● Kampaň strojvedoucích za odmítání dohod o přesčasové práci ještě zdaleka nekončí!... str. 1 a 2 ● Přesčasy nepotřebují, přesto vyhrožují!... str. 2 ● Odpovědi na dotazy našich kolegů... str. 2 ● Toníkovo trápení... str. 2 ● Čekání na průšvih?... str. 2 ● Počet nehod na přejezdech mohou snížit tvrdé represe, ale i preventivní výchova... str. 3 ● Horory na železničních přejezdech... str. 3 ● Lze zveřejnění jízdních řádů pouze na internetu považovat za dostatečné?... str. 4 ● Další část povídání o parních lokomotivách řady 524.13... str. 4 ●

číslo 3
15. února 2016
ročník 69

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Odmítnutí přesčasů – důležité je vydržet!

Předsedové ZO Oblasti FS Praha se sešli 20. ledna. Po úvodu a doplnění programu o jednací bod týkající se změny organizační struktury FS člen prezidia Jaroslav Vondrovic nejprve informoval o změnách v PKS ČD 2016. Jsou v procentuálním navýšení mzdy, ve změně rozpětí výkonové odměny, příplatku za praxi, dělené směny, režimu práce, nepravidelných nástupů (v noci). Vše najdete v PKS, stačí jen číst. Dále informoval o čerpání PDOJ v případě zpoždění, poskytnutí neplaceného volna. Došlo také k dohodě o ponechání pracovních oděvů v případě odchodu do důchodu a nevyžadování zaplacení finančních náhrad za „nevynošené" měsíce. Kolega Jan Zahula informoval o PKS ČD Cargo a o hospodaření ČDC v r. 2015, které je v kladných číslech i díky pracovním vlakům na výlukách. Stát má zájem o jednotlivé vozové zásilky a zvýšil slevu za dopravní cestu z 55 na 80 %. Jako na ČD, tak i na ČDC chybí strojvůdci.

Pokud jde o dohody o přesčasové práci, akce FSČR vyzývající k jejich odmítání, má mezi našimi členy převážně pozitivní ohlas. Není třeba mít obavy z nepodepsání. Vezměme ale v úvahu, že možné plody této akce sklidíme až po delší době. S tím je třeba počítat. Zaměstnavatel leckde vyhrožuje, že když děláme potíže (nechceme podepsat DOHODU), že nám bude také dělat problémy. Je vidět, že se opravdu bojí, jinak by nevyhrožoval. Neuvědomuje si, že my máme daleko víc možností jak opravdu dělat problémy. Vždyť přebíráme k výkonům i stroje, jež podle přepisů nemají na trati co dělat. A to že nechceme být otroky v práci a nepodepíšeme DOHODU, je nazýváno děláním problémů. Takovou podivnou argumentaci by si měl každý kolega přebrat sám. Opět bylo zopakováno, že práci přesčas lze dělat jen výjimečně a týdně maximálně 8 hodin. Když nemám podepsanou dohodu, mohu odmítnout přesčas – směnu nad 8 hodin. Přesčas ve směně může být jen po dohodě. Takže v případě zpoždění lze požadovat vystřídání. To pak teprve budou problémy!

O změně uspořádání Federace, jak byla diskutována už i na stránkách ZS, se rozvinula diskuze. Někteří kolegové se obávají rozdělení odborové organizace, neboť FSČR zastupuje i strojvedoucí působící u jiných dopravců, například JHMD, Trilex apod. Kolega Miloš Brunner však zdůraznil, že případná změna uspořádání se základních organizací vlastně příliš nedotkne a prakticky nic se pro ně nezmění. Jen by měly své zástupce pro osobní a pro nákladní dopravu, které by vysílaly na příslušná jednání. Podle jeho názoru je Federace rozdělena už teď. Vzhledem k rozdělení na trojici Oblastí FS Plzeň, Praha a Olomouc se u jednoho dopravce v jiných částech republiky stejné věci řeší jinak. A to je ke škodě členů FS. Nehledě na to, že rada Carga, která se letos v lednu konala už podruhé, nemá oporu ve stanovách a nemá tedy ani právo úkolovat prezidium.

Posledním bodem byly přezkoušky 0/0-S. Probíhá jednání se zaměstnavatelem a měly by být stanoveny otázky jen pro strojvůdce.

S použitím zápisů z jednání pořízených kolegy Milošem Brunnerem a Jiřím Adolfem

Tu „bitvu" za nás nikdo nevybojuje

Devatenáctého ledna se ve velké zasedací místnosti bývalého plzeňského OPŘ jako v první ze tří oblastí setkali předsedové základních organizací Oblasti FS Plzeň k rokování o věcech minulých, současných i budoucích.

Po oficialitách a schválení programu se uskutečnila volba návrhové komise a následně proběhla kontrola plnění usnesení z RPO konané 30. září a prvního října loňského roku, kdy některé úkoly kontinuálně přešly do roku letošního.

Předsedové byli seznámeni s hlavními změnami v podnikových kolektivních smlouvách uzavřených pro tento rok u ČD i ČD Cargo *(blíže viz ZS č. 23-24/2015)*. Poté následovala krátká diskuze ohledně očekávaného a splněného. Znovu zde zaznělo, že vrcholný management ČD raději alibisticky „posunul do šturcu" požadavek navýšení tarifní třídy do kolektivního vyjednávání (tedy kategorie stejných žaludků), než aby vzal na sebe odpovědnost ocenit i nejednou dle jeho vlastních proklamací nosnou profesi, jakou ale naše profese strojvůdce bezpochyby je!

Od toho se odvíjel hlavní, emočně podbarvený dialog tohoto našeho jednání. Jak přesvědčit naše nadřízené o potřebnosti této na jedné straně pro provoz nezbytné, ovšem na druhé straně zároveň v jejím odměňování opomíjené profese. Bylo řečeno mnoho a ve výsledku asi toliko, že **tuto „bitvu" za nás nikdo nevybojuje a je jen na nás samých, jak ustojíme s neskloněnou hlavou případný tlak zaměstnavatele a prokážeme tak naši nezastupitelnost!** Pokud ale tedy máme stejné nejen „žaludky", neměl by být přece pro zaměstnavatele větší problém sehnat pracovníky na přesčasy, které na nás vyžaduje vazalskou smlouvou. Proč asi?!

Na programu jednání byla i úprava stávajících pravidel Sociálního programu Stephenson v oblasti plnění sociálního ručení pro členy FSČR, kteří nejsou pojištěni u HVP.

Neméně důležitým bodem byla informace z pracovní porady na téma Projednání výsledků pravidelného přezkoušení zvláštní odborné způsobilosti strojvedoucích (konané 25. a 26. 11. 2015 v penzionu FSČR Real). Rovněž tak zazněla také informace z jednání k problematice režimu 0/0-S včetně nových vyselektovaných testových otázek (17. 12. 2015 na GŘ ČD). Zde se jasně ukázala nezastupitelnost FSČR jako profesní odborové organizace!

Ivo Vlachynský

Účastníci rady předsedů základních organizací Oblasti FS Plzeň, konané 19. ledna 2016 (foto: Ivo Vlachynský)

Slušné mzdové ohodnocení už v základu a ne až za desítky hodin přesčasů!

Za účasti téměř kompletního prezidia FSČR se 22. ledna v zasedací místnosti DKV Olomouc sešla rada předsedů základních organizací Olomoucké oblasti FS. Jednání bylo poznamenané nedávným setkáním zástupců naší profesní odborové organizace s vedením společnosti ČD Cargo a tomu byl také věnován úvod tohoto jednání a stejně tak zazněl i rozbor podnikové kolektivní smlouvy u této společnosti, jak ho přednesl kolega Petr Čechák.

Viceprezident FSČR Jaroslav Vincour seznámil přítomné s průběhem kolektivního vyjednávání u ČD a s plněním našich cílů, s nimiž naše odborová organizace do tohoto jednání šla. Jedním z důležitých bodů vyjednávání byla snaha o navýšení normy pro denní a noční směny. Jak nám bylo sděleno, tento náš požadavek byl vedením ČD kategoricky odmítnut.

Velkým tématem jednání byla rozprava o podobě přiměřené doby na oddech a jídlo (PDOJ), kdy díky mnoha okolnostem a provozním záležitostem ji naši kolegové nemají možnost v pracovní době vůbec využít. Náš závěr je ten, že v takovém případě si PDOJ budeme psát na konci směny, ovšem zaměstnavatel nechce připustit, aby díky tomu byl psán přesčas ve směně. Jistě k tomu bude ještě mnoho jednání, stejně jako k připravovanému sčítání cestujících, kterého by se měli zúčastnit i strojvedoucí. Jaký smysl má fyzické sčítání cestujících v době, kdy elektronické pokladny evidují naprosto veškeré údaje a jízdenku musí mít i nemluvně, zůstává ovšem nezodpovězenou záhadou.

Člen prezidia Petr Čechák informoval rovněž o některých záležitostech pojištění u HVP týkajících se zejména společnosti ČD Cargo. Našim kolegům byla adresována výzva, aby žádné materiály nepodepisovali bezprostředně v okamžiku, kdy jim je po došetření MU předloží vedení společnosti. Jak potvrdil i přítomný advokát a právník FSČR Gustav Valenz, na důkladné seznámení s předloženým materiálem a případný podpis máme až dva týdny. Jakmile ale kolega podepíše, je to nezvratný krok! Existuje přitom i možnost podat písemnou žádost o odklad podpisu, který tak lze odložit až o dva měsíce!

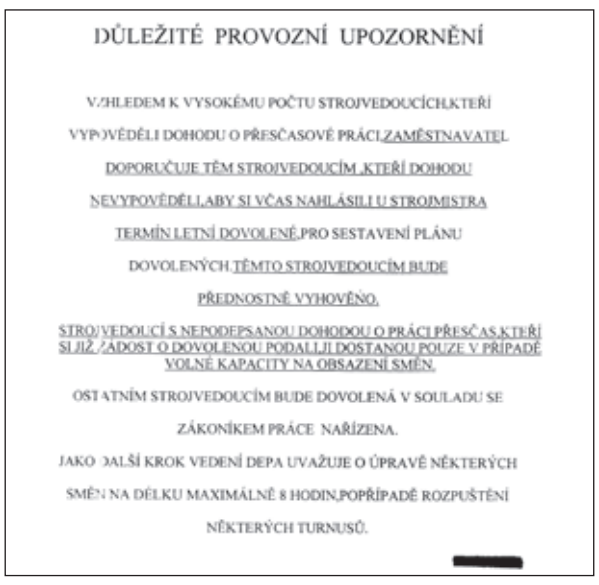
Velký prostor v jednání dostala kampaň za nepodepisování dohod o přesčasové práci. Prezident FSČR Jindřich Hlas apeloval na členskou základnu, aby v tomto svém protestu vytrvala, neboť je to v současné době jediná možnost, jak lze důrazně upozornit na naše oprávněné požadavky. Je smutné, že s vidinou okamžitých zisků někteří kolegové (a není jich bohužel málo) podepisují velké množství přesčasových hodin a neuvědomují si, že tímto podkopávají snahu Federace strojvůdců o nárůst mzdového tarifu. Je přece jednoznačně důležitější mít slušné mzdové ohodnocení hned v základu a ne až tím, že měsíčně odjezdíme desítky hodin přesčasů! Vedení ČD se bez přesčasové práce strojvedoucích neobejde, a tak v našem úsilí vytrvejme, dokud za námi nepřijdou s návrhem na vyřešení situace, to znamená s navýšením tarifů.

Hovořilo se i o problematice pracovních cest, které jsou na mnohých místech stále velmi aktuální, a upozorňovalo se i na problematiku důrazného dodržování přestávek mezi směnami. Kolegové, je třeba si uvědomit, že čas 5 hodin a 59 minut není 6 hodin! Stejně tak čas 35 hodin a 59 min. není 36 hodin!

Na některá důležitá témata se bohužel nedostalo či byla zmíněna jen velice okrajově. Na blížící se CRP bude jistě o mnohém hovořeno a bylo by jistě prospěšné, aby se na to našel dostatečný prostor.

Evžen Mikolajek

Pokus o znásilnění pracovního práva

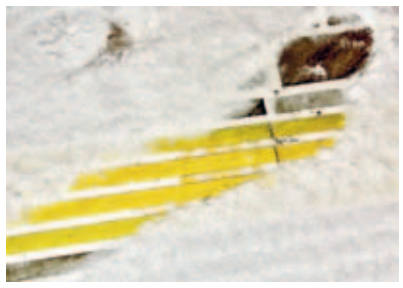


DŮLEŽITÉ PROVOZNÍ UPOZORNĚNÍ

V VHLEDEM K VYSOKÉMU POČTU STROJVEDOUCÍCH,KTEŘÍ
VYPOVĚDĚLI DOHODU O PŘESČASOVÉ PRÁCI,ZAMĚSTNAVATEL
DOPORUČUJE TĚM STROJVEDOUCÍM ,KTEŘÍ DOHODU
NEVYPOVĚDĚLI,ABY SI VČAS NAHLÁSILI U STROJMISTRA
TERMÍN LETNÍ DOVOLENÉ,PRO SESTAVENÍ PLÁNU
DOVOLENÝCH.TĚMTO STROJVEDOUCÍM BUDE
PŘEDNOSTNĚ VYHOVĚNO.
STROJVEDOUCÍ S NEPODEPSANOU DOHODOU O PRÁCI PŘESČAS,KTEŘÍ
SI JIŽ ŽÁDOST O DOVOLENOU PODALI,DOSTANOU POUZE V PŘÍPADĚ
VOLNÉ KAPACITY NA OBSAZENÍ SMĚN.
OSTATNÍM STROJVEDOUCÍM BUDE DOVOLENÁ V SOULADU SE
ZÁKONÍKEM PRÁCE NAŘÍZENA.
JAKO DALŠÍ KROK VEDENÍ DEPA UVAŽUJE O ÚPRAVĚ NĚKTERÝCH
SMĚN NA DÉLKU MAXIMÁLNĚ 8 HODIN,POPŘÍPADĚ ROZPUŠTĚNÍ
NĚKTERÝCH TURNUSŮ.
[redacted]

Dokument Důležité provozní upozornění se stal předmětem dopisů zaslaných ředitelům odboru kolejových vozidel GŘ ČD Rostislavu Novákovi a taktéž personálního odboru GŘ ČD Ivo Veselému. Prezident Federace strojvůdců ČR **Jindřich Hlas** v něm zdůraznil, že **naše odborová organizace s obsahem „upozornění" zásadně nesouhlasí!** V případě uplatnění postupu, který je v něm popsán, se jedná o flagrantní porušení pracovního práva. Ze strany nadřízených zaměstnanců dochází k šikaně na pracovišti a k diskriminaci některých skupin zaměstnanců. Postupem uvedeným v upozornění se rovněž poruší § 346 b odst. 4 zákoníku práce, podle kterého **zaměstnavatel nesmí zaměstnance jakýmkoliv způsobem postihovat nebo znevýhodňovat proto, že se zákonným způsobem domáhá svých práv vyplývajících z pracovněprávních vztahů**.

Prezidium FSČR vedení OKV připomíná, že **podepsání dohody o přesčasové práci je na úvaze zaměstnance** a je skutečností, že dlouhodobé konání práce přesčas může ovlivnit i zdraví zaměstnanců, nehledě o dopadech do jejich soukromého života. Naše odborová organizace byla rovněž informována o tom, že personální oddělení některých DKV nabízí přednostní výběr kondičních pobytů těm zaměstnancům, kteří podepíší dohodu o přesčasové práci. I takový postup je nezákonný! Kolega Hlas v závěru uvádí: *„Pevně věříme, že k postupu uvedenému v přiložené listině na žádném pracovišti nedojde. Tímto požadujeme důsledné prošetření okolností vydání tohoto upozornění a vyvození důsledků vůči osobám, které takový postup nařídily. A dále budeme zvažovat podání podnětu k prošetření Inspektorátu práce. V neposlední řadě budeme informovat své členy o tom, že mají možnost se bránit před diskriminací ve smyslu § 10 zák. č. 198/2009 Sb., o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon)."*



Čekání na průšvih?

Skrytý pod sněhem, spí si svůj sen... Tento snímek je sice ze železniční stanice Veselí nad Lužnicí, stejně tak bychom ale podobný mohli v zimním období pořídit i na mnoha jiných místech naší železniční sítě.

Původně bezpečnostní prvek „žlutý pruh“ nových euro-peronů je však paradoxně nebezpečný! Žlutá barva je totiž „lesklá“, a tudíž za vlhka velmi klouzavá, stejně jako led. Není výjimkou, že cestující uklouzne při vystupování, nebo chůzi a záleží jen na štěstí či kondici, jak případný pád zvládne.

Správa železniční dopravní cesty patrně čeká na těžký úraz, popřípadě následný soud, aby učinila opatření. Jak to jen mohl někdo schválit?! Přitom by například stačilo do barvy přidat jemný křemičitý písek, jako bývá aplikován na žlutých hranách schodů.

Text a foto: Ivo Vlachynský

Kampaň odmítání dohod o přesčasové práci a informace k dovolené a pracovní době

Prezidium Federace strojvůdců České republiky předkládá všem členům naší odborové organizace, všem kolegům strojvedoucím, důležité informace k dovolené a pracovní době. Pravidly a fakty uvedenými v tomto sdělení je nutno se řídit zejména v rámci stále probíhající kampaně odmítání dohod o přesčasové práci. Pokud jste přesvědčeni, že právě ve vašem případě dochází ze strany zaměstnavatele k porušení zákonů, které vymezují problematiku dovolené a pracovní doby, informujte o tom své představitele FSČR.

Dovolená a pravidla jejího čerpání

Dovolená je čas na zotavenou, který náleží zaměstnanci za kalendářní rok nebo za odpracované dny. Jelikož je dovolená stanovena zákoníkem práce v týdnech, měla by se dovolená čerpat vcelku nebo alespoň po týdnech, přičemž jedna její část by měla trvat alespoň dva týdny.

Čerpání dovolené určuje nejméně 14 dní předem zaměstnavatel na základě písemného rozvrhu čerpání dovolené (plán dovolených) vydaného s předchozím souhlasem odborové organizace *(§ 217 ZP)*. Při určení plánu dovolených se přihlíží k provozním potřebám zaměstnavatele a oprávněným zájmům zaměstnance, např. zaměstnanci s nezletilými dětmi by měli mít přednostní nárok na čerpání dovolené v období hlavních školních prázdnin. Z toho vyplývá i možnost odborové organizace nesouhlasit s plánem dovolených. V podstatě, pokud předložený plán dovolených respektuje jak provozní potřeby zaměstnavatele, tak i oprávněné zájmy zaměstnanců, pak by odborová organizace měla s plánem souhlasit a nemá žádný pádný důvod k nesouhlasu. Ze smyslu zákona plyne, že jak zaměstnavatel, tak i odborová organizace, by měli hledat způsob, jak se na plánu dovolených dohodnout, pokud k tomu však nedojde ani do 30. 6. následujícího kalendářního roku (tedy u dovolené za rok 2016 do 30. 6. 2017), pak má každý zaměstnanec právo určit čerpání dovolené a oznámit ho zaměstnavateli nejméně 14 dnů předem. *(§ 218 odst. 3 ZP)*

Zaměstnanec a zaměstnavatel se mohou dohodnout na čerpání dovolené i v kratších obdobích, ale mělo by k tomu docházet jen výjimečně a na žádost zaměstnance. Je pochopitelné, že například vyležet se z nachlazení je finančně výhodnější formou dovolené než pracovní neschopností.

Schválený plán dovolených závazně určuje čerpání dovolených, proto zaměstnanci mohou očekávat, že ve stanoveném termínu budou moci čerpat dovolenou. Pokud je zaměstnanci potvrzena žádost o dovolenou, stává se taková dovolená nařízenou dovolenou a zaměstnanec si již v určeném termínu může naplánovat svou dovolenou (zaplatit letenky, zájezd, jízdenky atd.). Ani takto určená dovolená není na 100 %, může být některým zaměstnancům dovolená „zrušena“ a určeno její čerpání v jiném (náhradním) termínu.

Ke zrušení dovolené by měl mít zaměstnavatel pádný důvod, který fakticky může vyplývat jen z provozních potřeb (např. větší počet nemocných, zvýšená potřeba práce v důsledku odstraňování následků živelních nebo mimořádných událostí). Z povahy důvodů vedoucích ke zrušení dovolené je zřejmé, že ke zrušení dovolené může dojít prakticky kdykoli, např. i hodinu před odjezdem na dovolenou. Stejně tak může dojít i k odvolání zaměstnance z již čerpané dovolené a zaměstnanec je povinen odvolání nebo zrušení dovolené respektovat. Na druhou stranu, zaměstnanec těsně před dovolenou nebo na dovolené není povinen být zaměstnavateli k dispozici, nemá tedy povinnost sledovat pracovní telefon, e-mail apod. Není důležité to, kde se zaměstnanec právě na dovolené nachází (např. i v zahraničí), protože je povinen se na výzvu zaměstnavatele dostavit do práce v nejbližším vhodném termínu. Jelikož potřebuje čas na to, aby se přepravil do místa bydliště a na pracoviště, neměl by tedy zaměstnavatel např. požadovat, aby se zaměstnanec dostavil na směnu za 2 hodiny, ačkoliv by zaměstnanec byl schopen se dostavit na směnu až za dva dny. Pokud by takto zaměstnavatel postupoval, pak by nepřítomnost zaměstnance na takto nařízené směně nemohla být posouzena jako neomluvená nepřítomnost v práci (to by se projednalo s odborovou organizací – *§ 348 odst. 3 ZP*). Je pochopitelné, že zaměstnavatel řešící akutní potřebu práce se ji pokusí vyřešit nejsnazším způsobem a k odvolání zaměstnance z dovolené přistoupí až v krajním případě.

V případě, že dojde ke zrušení dovolené před jejím čerpáním nebo k odvolání zaměstnance z již čerpané dovolené, pak je zaměstnavatel povinen uhradit zaměstnanci náklady (např. zaplacený zájezd, vízum apod.), které mu bez jeho zavinění vznikly, přičemž za tyto náklady se považují i náklady pro rodinné příslušníky (např. pokud by zrušením dovolené byla zmařena rodinná dovolená, která má sloužit k trávení společného času, nikoli k oddělené rekreaci). *(§ 217 odst. 3 ZP)*

Pokud by došlo ze strany zaměstnavatele ke znevýhodnění zaměstnanců, kteří např. nepodepsali dohodu o přesčasové práci, že by jim dovolenou nenařizoval nebo jim ji nařizoval v jiných termínech, než žádali, zatímco k ostatním zaměstnancům by měl jiný přístup, tak by takové jednání zaměstnavatele bylo možno považovat za protiprávní, a to jak ve smyslu porušení zásad rovnosti a zákazu postihu za uplatňování práv zaměstnanců tak i ve smyslu šikany na pracovišti (bossingu).

Pracovní doba a práce přesčas

Podniková kolektivní smlouva (PKS) považuje za zaměstnance letmo zaměstnance s individuálním rozvržením pracovní doby, na něž se vztahuje nařízení vlády č. 589/2006 Sb. (PKS, str. 30, čl. 3.1). Z pohledu PKS jsou tedy potenciálně všichni strojvedoucí zaměstnanci letmo, a to od chvíle, kdy nedostanou přehled směn.

Týdenní pracovní doba činí u strojvedoucích 36 hodin (PKS str. 30–31).

U zaměstnanců letmo činí v období jednoho kalendářního měsíce rozdíl mezi stanovenou pracovní dobou (tedy stanovená doba za celý měsíc) a plánovanou týdenní pracovní dobou 12 hodin, pokud došlo k dohodě s odborovou organizací, pak je rozdíl až 26 hodin. Jedná se rozdíl za celý měsíc, nikoliv za týden (PKS, str. 34, čl. 3.9). Zaměstnanec letmo je z povahy svého zařazení povinen vykonávat přidělenou práci např. i v rozsahu nad 36+8 hodin v jednom týdnu, vždy ale za předpokladu dodržení odpočinku mezi směnami (11 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích, pokud je zkrácený s poskytnutým lůžkem až na 6 hodin, tak musí být následující odpočinek prodloužen o dobu zkrácení – § 14 nař. vlády č. 589/2006 Sb.) a týdenního odpočinku (nepřetržitě po dobu nejméně 36 hodin, jednou za dva týdny v délce 48 hodin, jednou za dva týdny v sobotu a neděli – PKS str. 39, čl. 11).

Práce přesčas je práce konaná zaměstnancem na příkaz zaměstnavatele nebo na základě dohody nad stanovenou týdenní pracovní dobu vyplývající z předem stanoveného rozvržení pracovní doby (prodloužení směny) a konaná mimo rámec rozvrhu pracovních směn (mimořádná směna) – PKS, str. 36, čl. 5. Práci přesčas může zaměstnavatel výjimečně nařídit zaměstnanci jen z vážných provozních důvodů (např. nemocnost, nedostatek volných zaměstnanců atd.) – § 93 odst. 1, 2 ZP. Z tohoto důvodu nemůže rozpis směn na vyrovnávací období obsahovat práci přesčas.

Práce přesčas je dvojího druhu – nařízená a dohodnutá. Nařízenou prací přesčas je veškerá práce, kterou zaměstnanec vykoná nad rámec své pracovní normy – tedy čas, o který se prodloužila směna, mimořádná směna. Zaměstnanci, který nemá uzavřenou dohodu o přesčasové práci, lze nařídit práci přesčas v maximální délce 8 hodin týdně a v celkovém rozsahu max. 150 hodin za kalendářní rok (PKS str. 36, čl. 5.1).

Naproti tomu dohodnutá práce přesčas představuje práci, na které se zaměstnavatel a zaměstnanec dohodli. Dohoda musí být vždy písemná (PKS str. 36 čl. 5.1). Dohoda je možná jak na jednu individuální směnu, tak i na časové období jednoho roku nebo i na dobu neurčitou *(viz dohody, které se podepisují v depech)*. Pokud zaměstnanec uzavřel se zaměstnavatelem dohodu o přesčasové práci, pak zaměstnavateli dovolil, aby mu nařizoval práci i nad rámec 8 hodin týdně přesčas, samozřejmě, že pořád platí omezení na max. délku směny 13 hodin + 2 hodiny RG jízdy.

U zaměstnanců s informativním rozvržením směn *(jak jsme na všech RPO slyšeli, tak spíš bez něj)* je posouzení přesčasové práce složitější, nelze najít přesčas v jednotlivém týdnu. Vzhledem k tomu, že zaměstnanec letmo může mít měsíční pracovní normu (+-12 (26) hodin) a stanovené vyrovnávací období, pak je možné výkyvy v práci vyrovnávat během vyrovnávacího období, proto nelze v prvním měsíci zjistit přesčas. Zaměstnavatel tak má možnost „spočítat“ zaměstnanci letmo přesčasy až ke konci vyrovnávacího období, nebo má možnost počítat přesčasy i dříve. Za přesčas však lze u zaměstnance letmo vždy považovat práci v kalendářním měsíci, která přesahuje měsíční normu s navýšením o 12 (26) hodin.

Přesčasy nepotřebují, přesto vyhrožují

Přesčasy prý firma nepotřebuje, vše zvládne v rámci zákoníku práce. Na jednáních nám vedení tvrdí, že akce nemá smysl, že lidí mají dost, že takto nic nevyjednáme. Tak pak nechápu, proč se nás snaží přesvědčit, abychom podepsali. Proč na nástěnkách visí upozornění, řekl bych skoro výhružka, že se bude muset přistoupit k úpravě turnusů a že dovolené se budou omezovat.

Prostě se vedení bojí, že po pár měsících, až si vyčerpají oněch 150 hodin, co mohou nařídit, jednoho rána polovina vlaků nevyjede. To, že takto vyhrožují, mě utvrzuje v tom, že akce odmítání dohod o přesčasové práci má smysl. A že se nám tedy i podaří vyjednat to, co požadujeme. Protože kdyby jim to opravdu nevadilo, tak o tom vůbec nemluví a vůbec to neřeší. Oni se prostě bojí velkého průšvihu.

Miloš Brunner

P. S.: Přišel za mnou soused, že prodává auto a ať mu podepíšu smlouvu o koupi. Říkám, díky, nemám zájem. Odešel naštvaný, že mu dělám problémy, že jsem nepodepsal jeho „výhodnou“ smlouvu, a teď mi dělá různé naschvály. Takhle se chová i naše vedení.

Odpovědi na dotazy našich kolegů

Jsem strojvedoucí letmo, jak zjistím, kolik hodin musím za měsíc odpracovat, abych naplnil normu?

Metodický pokyn k podnikové kolektivní smlouvě (MP PKS) – Tuto informaci vám na vaši žádost poskytne zaměstnavatel.

Jsem letmo a zaměstnavatel mi mění směnář v době kratší než 48 hodin před nástupem, co z toho plyne?

MP PKS – Plyne z toho to, že směnu vykážete v provozním záznamu jako přesčas a bude vám za ni tak náležet příplatek 33 %, případně náhradní volno (NV). Směnu zapisujte do kolonek „skutečných“ a propisovacím perem. Lze se ale dohodnout na zapracování směny do plánu.

Jsem turnusový zaměstnanec a zaměstnavatel mi mění směnář podle své potřeby, je to možné?

Není to možné. Tímto zaměstnavatel porušuje platnou PKS (MP). Pokud se s vámi nedohodl, nesmí měnit směnář v době kratší 14 dnů. Účelově měnit směnář (tzn. směna za směnu) je možné pouze v případě změny vstupních požadavků na vozbu (např. výluka, požadavek ROC) a změna se musí projevit ve směnářích všech zaměstnanců, kteří ji v nich měli.

Zaměstnavatel mě žádá o provedení přesčasové práce delší osmi hodin v jednom týdnu, smí?

Ano, žádat smí. Nejspíš vám rovnou předloží „dohodu o přesčasové práci“ k podpisu. Ale tak naivní snad není nikdo. Bez podepsané „dohody“ platí ustanovení § 93 zákoníku práce (ZP), tedy nařízená práce přesčas nesmí činit více než 8 hodin v jednotlivých týdnech.

Zaměstnavatel mi nařizuje přesčasovou práci do osmi hodin v jednom týdnu, musím ji přijmout?

V zásadě ano. Výjma několika konkrétních případů. Zákoník práce je veden zásadou dobrých mravů, a proto i pro nařizování práce přesčas musí tato zásada platit. Zaměstnavatel se tu podle všeho opírá o § 93 ZP a závažné provozní důvody zdůvodňuje vysokou nemocností, čímž zneužívá situaci ve svůj prospěch.

Jsem strojvedoucí letmo, kdy se mi vlastně začne načítat přesčas?

V okamžiku, kdy naplníte měsíční normu. Tuto vám na požádání musí sdělit zaměstnavatel (prostřednictvím strojmistra, vedoucího PP…). V ten moment doporučujeme v provozním záznamu poslední směnu do normy rozdělit a zbytek vykázat do patřičných políček jako práci přesčas. Každou další směnu už vykazujte jako skutečnou a do přesčasu. A stále platí, že maximum pro přesčasovou směnu, je 8 hodin v jednom týdnu. Hodnotiteli tak vezmete z rukou možnost – v naší jednotce tak oblíbenou – jakkoliv vám navyšovat a ponižovat normu, protože už nebude mít co dorovnávat. Což lze ale chápat i jako vstřícné gesto, jelikož jste hodnotiteli ušetřili práci. Pokud tak neučiníte a vše budete psát nadále jako plánovanou směnu, necháváte na hodnotiteli, zda vám normu upraví o těch pověstných +/-12 hodin, či nikoliv.

Odpracoval jsem směnu ve státní svátek a nemám ji zaplacenou ve výplatě, co s tím?

Toto je v souladu s platnou PKS (konkrétně článek 13, příloha 2). Svátek vám může zaměstnavatel „držet“ až do konce třetího kalendářního měsíce od jeho odpracování. Během této doby jej může dle svého uvážení proměnit na NV a doplnit tak vaši měsíční normu. To, že se tak děje bez vašeho vědomí a tím pádem i možnosti domluvit si konkrétní datum čerpání NV, je jen odrazem vztahů mezi strojvedoucím a naším vedením.(Zaměstnavatel má ale na takový postup právo.) Nicméně pokud se tak do uplynutí této doby nestane, nebo nebude dohodnut jiný termín čerpání NV, bude vám svátek proplacen.

Jak je to u přesčasů? Taky se mě nemusí nikdo na nic ptát?

Tady je situace jiná. Pokud se prokazatelně nedohodnete se zaměstnavatelem na převodu přesčasu na NV, musí vám jej beze zbytku zaplatit, a to včetně odpovídajícího příplatku. Vedoucí odboru ekonomiky DKV Olomouc nám na jednání mimořádného výboru ZO FS dne 14. 1. 2016 potvrdil, že jakékoliv informace o tom, že se přesčasy nesmí proplácet, byly vždy liché a nepocházely z jeho oddělení.

Kdy mohu odmítnout nařízenou směnu kratší 8 hodin?

Případy, kdy lze odmítnout takto nařízenou práci přesčas, řeší ZP § 191–204, § 205, § 231, § 232 (je to např. péče o nemocné dítě, účast na pohřbu, obecný zájem, zvyšování kvalifikace apod.).

Kdy nejpozději mi musí zaměstnavatel oznámit, že potřebuje, abych dnes zůstal v práci déle?

PKS 5/2 – Nejpozději při nástupu na směnu. Práci přesčas navazující na směnu vám smí zaměstnavatel v jejím průběhu nařídit pouze v případě mimořádné události v drážní dopravě. 266/1994 Sb § 49 – Mimořádnou událostí (MU) v drážní dopravě je závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí. Tedy to, že je vlak opožděn z důvodu opakovaných přeložených křižování, není podle našeho výkladu MU.

Zaměstnavatel mi vyhrožuje tím, že nedostanu dovolenou v mnou požadovaném termínu, jaké je řešení?

PKS 16/5 – Nároky při čerpání dovolené jsou uspokojovány postupně v pořadí, v němž vznikly. Tedy rada je taková – naplánovat dovolenou na co nejdelší období (klidně celý rok) už z kraje roku. Tím se zaměstnavateli omezí pole působnosti pro různé manipulace s těmito dny. Pokud by zaměstnavatel zrušil již schválenou dovolenou, uhradí zaměstnanci výdaje s ní spojené. PKS 16/4 – Zaměstnavatel nesmí dovolenou využívat pro doplnění normy pracovní doby. Zde PKS nezmiňuje ani možnost dohody. Jakkoliv máme informace, že se tak občas děje, toto se prostě nesmí.

Mám pocit, že nepodepsání „dohody o přesčasech“ mi působí více problémů, než jsem čekal, kdy se situace změní?

Kdo měl dojem, že se vše rozsekne v prvních 14 dnech nového roku, nemá dobré povědomí o principech firmy. K fatální změně situace dojde nejpozději ve chvíli, kdy bude mít zaměstnanec odpracováno nařízených 150 hodin a nebude tak již moci odpracovat ani minutu navíc. Zaměstnavatel se proto snaží maximalizovat své úsilí při školení nových strojvedoucích a přemlouváním těch, kteří již jsou v důchodovém věku, aby se mu podařilo toto období překlenout. Fakt je ten, že jakkoliv se snaží jeho zástupci tvářit nad věcí, naším krokem jim působíme velké problémy a nezbývá než vytrvat. V sázce jsou velké peníze a nikdo nám je nedá zadarmo.

Ze strany vedení a přes jejich přisluhovače stále poslouchám, kolik lidí už „dohody“ podepsalo. Jsou k dispozici přesná čísla?

Přesná čísla k dispozici nejsou. Tato znají pouze vedoucí pracovníci konkrétních jednotek a nemají povinnost ani důvod je někomu sdělovat. Jestliže se objeví informace „Třebováci/Brňáci/Pražáci podepsali“, je tady potřeba se zeptat, kde se tato informace objevila? Nejspíš by se nám ji podařilo dosledovat až k samotným vedoucím pracovišť, kteří se šířením těchto informací snaží rozbít naši jednotu. Pokud se v budoucnu dostanete k takto „zaručené“ informaci, prosíme vás, abyste si ji nechali pro sebe. Jejím dalším šířením škodíte společné věci.

Zástupce zaměstnavatele mi vyhrožuje vyřazením z turnusu, neudělením dovolené, aj., pokud „budu dělat problémy“.

Za prvé, nejste to vy, kdo dělá problémy, ale zaměstnavatel, který nezvládl svou personální politiku. V žádném případě se nenechejte vmanipulovat do role někoho, kdo se provinil. Víme, že je to oblíbená praktika některých pracovníků zaměstnavatele, ale je naprosto zcestná. Hlavně tedy – než cokoliv odsouhlasíte, oznamte ihned incident komukoliv z výboru naší FS a my začneme ve vaší věci jednat. S vaším podpisem na papíře už toho bohužel moc nesvedeme.

Jsem zaměstnanec letmo, podle PKS mám nárok na každý druhý volný víkend. Přesto mám pocit, že to není dodržováno, co s tím?

PSK 11/1 – Stačí strojmistrovi (nebo tomu, kdo plánuje směny) oznámit, že vám naplánoval směnu na období, kdy máte mít podle PKS volno. Ten musí směnu přeobsadit. Pokud na směnu nastoupíte, považuje se to jako váš souhlas s tím, že volno nepožadujete.

V průběhu směny mi strojmistr oznámil, že potřebuje, abych pracoval přesčas, musím vyhovět?

Nemusíte. Nařídit vám to může pouze v případě MU v drážní dopravě.

Zvýšení platu a dalších výhod mě nezajímá, naopak bych rád dopomohl našemu vedení k lepším výsledkům a upevnil jeho pozice. Co pro to mohu udělat?

Stačí tak málo. Začněte podpisem „dohody o přesčasech“. Hodně pomůže, když budete souhlasit i s každou další dohodou, kterou vám zaměstnavatel nabídne, jakkoliv se vám může zdát nevýhodná. Jistě jej potěší, pokud se začnete vzdávat příplatku za práci přesčas. V neposlední řadě pomozte zaměstnavateli rozkládat naši jednotu šířením dezinformací a polopravd o právě probíhajících akcích FSČR. Těch možností jak uškodit svým kolegům je tolik! Zástupci zaměstnavatele vaše počínání jistě ocení a vaše další působení ve firmě tak bude už nadále pouze procházkou růžovým sadem. Zaměstnavatel totiž není nevděčný a každý náš vstřícný krok nám stejnou měrou oplácí. Nebo nás snad dosavadní zkušenost naučila něco jiného?

Za výbor ZO FS Šumperk zpracoval Jiří Morávek

Toníkovo trápení

100 % přesčasníků, to já bych chtěl,
nechceš to podepsat? Seš VYVRHEL!

Toncek zuří a hrozí velice,
povolat chtěl by Lidové milice.

Jezděte přesčasy, noci či neděle,
budu vám fandit z vyhřáté postele.

Dělené směny – pro fíry HIT,
tučňoučké prémie já budu mít.

Být hvězdou pro vrchnost, to je můj cíl,
já jako fíra toho málo najezdil.

A. S.

Počet nehod na přejezdech mohou snížit tvrdé represe, ale i preventivní výchova

Mimořádné události na železničních přejezdech jsou pro většinu médií stále aktuálním tématem, neboť takových nehod neubývá a jejich následky jsou až příliš často velmi vážné. Při tragických neštěstích umírají anebo jsou zraněni lidé, a to nejen neukáznění účastníci silničního provozu, ale i zcela nevinní cestující využívající služeb železnice, a ze železničářů pak především strojvedoucí, kteří jsou při střetech vždy „první na ráně“. V době, kdy na doporučení redakční rady vznikal tento rozhovor se strojvedoucím, soudním znalcem ing. **Jiřím Morčinkem**, Okresní soud v Novém Jičíně projednával loňskou srážku Pendolina s kamionem na přejezdu ve Studénce. Kolegu Morčinka jsme však požádali o rozhovor z jiného důvodu. Zajímaly nás jeho aktivity, které mohou pomoci prevenci vzniku právě nehod na železničních přejezdech.

V roce 2015 došlo celkem k 164 střetnutím na železničních přejezdech. Zemřelo při nich 32 osob a 142 dalších bylo zraněno. Tragická bilance ukazuje na skutečnost, že těch obětí bylo loni dokonce o devět více než v roce předchozím. Byť v roce 2014 bylo těchto mimořádných událostí paradoxně více, rovných 180, následky jsou o poznání těžší. Co tomu říkáte?

Takový stav je alarmující. Ukazuje se, že na přejezdech přibývá závažných střetnutí a že se situace nelepší. S tím, že nějaký řidič projede přes přejezd těsně před vlakem, se setkávají strojvedoucí denně. Tam, kde je přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ) nedoplněné závorovými břevny, což bývá hlavně na regionálních tratích, se to strojvedoucímu přihodí i několikrát za směnu. Pokud se nic nestane, ani pro novináře to není zajímavé. Jen strojvedoucí má další jizvu na srdci. Na hlavních tratích jsou PZZ zpravidla doplněna závorovými břevny a také zde vlaky jezdí vyšší rychlosti. Pokud dojde ke střetnutí na přejezdu a navíc tam „teče krev“, je to už hlavně mediálně zajímavé. O takových událostech má veřejnost i větší povědomí. A právě takové zprávy z černé kroniky mohou být řidičům pro výstrahu. Tedy mohly by být, ale většinou bohužel nejsou...

Co byste označil jako hlavní příčinu takových nehod?

Jen málokdy je to technická závada na vozidle, občas selhání řidiče (únava, nepozornost, jeho špatný zdravotní stav), svoji roli může sehrát i namrzlá vozovka anebo porucha PZZ. Vyšetřování ale ukazují, že například ta poslední uvedená příčina by mohla přicházet v úvahu jen v malém procentu případů. Hlavním důvodem totiž bývá kombinace lidské bezohlednosti, ignorance základních pravidel provozu, nebo „frajeřina“. To vše by se dalo shrnout do pojmu lidská hloupost. A navíc, všichni dnes přece spěchají...

Můžete uvést nějaké konkrétní příklady riskantního chování, osobní zážitky strojvedoucího z provozu?

Zná to asi většina kolegů. PZZ v činnosti výstražná světla svítí, zvuková signalizace vyzvání... Tak za prvé – motorkář projede cca pět metrů před vlakem a spolujezdec ukazuje strojvedoucímu vztyčený prostředníček. Adrenalin? Soutěž kdo s koho?!

Anebo totéž, ale s chodci, kteří spěchají. Prší, přesto se ani nerozhlédnou a vejdou přímo pod vlak. Předtím to přece vždy stihli, nebo v tu dobu přece žádný vlak nejezdí...

U jednoho z přejezdů, kde bylo PPZ nedoplněné závorovými břevny v poruše, pro změnu nejprve správně zastavil osobní automobil. Řidička rozčileně gestikulovala směrem ke strojvedoucímu, jako že výstražná světla ani zvukový signál nefungují, a poté se rozjela přímo před pomalu přijíždějící vlak, který dával houkačkou opakovaně návěst Pozor! Její počínání bylo v rozporu nejen se zákonem, ale i se zdravým rozumem.

O chůzi po trati ani nemluvím: Zima, plno sněhu, vlak vyjede z oblouku v lese a před ním v koleji člověk na běžkách. Rychločinné brzdění...

Jindy zase podél trati sportovec, běžec se sluchátky na uších. Ve zúžení skočí do kolejiště, ani se nerozhlédne, a přímo před vlak, který jel v jeho směru. Do poslední chvíle měl vlak za zády a hudba mu vyhrávala doslova do skoku.

Byl i případ, kdy stezka pro chodce křižovala koleje a tam PZZ v činnosti, závorová břevna dole. Na jedné straně paní učitelka, na druhé také a společně pouštějí přes koleje mezi spuštěnými závorami štrúdl dětí lampiónového průvodu. To asi aby nedošlo k jeho přerušení. Jen 50 metrů před přijíždějícím vlakem!

Znáte lepší příklady lidské blbosti? Kdo neviděl, neuvěří.

Je vůbec šance se takové „blbosti“ nějak bránit?

Je, říká se tomu prevence a represe! Každý řidič prošel autoškolou, tam se něco naučil, složil zkoušky. Když dostane řidičský průkaz, je vše rázem zapomenuto, přejezd nebo dálnice. Spěchá, stokrát to vyjde, po sto prvé ne. Nárazníky drážního vozidla jsou pak v takové výšce, že přesně trefí hlavu řidiče nebo spolujezdce. Řidiči SUV *(pozn. red.: sportovní užitková vozidla)* se cítí ve svých vozidlech nesmrtelnými. Tam ten nárazník míří níže – do prostoru hrudníku. Následky bývají vždy fatální. Prevence – to je výchova v autoškolách a neustále i opakování při školení řidičů profesionálů. Kdo z řidičů ví, že každý přejezd má své identifikační číslo, které je viditelně umístěno na zadní straně výstražného kříže nebo světelného výstražníku? A vnímá pak vůbec jeho význam? – Může totiž pomoci zabránit kolizi, neboť umožňuje okamžitou identifikaci polohy přejezdu při jakékoliv krizové situaci, což je zásadní informace pro složky integrovaného záchranného systému (IZS) na telefonních číslech tísňového volání 112, 150, 155 a 158.

Číslování železničních přejezdů umožňuje složkám integrovaného záchranného systému jeho rychlou identifikaci

Kdo donedávna věděl, že závory se dají prorazit? Kdo si vzpomene, jak se má chovat na přejezdu a v jeho blízkosti? Že rozsvícení červených světel na PZZ přikazuje řidiči zastavit a stát, bez ohledu na to, zda tam jsou závorová břevna nebo ne, a jsou-li zdvižena nebo spuštěna přes cestu.

Zdůraznil jste ale také důležitost represí...

Ano, je třeba se zaměřit také na dodržování a přísné postihy porušování ustanovení § 28 a § 29 zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Právě důsledky svého chování si řidiči, cyklisté ani chodci často neuvědomují. Během okamžiku se jim může radikálně změnit život. Nejen že riskují zdraví, život svůj i těch ve vlaku, ale mohou spáchat trestný čin obecného ohrožení, ublížení na zdraví atd. Finanční náhrady za zmařené životy, zranění a materiální škody jsou velmi vysoké, tresty odnětí svobody až na 10 let. Každá nehoda má další dějství – vyšetřování (stanovení příčiny/pachatele), soudní řízení a následný trest.

Jako soudní znalec se dalších dějství nehod při vyšetřování nebo u soudu účastním. Je to vždy velmi nepříjemné pro všechny strany. Ve zprávách televize lidé registrují jen nehodu, to další některým zjevně nedochází. Incidenty na přejezdech ve Studénce byly dvakrát krátce po sobě. Ten druhý se naštěstí obešel bez zranění. Portugalský řidič dostal vysokou pokutu a zákaz činnosti, ale především byl potrestán v krátké době po spáchání trestného činu.

Kolega Jiří Morčinko při přednášce dětem z třídy 3. A Základní školy Alšova v Kopřivnici

A co další technická zlepšení PZZ, nebo dokonce rušení přejezdů?

Rychlá a jednoduchá řešení, například že se zruší přejezd ve Studénce, jsou dle mého názoru jen populismem a zpravidla nefungují. Co vše by se u nás mělo zrušit? Přejezd ve Studénce spojuje odlehlé části města, které by byly odříznuty. Lidé by si stejně našli cestu, kudy koleje přecházet, a docházelo by k dalším neštěstím. Zastavovat vlaky, když se na přejezdu objeví „překážka“, je ve vztahu k rychlostem a brzdným dráhám vlaků, dle mého názoru, velmi problematické. To by se doprava na železnici, vzhledem k neukázněným uživatelům pozemních komunikací, asi zastavila úplně, nehledě na prolomení základního pravidla obsaženého v § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., to znamená, že na železničním přejezdu má drážní doprava přednost před provozem na pozemní komunikaci.

Moderní PZZ se závorovými břevny jsou, myslím, dostatečným řešením, aby vozidla zastavila, případně mohla tyto závory prorazit a přejezd opustit. Jen je musí lidé/řidiči respektovat. Opět ale platí ona prevence a memorování základních pravidel.

Řešením může být doplnit závorovými břevny PZZ tam, kde nejsou, a to především v místech, kde řidiči výstražné znamení nerespektují. Některé přejezdy už takto byly vylepšeny a funguje to.

Na hlavních železničních tratích, kde nelze vyřešit křížení dráhy a pozemní komunikace nadjezdy nebo podjezdy, rozhodně patří všude PZZ doplněná závorovými břevny. Každé PZZ by mělo být vybaveno kamerovým systémem se záznamem, kdy kamera může být umístěna přímo v jeho tělese, snímat komunikaci před přejezdem, a registrovat činnost PZZ. Technicky i finančně to není náročné a řidiči by měli povědomí, že neuniknou postihu.

Postih za takový přestupek by měl být velmi tvrdý, mimo tučné pokuty i odebrání řidičského průkazu alespoň na rok či na delší dobu, a pak znovu složení řidičských zkoušek. U těch, co způsobí nehodu, bych váhal, zda mají mít ještě vůbec řidičský průkaz. Musí platit právo a jeho vymahatelnost.

Řidiči větších vozidel, jako jsou kamiony, autobusy nebo např. dodávková vozidla, by pak měli mít za povinnost před každým přejezdem vždy zastavit a přesvědčit se, zda je v činnosti, případně zda se k přejezdu, který může být v poruše, neblíží vlak. V tomto směru je potřeba upravit zákon. Vše ale zůstává na ukázněnosti řidičů a vymahatelnosti práva.

Také je potřeba zvýšit bezpečnost strojvedoucích – konstrukcí vozidla, označením a zajištěním únikových cest pro strojvedoucího. Přesně jak to zdůraznil prezident FSČR Jindřich Hlas v připomínkách naší odborové organizace k závěrečné zprávě Drážní inspekce k nehodě ve Studénce. Právě bezpečnost strojvedoucích a cestujících by měla být nejen zájmem konstruktérů vozidel a jejich provozovatelů, ale sami strojvedoucí ji musí opravdu striktně vyžadovat. Jsou první na ráně. To by ostatně mohlo být téma pro komisi BOZP při FSČR.

Natrénovat krizovou situaci strojvedoucí mohou, ale na skutečnost se absolutně připravit nelze. Jak člověk reaguje, až to přijde, je souhra mnoha okolností: chladné hlavy, rychlé reakce a obrovské proměnné – tou je štěstí.

Kdo ze strojvůdců má natrénovaný „backhand“ a útěk ze stanoviště? Jak se utíká ze stanoviště motorových vozů 810, 814 a jak z lokomotivy řady 162 anebo Pendolina při rychlosti přes 100 km/h. Při jízdním zácviku jsem některé budoucí strojvedoucí učil použít rychločinné brzdění i útěk ze stanoviště na smluvený povel. I při rychlosti pouhých 40 km/h to bylo pro ně velmi náročné. Co teprve při vyšší rychlosti, když to nečekáte.

Nejlepší cestou je ale stále prevence. Tedy výchova nejen v autoškolách, ale dokonce už třeba i na základní škole. Děti ve škole mají dopravní výchovu. Dozví se, jak se mají chovat jako chodci, cyklisté, řidiči, ale o železnici nic.

Těmi posledními větami jste mi přímo napověděl téma další otázky. Proslýchá se, že vy sám se takovému preventivnímu působení na děti a mládež už nějakou dobu věnujete. Jak jste se k tomu dostal?

Cestoval jsem vlakem. Přistoupili školáci, ve věku tak 12 až 13 let, a povídali si o tom, jak přelézají nákladní vagóny. Pod trolejí! Nedalo mi to, tak jsem řekl, že v té troleji je velmi vysoké, nebezpečné napětí až 25 tisíc voltů. Pohotově mi sdělili, že oni se přece drátů nedotýkají. Vysvětlil jsem jim, že i pouhé přiblížení k troleji může způsobit zásah elektrickým proudem, těžké popáleniny nebo smrt. Cestou do Prahy jsem jim pak udělal malou přednášku. Tak se zároveň zrodil nápad.

Při jednom setkání s ředitelem Územního inspektorátu Drážní inspekce v Ostravě ing. Petrem Maikranzem jsem mu o zážitku i nápadu vyprávěl. On mě na oplátku zase informoval o preventivní kampani DIČR. Na stránkách ***www.dicr.cz*** jsou volně ke zhlédnutí filmy *Železnice hazardéry zabíjí* a *Řidič, postrach přejezdů*, stejně jako varovné plakátky a další tiskoviny. Pak jsem se domluvil s kamarádem a udělal přednášku skautům, kteří mají klubovnu v Domě dětí a mládeže blízko mého bydliště. Další přednášku jsem nabídl třídní učitelce ve škole, kam chodí syn. Pak projevili zájem i ostatní učitelé. Ty plakáty mají děti ve škole stále na očích.

To se asi muselo vyřídit plno formalit.

Ale vůbec ne. Materiály DIČR jsem dal k nahlédnutí učitelům. Souhlasili. Pak jsme domluvili termín a v rámci dopravní výuky jsme si s dětmi něco řekli, promítli filmy a pak si pohráli s modely vláčků. Při hře paní učitelka vyzkoušela, co si děti zapamatovaly. Od roku 2014 přednáším dětem na prvním stupni – ve třetí a čtvrté třídě ZŠ. Ty si totiž už dokáží uvědomit poměr mezi hmotností nebo brzdnou dráhu osobního auta a vlaku, mezi napětím doma v zásuvce a v troleji nad vagóny. Tyto děti jsou velmi vnímavé a uchovají si informace dlouhodobě. Často se dozvím, jak jejich rodiče nebo příbuzní na přejezdech riskují anebo co dělají spolužáci špatně. Je to pro ně taková přednáška, zajímavá diskuze, ale i hra.

Práce strojvedoucího je časově náročná sama o sobě. Co na tuto Vaši činnost mezi dětmi říká zaměstnavatel? Dostalo se Vám za ni od něho třeba i nějakého ocenění?

Zaměstnavatel o tom ani neví. Přednáším dobrovolně, ve svém volném čase, bez nároku na odměnu. Problém je právě s volným časem. Toho moc nezbývá kolikrát ani pro rodinu. Nejsložitější je dohodnout termín tak, abych měl volno já a vyhovovalo to škole. Dělám to pro ty děti. Pár hodin mého volného času za měsíc. Oceněním pak je zájem dětí a uznání jejich učitelů.

Svoji roli sehrálo právě to, že jsem jako strojvedoucí několik mimořádných událostí a mimořádností na přejezdech i kolejích zažil. Vím, jak je to nepříjemné – ošetřování zraněných, protokoly, stres, bezesné noci, jizvy na duši i na srdci. A navíc, nám strojvedoucím jde přece také – a především – o život.

Ve třídě, kde přednáším, je vždy tak 20 až 30 dětí. Kdyby moje přednáška někdy v budoucnu zachránila život jedinému z nich, tak to má obrovský význam. Proto to dělám.

Děkuji Vám za rozhovor.

Já děkuji, že jsem mohl snad něčím také přispět k diskuzi o tak palčivém tématu a dost možná někoho i inspirovat.

S kolegou Jiřím Morčinkem rozmlouval Libor Poláček.

Horory na přejezdech

Na přejezdech zažívají strojvedoucí doslova horory. Porušování zákona o provozu na pozemních komunikacích ve smyslu nerespektování výstražného zařízení na železničních přejezdech ze strany řidičů jsou na denním pořádku. Já osobně se vláčím po kolejích už dvaatřicet roků, ale to, co se děje dnes, opravdu nemá obdoby.

Docela mě nadzvedla informace v televizním zpravodajství, že se chystá novinka. – Laserové čidlo, které poté, co zjistí auto na přejezdu při zavřených závorách, zastaví vlak. Hmmm, tak mi tedy dovolte trochu vlastních úvah a počtů.

Předpokládám, že by toto zařízení bylo propojeno přes TRS (nebo GSM-R) s ventilem VZ, aby se vyloučila případná prodleva daná reakcí strojvedoucího.

Také lze předpokládat, že by mělo dojít k zastavení vlaku ještě před přejezdem. To znamená, že na trati s rychlostí 160 km/h by musely být závory dole už v momentě, kdy bude vlak jeden a půl kilometru před přejezdem. Když k tomu připočítám úsek trati, který vlak projede během předzváněcí doby, než dojde ke spuštění závor, dostávám se na asi tři kilometry.

A co když po trati pojede těžký vlak tažený motorovou mašinou? Při rychlosti 60 km/h za dobu od začátku předzváněcí doby (začátku signalizace) mu bude trvat tři minuty a při rychlosti 30 km/h dokonce šest minut, než k přejezdu dorazí. Vydrží řidiči na přejezd nevjet? Spíš se budou snažit na přejezd vecpat během předzváněcí doby v co největším počtu a pak (ještě je vlak daleko a času je dost) si budou závory ještě nějaký čas nadzdvihovat. I toto jsem zažil na vlastní kůži.

A co když přejezd vybavený laserovým vynálezem bude dvoj- nebo vícekolejný? Takže závory jsou dole, spustil si je vlak jedoucí po jedné koleji. Přejezd zjistí, že se k němu blíží další vlak po druhé koleji. Takže máme vozidlo na přejezdu mezi závorami a IQ přejezd odpálí VZ na tom vlaku, co je druhý v pořadí. Budeme závodit, kdo tam bude první, aby nás přejezd nezastavil?

Nekázeň řidičů je všeobecné pravidlo. A já k tomu dodávám: *„Kdo se chce šťouchat s vlakem na přejezdu, ať jde radši zápasit do cirkusu s medvědem, tam má víc šancí!“*

Já bych navrhoval v rámci prevence těchto nehod umístit na přejezdy „fotopasti“. Neoprávněný vjezd na přejezd by aktivoval fotoaparát a policie by takového dobrodruha pokutovala.

Na přejezdech se umírá, vznikají těžké úrazy. A my, strojvedoucí, jsme v přímém ohrožení. Proto bych i souhlasil, aby byly přejezdy vybaveny výsuvnou překážkou na silnici, jak je zachyceno na netu na videu odněkud ze zahraničí.

Bobas

Poznámka redakce: Na otázky, které k možným limitům nasazení laserových čidel na železničních přejezdech v článku položil náš kolega, odpovídá generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle.

Generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle reaguje na otázky z článku Horory na přejezdech

Je vůbec šance zastavit vlak ještě před přejezdem?

Autor článku to v podstatě hodnotí přesně. Pokud bychom vyžadovali bezpečné zastavení vlaku před překážkou, doba přejezdu ve výstraze by se musela prodloužit o zhruba 30 až 40 procent současného času. Můžeme však ještě korigovat tuto dobu ve smyslu významného snížení rychlosti vlaku v okamžiku střetu. Těžko se zde hledá vhodný kompromis. Bohužel, je to daň za velmi hazardní chování řady řidičů. Naše společnost cítí dluh vůči strojvedoucím a cestujícím ve vlaku, a proto je pro nás prvořadá ochrana těchto skupin lidí. Záchrana byť jednoho jediného života je nám přednější než to, že o minutu déle zdržíme pár řidičů na přejezdu. Pravdou však je, že prodlužování doby výstrahy na přejezdu povede více a více řidičů k hazardu a budou na přejezd vjíždět. Je taky třeba uvést, že dobrá polovina případů nehod je těch, kdy řidič vjede na přejezd přímo před vlak anebo dokonce do jeho boku a tento systém zde nepomůže.

A co když bude přejezd vícekolejný?

Přejezd s laserovým systémem funguje tak, že se čidlo aktivuje v okamžiku padání závor a jakmile je zjištěn volný přejezd po jeho uzavření závorami, je následně čidlo deaktivováno, takže další vlak po druhé koleji nemůže vyvolat falešnou reakci. A co se týče přebíhajících lidí, ty laserový systém sice detekuje, ale nereaguje na ně. Rád bych zde podotknul fakt, že systémů, které detekují volný anebo obsazený prostor přejezdu, je celá řada, od radarů různých typů po inteligentní kamery – toto není žádný problém. Největším úkolem je, jak naložit s touto informací o překážce na přejezdu, ke kterému se blíží vlak.

Nepomohly by „fotopasti“?

Ano, kamerové systémy jsou dobrá věc, ale bohužel nezachrání životy a zdraví strojvedoucích. Jediným řešením, jak lze předejít tragickým mimořádným událostem, je jakýkoliv spolehlivý systém, který dokáže vlak včas zastavit anebo významně snížit jeho rychlost v okamžiku střetu.

Nestojí za odpověď?

Ve středu 16. prosince 2015 zaslala redakce Zájmů strojvůdce elektronicky dotaz tiskovému mluvčímu státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Dotaz uvádíme v plném znění: *Do dnešního dne se s naší redakcí kontaktovala řada kolegů strojvedoucích, na které se obracejí cestující s dotazy k novému jízdnímu řádu 2015/2016 platnému od 13. prosince 2015. Jízdní řád, jehož vydavatelem jsou České dráhy, neobsahuje spoje všech dopravců a také chybí mezinárodní spoje.* ***Dopravce, i když se označuje jako „národní“, nemá ovšem povinnost zveřejňovat spoje dopravců konkurenčních.*** *Z tohoto hlediska tedy nelze tisku, jehož vydavatelem jsou České dráhy, nic vytknout. Podle ustanovení § 22 odst. 1 písmene d) zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., v platném znění, je ovšem povinností provozovatele dráhy, tedy SŽDC, vydat pro veřejnou drážní dopravu jízdní řády a jejich změny. Náš dotaz tedy směřuje k tomu, zda SŽDC, s. o., jako provozovatel dráhy celostátní i drah regionálních, považuje za dostatečné zveřejnění jízdních řádů pouze na internetu. Je obecně známo, že řada zejména starších spoluobčanů internet nepoužívá a se zjištěním vhodných vlakových spojů má za popsané situace značné obtíže.*

Ani po uplynutí dlouhých týdnů do redakční uzávěrky tohoto vydání ZS na náš dotaz žádná odpověď nepřišla. SŽDC pečlivě vybírá od všech dopravců nemalé částky za použití železniční dopravní cesty. Je tedy i v jejím zájmu (a potažmo našeho státu – majitele železniční infrastruktury), aby po kolejích v její správě jezdilo co nejvíce vlaků. A tím pádem se podílet na vytváření těch nejlepších podmínek pro cestující, aby služeb železničních dopravců – tedy plátců do pokladny SŽDC – v co největší míře využívali. Ať už se jedná o spoluobčany v aktivním věku nebo o ty, jež označujeme jako seniory. Neboť všichni, kteří využívají služeb železničních dopravců, platí jízdné. A nezájem cestujících vede k rušení spojů, tedy k úbytku plateb dopravců do pokladny SŽDC. A zde se pak kruh uzavírá...

A tak nezbývá než veřejně zopakovat klíčovou otázku z elektronického dotazu naší redakce adresovaného SŽDC. – Zda tento vlastník a provozovatel dráhy považuje za dostatečné zveřejnění jízdních řádů pouze na internetu. A vyslovit díky za očekávanou odpověď. Ano, za odpověď předem děkujeme.

Vladimír Selucký

Navštivte penzion Real

Penzion **Real v Bedřichově v Jizerských horách** vám nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí.

Bližší informace:

http://www.penzion-real-bedrichov.cz/, kde je také **v provozu rezervační systém**, anebo na Facebooku: ***www.facebook.com/penzionrealbedrichov***

Společenská rubrika

Jiří Bartoň

Dne 22. února 2016 se dožívá osmdesátky náš kolega, emeritní strojvůdce, pan **Jiří Bartoň**. Jeho poslední aktivní štací byla strojová stanice Lysá nad Labem, kde se velkou měrou zasloužil o vznik základní organizace Federace strojvůdců. Po odchodu do penze spoluzaložil Klub odložených strojvůdců Lysá nad Labem. Na Hanou, kde v poslední době pobývá v Domově pro seniory, mu zdraví, spokojenost, chuť do života a stále dobrou náladu přejí kamarádi z Klubu.

***

Dne 25. ledna oslavil svoji šedesátku pan **Karel Vorel**, strojvedoucí a náš kolega ze základní organizace FS Česká Lípa. Výbor a ostatní členové českolipské ZO Federace strojvůdců mu přejí hodně štěstí a zdraví do dalších let.

***

Dne 12. února oslavil své 60. narozeniny náš kolega **Miroslav Zapletal**, bývalý strojvedoucí, který je nyní v invalidním důchodu. K tomuto jubileu mu blahopřejí a do mnoha dalších let spokojenost, pohodu a zejména zdraví přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace FS Prostějov.

***

V tomto měsíci oslaví svá životní jubilea naši kolegové a členové základní organizace FS Chomutov. 16. února slaví 55. narozeniny pan **Vít Sixta** a 17. února 50. narozeniny pan **Pavel Řeháček**, oba strojvedoucí ČD Cargo. Do dalších let mnoho zdraví, štěstí a úspěchů v osobním i pracovním životě jim přejí kolegové a kamarádi z chomutovské ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 26. února oslaví své padesáté narozeniny náš kolega, strojvedoucí ČD a člen klatovské základní organizace FS, pan **František Janda**. Pevné zdraví, mnoho štěstí a životní pohody mu do dalších let přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců Klatovy.

***

V únoru oslaví svá významná životní jubilea hned tři naši kolegové ze základní organizace FS Letohrad: krásné 90. narozeniny 18. února **Josef Bernkopf**, 65. narozeniny 23. 2. **Jaroslav Adamec** a rovnou sedmdesátku 27. 2. **Josef Páral**. Výbor a ostatní členové letohradské ZO Federace svým oslavencům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí hodně spokojenosti a především pevné zdraví.

***

Vladimír Vladyka

V lednu oslavili svá životní výročí naši pardubičtí kolegové – 10. ledna 75. narozeniny **Vladimír Vladyka**, strojvedoucí ve výslužbě, a 17. 1. rovnou šedesátku strojvedoucí **Josef Tlapák**. Oběma jubilantům srdečně blahopřejeme a do mnoha dalších let spokojeného života přejeme jen to nejlepší a především zdraví. Výbor a ostatní členové základní organizace FS Pardubice

***

Významná životní jubilea oslavili v měsíci lednu dva naši kolegové ze základní organizace FS Louny – 60. narozeniny 4. 1. **Jaroslav Henzl** a pětašedesátiny 26. ledna **Miroslav Beneš**. Ještě mnoho dalších spokojených let, štěstí a hlavně hodně zdraví jim přejí výbor a ostatní členové lounské ZO Federace strojvůdců.

***

Rovnou šedesátku oslaví 21. února náš kolega **Josef Zouhar** ze základní organizace FS Brno dolní. K tomuto jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let hodně úspěchů v práci i osobním životě, štěstí, spokojenost a zejména zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z jeho ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 16. února bude krásné životní jubileum 80 let slavit náš kolega **Antonín Horák** ze základní organizace FS Děčín. K významnému výročí mu blahopřejí a do dalšího života spokojenost, pohodu a hlavně zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z děčínské ZO Federace strojvůdců.

***

Mezi našimi letošními jubilanty je také několik kolegů strojvedoucích ze základní organizace Ostrava-Cargo. Svoji první padesátku již oslavili 10. ledna **Pavel Dluhoš** a 16. 1. **Pavel Lubojacký**. Pětapadesáté narozeniny slavili 20. ledna **Ondřej Lincer** a 23. 1. **Dalibor Lehocký**. Šedesátku bude 19. února slavit **Jiří Sýkora**. Všem oslavencům jen to nejlepší do mnoha dalších let, spokojenost, úspěchy v práci i osobním životě, štěstí a hlavně zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z jejich ZO.

***

Na konci minulého roku odešel do starobního důchodu náš kolega **Pavel Heyduk**. Výbor a ostatní členové základní organizace Pardubice mu děkují za dlouholetou práci na železnici a na zaslouženém odpočinku do mnoha dalších let přejí spokojenost, pohodu a hlavně zdraví.

***

Na konci loňského a začátkem tohoto roku ukončili svoji práci na železnici naši kolegové, kteří jsou členy základní organizace FS Louny. Do invalidního důchodu odešli 3. října 2015 **Svatopluk Lev** a 3. listopadu **Jaroslav Čečrdle**. Do starobního důchodu odešli 30. listopadu **Milan Müller**, 20. prosince **Jaroslav Mráček** a 3. ledna 2016 **Václav Laube** a **Pavel Novák**. Výbor a ostatní členové lounské ZO Federace strojvůdců jim děkují za vykonanou práci a ještě do mnoha dalších let spokojeného života na zaslouženém odpočinku přejí pohodu a hlavně zdraví.

V této době se dožívají významného životního výročí 60 let naši kolegové. – Dne 12. 2. bývalý strojmistr PP Přerov (ČD) **Zdeněk Janoušek**, 22. 2. kontrolor vozby (ČDC) **Miroslav Kohoutek**, 24. 2. strojvedoucí (ČD) **Jiří Barbořík** a 6. 3. strojvedoucí (ČD) **Jiří Obrtel**. Všem oslavencům přejeme do dalších let mnoho štěstí, zdraví, profesní i osobní pohody. Výbor ZO FS Přerov, ostatní kolegové a kamarádi

***

V měsíci únoru má základní organizace FS Trutnov tyto jubilanty. Dne 20. 2. oslaví svoji první padesátku kolega **Jiří Beran**, ekonomický náměstek naší ZO. Do dalších let mu přejeme hodně štěstí, zdraví, pohody a ať má pro nás stále plnou kasu. O pouhé dva dny později – 22. 2. – oslaví krásných 65 let kolega **Miloslav Hájek**. I jemu přejeme do dalších let jen to nejlepší, spokojenost a hlavně zdraví. Výbor a členové ZO FS Trutnov

***

V lednu oslavil krásné jubileum 60 let strojvedoucí **Jiří Stránský** a 55. narozeniny **Honza Pakosta**. V únoru oslaví svých 60 let strojvůdce **Vlastislav Vodehnal** a 55. narozeniny **Ivan Špinler**. Všem oslavencům přejeme do dalších let hodně štěstí, pevné zdraví a pohodu v profesním i soukromém životě. Kolegové ze ZO FS Česká Třebová

***

Hned v prvním měsíci nového roku oslavili svá životní jubilea padesáti let dva naši kolegové, členové základní organizace FS Jablunkov. A to 14. ledna **Petr Pyszko** a 26. ledna **Jaroslav Cieslar**, oba strojvedoucí na „rychlých kolech“ v PJ Bohumín. Do té další padesátky jim přejeme trochu toho štěstí. A jak se praví, k tomu ať provází vás pevné zdraví. Když práce je i koníčkem, je to prima, i když dodržet jízdní řád je někdy pěkná dřina! Ve dne, v noci, v létě nebo je-li tuhá zima, ať poslouchají vás peršingy i pendolina! – Přejí kolegové ze ZO Federace strojvůdců Jablunkov.

Poslední rozloučení

Na prahu tohoto roku nás navždy opustil pan **Václav Pícha**, strojvedoucí ve výslužbě. Prosíme všechny, kdo tohoto kolegu znali, aby mu věnovali svoji tichou vzpomínku.

Václav Pícha se narodil 28. února 1945 v Praze, kde také prožil své dětství a mládí.

V roce 1959 nastoupil na tříletý učební obor elektromechanik pro Lokomotivní depo Praha-střed. Po vyučení v roce 1962, už jako strojvedoucí, začal jezdit převážně s rychlíky Praha–Ostrava a Praha–Žilina, ale i dalšími. Výkon strojvůdcovské profese byl jeho velkou láskou, bohužel ji ale musel v roce 1982 po úrazu opustit. Tehdejší ČSD mu nabídly místo strojmistra, které pak vykonával na odstavném nádraží Jih. Do předčasného důchodu odešel v roce 2003 na základě pobídky podnikového sociálního programu. Stalo se tak po 41 letech služby na dráze. Důchod si užíval v rodinném kruhu i v obležení vnoučat a volný čas trávil hlavně na své milované chatě. Odešel navždy 3. ledna 2016.

Za vzpomínku na tatínka děkuje syn Jiří Pícha.

***

Dne 12. ledna 2016 jsme se v Obřadní síni v Lysé nad Labem naposledy rozloučili s kolegou a kamarádem, mužem mnoha společenských zájmů, panem **Josefem Světlým**, členem Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem. Z tohoto světa odešel 6. ledna tohoto roku po delší těžké nemoci ve věku nedožitých 70 let.

Všechny kolegy, kteří znali jeho kamarádskou povahu a nemohli se rozloučení zúčastnit, prosíme o tichou vzpomínku.

Za Klub odložených strojvůdců Jaroslav Krupička

***

Se zármutkem oznamujeme, že 22. ledna 2016 v nedožitých 74 letech přešel do firovského nebe strojvůdce **Jaroslav Sobek**, jedna z velkých osobností našeho depa. Kdo jste ho znali, věnujte mu spolu s námi tichou vzpomínku.

Kolegové a kamarádi ze ZO FS Česká Třebová

Povídání o parních lokomotivách řady 524.13

II. část – pokračování ze ZS 2/2016

V roce 1949 přešla služebna ve Žďáře n/Sáz. ze statutu vozební stanice podřízené od roku 1933 Jihlavě (do té doby samostatná služebna soukromé dráhy) do podřízenosti jako strojová stanice k výtopně Brno dolní. V té době zde byla turnusová potřeba 9 lok. 524.13 (byla to čísla 1, 3, 5, 7 až 10, 12, 15). Jiná řada ve Žďáře n/Sáz. nezůstala žádná, lokomotivy byly předisponovány jinam. (421.0, 423.0, 422.0, i velmi stará lokomotiva 314.208 z roku 1882, která jezdila ve Žďáře n/Sáz. na posunu ve stanici i depu.)

To již byly pod hlavičku brněnské výtopny přestěhovány všechny jihlavské „třináctky“. Jihlavská výtopna je po dodání z výroby roku 1943 přidělila (3 ks) do str. st. Okříšky, odkud vozily nákladní vlaky do Grešlova Mýta, případně Šumné. Za protektorátu procházela státní hranice mezi těmito dvěma stanicemi. V „Grešlu“ byla voda i kanál, takže to bylo bez problémů.

Do Brna přešly i původně jihlavské „třináctky“ čísla 11 až 13, které byly po válce zapůjčeny do výtopny Louka u Litvínova. V padesátých letech vozil Žďár n/Sáz. vlaky v celém úseku Havl. Brod–Nové Město na Mor.–Brno, v šedesátých letech vlaky, které začínaly v Brně, vozilo LD Brno dolní, které začínaly v Tišnově vozila str. st. Tišnov. Žďáru n/Sáz. zůstala vozba s „třináctkami“ v úseku Žďár–H. Brod (dva páry osobních vlaků), jeden pár Mn vlaků do Tišnova a posun ve Žďáře n/Sáz.

Za přímého předchůdce lok. 524.13 nutno považovat 6 lokomotiv řady Va bývalé BD (Buštěhradské dráhy), pozdější 524.101 až 106 ČSD; z nich 101 až 103 a 106 později v Brně dolním působily. Tyto lokomotivy měly zpočátku baňatý komín a neměly zařízení tlakové brzdy a byly na mokrou páru. Byly vyrobeny 1917 a 1918. To vše se ve 20. letech rekonstruovalo na pozdější obvyklé provedení. Celkově bylo do roku 1942 vyrobeno 147 ks, a to jak v ČKD, tak ve Škodovce. Jednalo se o výrobu ve čtyřech vzhledových modifikacích. Po technické stránce se stroje 524.1 lišily počtem trubek v kotli, zpočátku měly malotrubnatý přehřívač, od čísla 1121 velkotrubnatý. Deset lokomotiv dostalo na zkoušku ventilový rozvod Lentz – čísla 183 až 187 a 1106 až 1115. Zahraniční železniční správy (FS, SNCF, ÖBB) udávaly úspory na palivu až 10 %, toho však u nás nebylo nikdy dosaženo. Náklady na údržbu rozvodu se zvýšily.

Lokomotiva 524.1306 při působení ve strojové stanici Hodonín (počátek 70. let, foto z archivu Zdeňka Hájka)

Po válce byl u všech lokomotiv tento rozvod přestavěn na klasický šoupátkový Heusinger, stejně tak jako u pěti lokomotiv řady 354.1 (čísla 1169 až 1173), které jako 2. řada u nás měly rozvod Lentz. Těchto pět lokomotiv působilo ve výtopně Horní Heršpice.

Pokud je autorovi známo, jedinou řadou, která s ventilovým rozvodem dojezdila až do konce (1973), bylo 36 lokomotiv řady 431.0, které působily především na jižním Slovensku; dojezdily ve vozební stanici Lučenec. Byly to stroje z lokomotivky ve Floridsdorfu. Je zajímavé, že u ÖBB se ventilový rozvod osvědčoval dobře jak na těžkých a velkých lokomotivách (řada 12), tak i na lokomotivách středního výkonu (řada 78). Tuto tendrovku o uspořádání náprav 2-C-2 a největší dovolené rychlosti 105 km/h mohli vidět i návštěvníci při oslavách 175 let našich železnic v Břeclavi v září 2014.

Za zmínku snad stojí, že již z výroby bylo 13 ks řady 524.1 natřeno zeleně, podobně jako 8 ks řady 423.0. Z hlediska obsluhy těchto lokomotiv byl nevhodně řešen prostor v budce; u obou

„Třináctka“ – stroj 524.1308 – ve společnosti lok. 433.037 ve výtopně Brno dolní (3. 7. 1969). Foto: ing. Jaroslav Kocourek

posledně jmenovaných řad na levé straně byly protaženy vanové plechy až do poloviny okna v budce, na levé straně mohl stát tudíž jen jeden člověk. Též nebylo u 524.1 vhodně vyřešeno umístění sklápěcího roštu těsně u trubkovnice, ta při delším čištění ohně (vysoký případně spečený oheň) trpěla.

Uvedená řada lokomotiv měla sice nápravový tlak 14,5 t, byla však ve skupině přechodnosti „B“, protože měla jednu z nejvyšších hodnot nevyvážených rotujících hmot; proto byla mostaři s oblibou používána na zatěžkávací zkoušky mostů. V roce 1978, kdy se na podzim prováděly zatěžkávací zkoušky nového bránického či ivančického viaduktu, existovala už pouze jediná provozní lokomotiva této řady, a sice 524.1117 v depu Česká Lípa. Proto si ji tam brněnská četa jela na zkoušky vypůjčit.

Pokračování

Zdeněk Hájek

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. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.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 150, 612 00 Brno

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY