, nutná je zdravotní způsobilost, musí se absolvovat hromada zkoušek. Když si pak někdo myslí, že zůstane na víkend doma, dostane v pátek a sobotu směny. Rodina trpí.

Jak to snášejí u tebe doma?
Přítelkyně pracuje u dráhy, chápe to.

Co by drahám obecně mohlo pomoci?
Nejvíc ji chybí dobří a zkušení lidi na odborných vedoucích pozicích.

Když jedeš vlakem jako cestující, poznáš kolegu podle stylu jízdy?
Některé, právě podle brzdění. Skutečně je možné poznat je i z vagónu...

Já jsem skromný

Jak vidíš svou budoucnost jako fíry?
Hlavně zdraví, ať to vydrží, jak je to teď, a kdyby se to zlepšilo, nezlobil bych se... A ještě aby zvítězil zdravý rozum, to by bylo opravdu výborné.

Je mezi lidmi na železnici rivalita podle firmy, za kterou jezdí?
Někde trochu je. Ale já mám hromadu kámošů u Arrivy a dalších dopravců,, vždycky pokecáme, všechno v pohodě. Tady platí – pokud je strojvedoucí profesionál, měl by se podle toho chovat.

Zalitoval jsi někdy fírovského řemesla?
Kdybych se měl znova rozhodnout, půjdu do toho zas. Mrzí mě, že někteří to dělají tak, že to jde do kopru. Dochází tak k degradaci naší profese.

Kdy ti bylo v mašině nejhůř?
To jsem už naznačil. Při mimořádkách, když nedokážu nic dělat.

A kdy nejlíp?
Já jsem skromný: když všechno funguje, jak má.

Komu bych měl položit otázky příště?
Byla by to Martina Kreisingerová. Mám dojem, že je to jedna z prvních žen, která se dala naší strojvůdcovskou cestou.

Text a foto Martin Ježek

Třídenní železniční dobrodružství u našich východních sousedů

Odborník nežasne, laik se nediví ...

Začala několikaměsíční výluka mezi stanicemi Strážske a Humenné, jedna z dílčích etap modernizace a pokračování drátizace trati z Bánovců nad Ondavou do Humenného. Železniční provoz je úplně zastaven, všechny vlaky končí ve stanici Strážske. Do Humenného, resp. Medzilaborců a Stakčína jezdí místo vlaků autobusy. V rámci návštěvy známého, zabývajícího se slovenskou železniční historií, jsem odolat. Vlakem jsem v těchto končinách byl před léty – ve Stakčíně při výstupu na trojmezí Kremenec (PL – SK – UA), nejvýchodnějšího bodu Slovenska, resp. poválečného Československa a nejvýchodnější obce Nová Sedlica. V Medzilaborcích ještě mnohem dříve.

Cesta do nejvýchodnějších oblastí Slovenska vlakem není sama o sobě na rozdíl od minulosti nic moc. Přímé spojení z Prahy do oblasti někdejšího Východoslovenského kraje – pro turisty počínaje Štrbou přes Kysak a Košice (cca 6.00), konče oblastí Zemplína – kdysi zajišťované legendárním Laborcem 526/527 (ex 33/34) s příjezdem do Medzilaborců cca v 9 + něco dopoledne, je dávnou minulostí. Kdysi ještě pomáhal R 525, sice s nutným pobytem v Košicích, ale na ranní rozjezd před šestou bezvadný čas.

Spojení pod psa

Pravda, existuje nabídka „konkurenčních“ dopravců, leč vlaky s povinnou rezervací, které mohou být několik týdnů vyrezervovány, nejsou příliš atraktivní pro operativní cestování. Stejným cestovatelským neduhem trpí i noční spoj Slovakia s omezenou nabídkou míst k sezení, která v rámci rezervačních pravidel může být vykoupena dva měsíce předem, nehledě na častá zpoždění.

Spojení přes Bratislavu je podobně pod psa. Noční Zemplín se rovněž nakazil rezervačním virem omezeného počtu vozů, navíc riziko zpoždění přípojného EC z Prahy, oblíbená Poľana přes Zvolen byla rovněž nakažena, pro potěšení cestujících je vypravována až z Nových Zámků. Do Košic přijede stejně pozdě. Takováto železniční spojení jsou spíše pro kavárenské povaleče, než příznivce ranních rozjezdů, mnohdy představujících jedině smysluplné spojení. Tak jako Česko, i přátelské Slovensko není železničním Švýcarskem, Lucemburskem, Belgií či Nizozemskem s nejdéle hodinovým intervalem od časného rána do pozdního večera. Daňový poplatníče, buď vděčen za dvou nebo čtyřhodinový interval ....

Hotelové / hostelové ubytování není vstřícné k hostům spěchajícím na ranní rozjezd, tím spíše, že v rámci ubytování nabízí „snídani zdarma“, leč „ranní rozjezdové ptáče“ utře ústa a nedostane nic, ani slevu, nehledě na to, že má vůbec problém dostat se ze zamčeného objektu (vlastní zkušenost) v době, kdy normální lidé ještě spí.

Tudíž mi nezbývalo než vymyslet systém spacákových bivaků umožňujících použití ranních rozjezdů. A tak bylo lze spatřit skutečně živé košické nádraží krátce po půl páté ráno, kdy je na pražském hlavním nádraží téměř mrtvo.

Funkční WIFI

Pro tuto cestu jsem zvolil směr Vsetín. Chtěl jsem okouknout přestavbu tamního nádraží. Zjistil jsem, že mezi Valašskou Polankou a Horní Lidčí je dlouhodobá výluka 1. TK z důvodu havarijního stavu (chybí asi 100 metrů koleje). A také jsem chtěl ozkoušet přestupní možnost v Púchově. Na rozdíl od dlouholetých Ex přípojů směr Košice lze přestupovat jen na R končící v Žilině. Sice se mezi Bratislavou a Žilinou jezdí v hodinovém taktu s kapacitní soupravou, vlaky jsou ale plné. Dále jsem se chtěl zastavit v Považskej Bystrici pro cestovatelské razítko, omrknout postup modernizace uzlu Žilina (už jsou v provozu čtyři koleje), no, a nakonec si projet za denního světla přeložku u trati u Lučivnej. Z Považskej Bystrice do Liptovského Mikuláše (LM) osobními vlaky EJ 660, dále klasickou soupravou. Zpravidla čtyřvozové Os nejsou tak přeplněné, čtyřku se stolkem si lze zabrat pro sebe, aniž bych někomu ubíral místo k sezení.

K mému, opravdu velkému překvapení fungovala v osobních vlacích WIFI, ačkoli není v jízdním řádu garantován. Proč překvapení? Při loňském cestování totiž jízdním řádem garantovaná WIFI prakticky nikde nefungovala, resp. fungovala tam, kde garantována nebyla - např. Bageta ze Starej Lubovne do Popradu. Na stížnosti poslané k Dunaji jsem dostal absurdní úradnickou odpověď, že se mám obrátit na vlakovou četu, která přes dispečera zajistí nápravu. Když jsem s takovou radou konfrontoval, více méně z legrace, jednoho vlakvedoucího, tak se tomu taky zasmál ...

Notebook na cestu jsem si nebral proto, abych na něm pracoval, nýbrž pro možnost sledování pohybu vlaků jimiž jedu, případně informací o mimořádnostech. Na Os končící v LM navazoval Os za denního světla jedoucí po přeložce u Lučivnej.

Sledování MÚ

Itinerář ovšem narušila mimořádná událost na přejezdu v km 281,868. Po rychlém rozjezdu ze zastávky Rybárpole následovalo intenzivní brzdění a vlak zastavil za přejezdem. Zaznamenal jsem si čas 16:54 a s jistou předtuchou vyhledal na webu ZSSK stránku „mimořádnosti“. A tušení se naplnilo. S časovým údajem 16:57 byl svět obeznámen se zastavením provozu z důvodu mimořádné události – střetnutí s osobou na přejezdu. Bylo jasné, že osobní vlak z LM odjede bez přípoje. Na počítači jsem pouze sledoval, jak se přípojný vlak dal do pohybu, v Ružomberoku zůstalo viset, již tak zpožděné Pendolino ku Praze, osobní vlaky v Kraľovanech byly zadrženy R/Ex jedoucí do Košic.

Na rozdíl od spolucestujících někam spěchajících – zejména těch, kteří chtěli vystoupit v Ružomberoku jsem měl časovou rezervu. Složky IZS byly na místě v řádu jednotek minut včetně zástupce ŽSR, do pohybu se vlak dal po 86 minutách od zastavení ... V Ružomberoku se pak přece jen zaplnil, mimo jiné cestujícími z dalšího za hodinu jedoucího vlaku.

V LM bylo razítko v již zamčené v pokladně KVC (komplexné vybavenie cestujúcich). Smůla. Prvním „zpožděným“ rychlíkem jsem se svezl, již za tmy po přeložce, tudíž jsem nic neviděl. Z Popradu jsem pokračoval klasikou s fungující WIFI do místa oblíbeného bivaku poblíž kolejí.

Dále NAD

Pro cestu do Humenného jsem zvolil trasu přes Prešov a Vranov na Topľou. Vlaky na sebe minutově navazovaly a za ranního východu slunce to byla příjemná cesta po tratí, na níž jsem více jak tři desetiletí nebyl. Frekvence nic moc, ve stanicích bez prodeje jízdenek výpravčí, minimálně jeden, ale spíše dva – zaměstnanci k ruce (mimo výhybkářů).

MJ 860 končila ve Strážskem. Pokladna rovněž zrušena. Dále NAD. Ta odjíždí z prostoru před staniční budovou, dopravci disponují jak dálkovými vozy, tak nízkopodlažkami používanými v linkové dopravě, nikoli však v Prešovském kraji. Tu má pod palcem ČSAD Humenné, jehož vozidla jsou již z dálky dobře rozpoznatelná.

Trať za výstavbou

Mimo ubytovacích vlaků Slovakia a Zemplín odjíždí autobusy „skupinově“, do Medzilaborců i do Stakčína současně. Počet vozidel do jednotlivých směrů je různý, podle předpokládané frekvence, zpravidla „dvojmo“. V pracovních dnech jsou z Humenného vypravovány další spoje, jedno vozidlo do Medzilaborců, druhé jen do/z Radvaně. Podobně „jen“ do /ze Sniny. Dobře zorganizovaná doprava má jedinou vadu. NAD od Stakčína nenavazuje v Humenném na spoje do Medzilaborců o cca 10 minut, o které by bylo možné urychlit odjezd se Stakčína.

Půvab NAD slovenskými vesnicemi spočívá v tom, že většina staveb vede podél hlavní cesty (hradskej), železniční trať je historicky trasována za výstavbou. Později se na opačné straně trati začalo s novou výstavbou. Díky tomu jsou mnohé obce poměrně dlouhé, často na sebe navazují a na jejich zemí se nachází několik autobusových nebo železničních zastávek. Zastávky bývaly zpravidla vybaveny pokladnou.

Nelze chtít všechno

Kultivovaně vypadá staniční budova v Medzilaborcích, včetně místní krčmy s celotýdenní provozní dobou, na rozdíl od českých nádražek zaniklých především z důvodu požadavku na nemravný nájem ze strany vlastníka budovy. Příjemným zjištěním je zastávka Medzilaborce mesto. Nevyužívaná rozsáhlá zastávková budova z roku 1960 s pokladnou a čekárnou zmizela v roce 2020 nákladem ŽSR z povrchu zemského. Na leteckých snímcích (mapy.cz) je vidět stav v roce 2019 (dosud). Na jejím místě – včetně předzastávkového prostoru – byl vybudován dopravní terminál vlak / bus. Součástí je turistické informační středisko.

Celkově moderna s několika lavičkami, ovšem před nepřízní počasí cestující neochránivší. Inu nelze chtít a mít všechno.

V autobusech nelze

Opravdu šokujícím zjištěním je personální obsazení stanic zaměstnanci ŽSR. Ačkoli se do Stakčína / Medzilaborců několik měsíců nebude jezdit čili vykonávat dopravní službu netřeba, jsou stanice obsazeny nejen výpravčím, ale rovněž staničními zaměstnanci. Logický smysl má pouze obsazení pokladny ZSSK v okresních Medzilaborcích zajišťující prodej jízdních dokladů, případně rezervací. Bohužel razítko k mání není. Na obou tratích funguje zjednodušené odbavení cestujících, jízdenky lze zakoupit pouze v pokladnách (Medzilaborce, Snina mesto, Humenné) nebo teoreticky v strojvedoucího. V autobusech NAD nelze.

Odborník nežasne, laik se nediví. Konec konců čtvrtý den „nickolejného“ provozu v Humenném jsem, na rozdíl od očekávaného šrumce stavebních firem, spatřil pouze nevelkou skupinu dělníků růčo rozebírajících s krumpáčem zámkovou dlažbu zpevněných nástupištních hran.

Se zapadacím sluncem a rychlým soumrakem jsem absolvoval cestu ze Strážskeho do Košic – časem brejlovce nahradí E trakce - a dále do jiného bivaku, umožňujícím následujícího rána projetí přeložky u Lučivnej.

Zajímavým zjištěním je cestování s Os z Popradu vlivem jednokolejného provozu a pomalé jízdy mezi Svitem a výhybnou Lučivná nabral zpoždění, přípoj s plánovaným dvouminutovým přestupem byl samozřejmě fuč, což nevadilo, s ohledem na další přípoje. V KVC jsem dostal kýžené razítko a za necelou hodinku pokračoval EJ 660 do Čadce a dále EC do Prahy.

Miroslav Zikmund
Foto vlaky net

Výborné provozní a jízdní vlastnosti rozhodly o výrobě nové typové řady

Lokomotivy řady 121, ex E 469.1 (2. část)

Psát o lokomotivní řadě 121 znamená zmínit se i o jejích předchůdkyních, lokomotivách řady E 499.0 (140) a E 499.1 (141). O E 499.0 se psalo a mluvilo jako o universální 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. 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. 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.

121 042-6 po opravě v Meziměstí s čely a střechou z lok. řady 181 (E 669.1.).

(dokončení)

V provozu to byly velice spolehlivé a oblíbené lokomotivy. V článku ve zpravodaji ústeckého depa „Ústecký Expres“ č.5/1985 s názvem Čtvrtstoletí jedniček je uvedena malá statistika. Za 25 let provozu najezdily tyto stroje v průměru 2 650 000 kilometrů, což je měsíční proběh 8 703 km. V průměru ročně odvezly úctyhodných 3 071 875 000 hrtkm (hrubých tunokilometrů). Průměr na jednu lokomotivu je určitě větší, protože se počítalo s plným počtem 85 strojů. Ale v roce 1985 jich byla řada zrušena po nehodách.

S lištami a bez nich

Jako první měla tu smůlu lokomotiva E 469.161. K ČSD byla dodána na podzim roku 1960 a již v lednu 1961 měla velkou nehodu mezi stanicemi Libice n. C. – Velký Osek. Po nehodě byla zrušena. Při menších poškozeních se lokomotivy v dílnách opravovaly. Používala se k tomu čela vyrobená navíc. Stejně tak se vyráběly náhradní rámy podvozků.

Když zásoba čel došla, tak při opravě lokomotivy E 469.1042 byla použita čela patřící k lokomotivní řadě E 669.1. Tento stroj měl smůlu na nehody. V květnu 1983 do ní nacouval mezi Lysou n. L. a Starou Boleslaví před ní stojící vlak, protože ústecký strojvedoucí SŠ usnul a nezjistil, že mu vlak na spádu couvá. Po opravě jezdila necelé dva roky, když měla u Bíliny v roce 1986 další nehodu. Po ní byla opravena v Meziměstí a dostala již zmíněná šestikolácká čela i střechu stanovišť.

Nehodu měl v roce 1968 v Nymburce stroj čísla 59(pražský strojvedoucí JP), zajímavý právě těmi lištami na bocích. Po opravě násilného poškození v dílnách Vrútky pak od roku 1969 jezdila už bez lišt. Po oficiálním zrušení však nebyla fyzicky zlikvidována, ale byla postavena na uprázdněný pomník po znovu zprovozněné parní lokomotivě 354.195. Lokomotiva na pomníku však nese číslo E 469.110. Uvedení do původního vzhledu včetně lišt a nových čísel se připravuje.

Propíchnutí lokomotivy

Dne 13. května 1960 měl nehodu stroj číslo E 469.102 v Ústí n. L. západní nádraží, když mu byl postaven vjezd na obsazenou kolej. Při nehodě zahynul ústecký strojvedoucí Franta Vlk. 14. června 1973 nehoda v Chlumci nad Cidlinou, lokomotiva E 469.136, (ústecký strojvedoucí JR), zrušena 10. 8. 1973.

Kuriózní nehodu měl stroj E 469.147, kdy při průjezdu stanicí Světec (spodní trať z Bíliny do Ústí n. L.) došlo k propíchnutí lokomotivy ramenem železničního jeřábu, který byl zařazen v protijedoucím vlaku. Jeřáb byl ramenem dopředu a vlak měl nařízenou rychlost 50 km/hod. Traťová rychlost na spodní trati je 60 km/hod. Ale mostecký strojvedoucí „Spěchálek“ si to valil rovných 65 km/hod. Rameno jeřábu se utrhlo z upevnění a v oblouku se samovolně vytočilo doleva a BUM. Kdyby byl na lokomotivě ještě pomocník, byl by po smrti, mostecký JŘ to přežil jen s velkým šokem.

E 469.148 byla zničena 4. března 1968 při nehodě v Mostě při srážce s parní lok. 556.0. Strojvedoucí přežil, zahynul tam ústecký kontrolní FN a mostecký vlakvedoucí. Do této hromady pak najel od Třebušic jedoucí nákladní vlak s lokomotivou E 469.2. To byla první nehoda „dvojky“. Dne 30. července 1970 E 469.158 najetí v plné rychlosti zezadu na stojící nákladní vlak u vjezdového návěstidla do Lysé n. L., při nehodě zahynul Ústečák VK a nymburský vlakvedoucí JB.

Konec roku 1989 přinesl také několik velkých nehod ústeckých jedniček. E 469.1013, známá ze škodováckého katalogu, ukončila svou pouť při velké nehodě před Ústím nad Labem 24. října 1989, při které zahynul náš kolega ZV. O měsíc měla nehodu v Polepech 121 078, vedl ji Děčíňák FH.

Polepy a další

Okolo Polep se stala řada nehod a jednu z nich měl stroj 121 008 v říjnu 1985, kdy strojvedoucí ZT měl slabší chvíli a při jízdě od Hoštky narazil do vlaku stojícího u vjezdu do Polep. Ingoty, které měl na prvních vozech za lokomotivou se daly do pohybu a z lokomotivy zůstal holý rám. Strojvedoucí přežil, ale prý tam tehdy bylo vidět velké množství andělů strážných.

Některé stroje měly během provozu závažné závady. 27. ledna 1978 zjistil ústecký strojvedoucí JD před Starou Boleslaví prasklý rám podvozku u střední příčky. Za to dostal od náčelníka depa JC odměnu 200 Kč! Lokomotiva 121.003 byla pro fyzické opotřebení začátkem 90. let zrušena a rozložena přímo v depu. Obě její čela však byla použita na opravu nabourané 121 083.

Stroj čísla 009 dostal při dílenské opravě v 90. letech jako jediný své řady polopantografy.

Držáky na praporky

Veletržní „modrá“ sedmnáctka dlouhé roky sloužila jako bílinský postrk a dispečerka. Po vyřazení z provozu byla jako provozní předána do sbírek NTM, do depozitáře v Chomutově. Lokomotivy této řady, které byly ve stavu depa Ústí nad Labem v roce 1967, měly nad reflektorem dvě šikmo směřující tyčky dlouhé asi 25 cm. Nebyly to žádné antény prvních radiostanic, jak se někteří „znalci“ vyjadřují, ale obyčejné držáky na látkové praporky. Bylo to nepraktické umístění, neboť při vyšších rychlostech třepotání praporku (zvláště mokrého) namáhalo svár tyčky s železným páskem. Docházelo tak k jejich ulamování. Také grafitová špína od obložení sběračů praporkům na kráse nepřidala.

O rok později, v roce 1968, pak po sovětské okupaci z lokomotiv zmizely nejen praporky, ale i hvězdy. V roce 1973 se ústecké depo stalo nositelem „řádu práce“ a nová praporková výzdoba se při různých výročích přesunula nad čelní číslo stroje a praporky pak byly plechové, smaltované.

Provazové houkání

Dvě ústecké lokomotivy, které jezdily dlouhodobě na výkonech „bílinský“ postrk (E 469.1017) a „polepský“ postrk (E 469.1063), měly na jednom čele namontováno vyvěšovací zařízení. To, aby vlak se zavěšeným postrkem nemusel pro odvěšení postrku v místech ukončení práce postrku zastavovat. Většinou však postrk jezdil jako nezavěšený.

E 469 185

E 469 1085

121 085-5

Různé varianty označení podle doby použití lokomotivy.

Během desítek let jejich provozu se dělaly i různé místní změny a úpravy. Původní vzduchové houkačky (se zahnutou trubkou) měly uvnitř pertinaxovou membránu. Často se stávalo, že houkačky houkaly slabě, chraplavě nebo selhaly úplně. A předpis pravil a praví, že lokomotiva s porouchanými houkačkami je neschopná. Řada lokomotivních čet byla na tento problém připravená, její členové s sebou nosili dlouhý pevný provaz. Ten se v případě poruchy houkaček připevnil na ovladače houkaček na druhém stanovišti a taháním za provaz přes celou strojovnu se dalo houkat. Pro ty, co se s touto řadou lokomotiv již nesetkali, tyto lokomotivy neměly blokované dveře do strojovny. Tahání za provaz zajišťoval pomocník nebo vlakvedoucí a bylo to vždy jen na dojetí.

V letech 1968–1970 měla lokomotiva E 469.183 na čelech vedle čísla namontovány pokusně automobilové houkačky. Neosvědčilo se to. Proto v druhé polovině 70. let se v dílnách vyměňovaly staré typy houkaček za nový typ s kovovou membránou (rovné trubky). Po řadě pracovních úrazů, kdy došlo ke zmáčknutí prstů do vstupních dveří při zavírání, byl podán zlepšovací návrh na odstranění příčiny úrazů.

(pokračování na straně 6)

Lokomotiva E 469.159 těsně po vyjetí z výrobní haly ve Škodovce.

121 009-5 s polopantografy v oblouku mezi Polepy a Hoštkou.

Výborné provozní a jízdní vlastnosti rozhodly o výrobě nové typové řady

(dokončení ze strany 5)

Na lokomotivě E 469.1055 bylo namontováno na spodní část vstupních dveří madlo, kterým se daly bezpečněji zavřít, (zlepšovací návrh strojvedoucího instruktora JK, přezdívaného „tryskáč“).

Více než 40 let

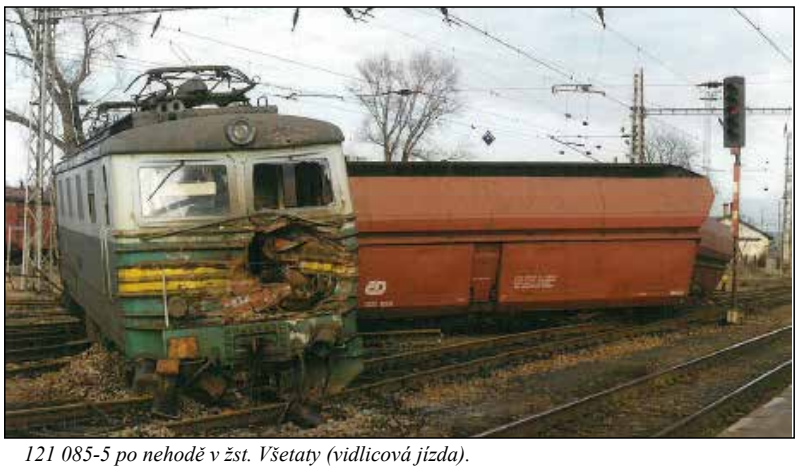
S ubývajícími výkony a více jak čtyřech desetiletích služby na železnici začaly být lokomotivy E 469.1/121 stále častěji ostavovány z provozu. Řada z nich už byla zrušena po různých nehodách, jiné měly technické problémy.

121 055-8 v zářezu trati mezi Hoštkou a Štětím, v pozadí je dnes neexistující Most vítězství.

Jedním takovým byly trhliny v hlavním rámu. Jejich možnou příčinou byl otevřený rám skříně z vnitřní strany, kde si dlouholeté působení rzi vybralo svou daň. Několik strojů této řady si zakoupili soukromí dopravci (IDS, Unipetrol/PK Orlen (č. 056). U ČD Carga tato řada dosloužila v roce 2012, přičemž poslední provozní stroje byly lokomotivy čísel 121 005, 019, 028 a 083. Jako úplně poslední provozní byla 121 083, kdy 22.března 2012 odvezla z Nymburka do Ústí nad Labem vlak 56 578. Po zajetí do depa byla trvale odstavena. V současnosti fyzicky u ČDC není ani jeden stroj této řady.

Hvězdy a čísla

Z výroby měly lokomotivy nad bočním číslem štítek se státním znakem a namalovanou stínovanou hvězdu na čele. Státní znak se začal při první dílenské opravě sundávat a nahrazoval se štítkem se zkratkou ČSD. Hvězdy, a nejen z této řady, začaly z lokomotiv mizet už z jara roku 1968. Někde ji nahradila namalovaná trikolóra nebo i štítek s tzv. socialistickým státním znakem. Hvězdy se na lokomotivách znovu objevily v období tzv. normalizace v letech 1972/73. Nebyly už



121 085-5 po nehodě v žst. Všetaty (vidlicová jízda).

namalované, ale lité hliníkové o průměru 20 cm.

Z výroby měly lokomotivy čísla smaltovaná, písmeno a řada byly stejné velikosti, další číslice = konstrukční skupina (1) byla o kousek menší a poslední dvě čísla – inventární číslo lokomotivy byly zase menší. Smaltovaná čísla byla někdy při poškození vyměňována v dílnách za čísla hliníková, litá.

Od sedmdesátých let platilo nařízení, že všechny lokomotivy mají mít sedmimístné označování, a tak se opět v dílnách vyráběla nová litá čísla, kdy před inventární číslo se přidala nula. Zároveň se přestalo používat pro konstrukční skupinu středně vysoké číslo, a to bylo nyní stejně vysoké jako inventární číslo. Od roku 1985 přešly ČSD na nový systém označování vozidel (pro počítačové zpracování), všechny číslice byly stejně velké.

Josef Oliva, strojvedoucí v. v., Ústí n. L., foto archiv autora

Očima Jiřího Bobalíka

Zasněžené Jeseníky a pohled na Obří skály a Šerák Foto Jiří Bobalík

Společenská rubrika

Ve čtvrtek 30. listopadu jsme na trutnovské točně „otočili“ do předčasného důchodu dva členy FSČR ZO Trutnov, se kterými se přišli rozloučit rodinní příslušníci, vedoucí pracovníci, kolegyně a kolegové z provozu. Staropacký strojvůdce Jiří Kuřík se v roce 1978 vyučil elektromechanikem v OUŽ Nymburk a krátce po návratu z dvouleté základní vojenské služby v roce 1981 nastoupil do funkce pomocníka strojvedoucího. Při zaměstnání dokázal dálkově vystudovat SPŠ v Jičíně s maturitou v roce 1989 a zároveň vykonat předepsané zkoušky, po kterých byl v roce 1987 jmenován strojvůdcem motorové trakce ve strojové stanici Stará Paka, kde sloužil na všech pojížděných ramenech až do svého odchodu do penze. Trutnovský strojvůdce Vladimír Mejvald ukončil v roce 1981 maturitou studium na SPŠŽ Česká Třebová a nastoupil do dílny trutnovského depa. Po návratu z náhradní vojenské služby v červenci 1982 nastupuje do provozu trutnovského depa jako pomocník strojvedoucího a po třech letech se v roce 1985 stává strojvůdcem motorové trakce. S příchodem „Kasiček“ se zabydluje na krkonošské magistrále Trutnov - Vrchlabí a odtud také odchází na zasloužený odpočinek. Do dalších let přejeme pánům kolegům pevné zdraví a životní pohodu s úsměvem a bez stresu. Na fotce s Pedrem 810.124-8 zleva Jiří Kuřík a Vladimír Mejvald.

Foto a text Brutus

V letošním roce oslavili padesáté narozeniny kolega **Tomáš Smolík** a letitý předseda, dnes hospodář naší ZO **Milan Sojka**. Šedesáté narozeniny oslavili pánové **Stanislav Pišín**, **Petr Čepl** a **Milan Benedik**. Významné životní jubileum oslavila také paní **Mária Remeňová**. Výbor ZO Tišnov přeje všem oslavencům mnoho zdraví a spokojenosti do dalších let.

*

V letošním roce oslavili významná životní jubilea členové v naší ZO v Havlíčkově Brodě: 50 let od narození oslavili: v lednu **Robert Hutla** (ČD), v únoru **Míra Kamínek** (ČD) a v dubnu **Martin Beckert** (ČDC). Šedesáté výročí slavili: v březnu **Emil Majtner** (ČD), v květnu **Roman Kohout** (ČD), v červnu **Bohumil Fanta** (ČDC), v červenci **Bohumil Petruška** (ČDC) a v září **Miloslav Beran** (ČD) s **Petrem Lalákem** (ČD).

Všem oslavencům blahopřejeme a přejeme plné zdraví a mnoho úspěchů v pracovním i soukromém životě v následujících letech.

*

V prosinci máme dva oslavence, kteří se dožívají šedesáti let. Jsou to **Lumír Chroboček** a **Stanislav Sýkora**. Přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životních úspěchů. FS Bohumín.

*

Koncem roku slaví 50. narozeniny náš kolega **Jiří Polanský** a 65. narozeniny oslavili **Vladimír Schnábl** s **Josefem Hartlem**. Všem oslavencům gratulujeme, přejeme mnoho zdraví, štěstí, lásky a pohody! ZO Pradubice.

Opustili nás

S velkým smutkem a stínem na srdci oznamujeme, že koncem měsíce listopadu nás po těžké a krátké nemoci navždy opustil náš kolega a pro mnohé i kamarád **Jiří Szmaragowski**, strojvedoucí CDC PJ Ostrava pracoviště Třinec, a to ve věku pouhých 40 let. Jirka žil tělem i duší velmi bohatý život, aktivně se zajímal o nové technologie v oblasti mobility, energetiky, výpočetní techniky, byl členem skupiny poskytující psychologickou pomoc, věnoval se turistice a taky mykologii. Jeho velkým cílem bylo po absolvování střední dopravní školy v Ostravě stát se strojvedoucím. To se mu povedlo až po mnoha letech. K ČD nastoupil na jediné místo, které mu bylo nabídnuto jako volné, a to až v žst České Budějovice, kam neváhal nárazově dojíždět z 500 km vzdáleného Jablunkova. Vyjadřujeme upřímnou soustrast a přejeme, pokud možno rychlý návrat do plnohodnotného života zdrceným rodičům a dvěma sestrám. Kolegové a kamarádi že ZO Jablunkov.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY