● O čem se hovoří – svátky a nespravedlivé plánování pracovní doby ... str. 1 ● Při křtu nového Vectronu ČD Cargo nezazněla jen slova chvály ... str. 2 ● Padesát stupňů na stanovišti? Požádejte o vystřídání! ... str. 2 ● Sliby, zase jenom sliby... str. 2 ● Kolegové ze základní organizace Most jednali na státním zastupitelství ... str. 2 ● Ve správní radě Nadace Okřídlené kolo máme i nadále svého zástupce ... str. 2 ● Zatím jízda do neznáma ... str. 3 ● Z historie vlakového zabezpečovače ... str. 3 ● Trojice traťových kulatin podruhé... str. 3 ● S Elinkou a Bobinkou na Bechyňce ... str. 4 ●

číslo 12
30. června 2016
ročník 69

FSČR

# Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

# Dovolená a státní (ne)svátky u naší profese

Nejprve zde chci polemizovat s titulkem jiného článku, který hovoří o zaměstnancích tzv. druhé kategorie. Osobně jsem nikdy zaměstnance naší firmy tak nerozděloval, ale přesto si myslím, že ocenění by každý zasloužil podle zásluh. Zda se tak v současnosti opravdu děje, nechám na vašem posouzení, pokusím se ale předložit pár „suchých" čísel. Podle mne vyjadřují jistou nespravedlnost.

To, že jsme začali diskutovat o (ne)rovnoprávnosti v oblasti státních svátků, odstartovala zdánlivě banální odpověď jednoho z nadřízených, kdy při předávání upravených rozpisů směn byl v naší profesi zohledněn nově zavedený státní svátek 25. března. Někteří strojvedoucí pár dnů před koncem vyrovnávacího období zjistili, že v tento den sice „získali" turnusové volno, ale jiné díky dorovnání hodin ztratili. A dotyčný ještě konstatoval: *„To víte, podnik musí šetřit!"* A tak se na to šetření pojďme podívat společně. Pokusím se celou situaci zobjektivnit a vše počítat ve dvouletém cyklu tak, abychom u naší profese zohlednili i nárok kondičního ozdravného pobytu (KOP) jednou za dva roky.

Poměrně početná skupina povolání u ČD (zhruba 2200) je zařazena v rovnoměrně rozvrženém pracovním režimu (RR) a jejich týdenní norma pracovní doby je 38,5 hod. Strojvedoucí (počet k 31. 5. t. r. je 3580) pracují v režimu nerovnoměrném (NR), se stanovenou týdenní pracovní dobou 36 hod. Obě skupiny mají v současnosti onu týdenní normu hodin díky kolektivní smlouvě už mnoho roků sníženu oproti zákonu 262/2006 Sb. (ZP) o jednu a půl hodiny a jejich režim je tedy dle mého názoru rovnocenný. Nedá se tak ale již hovořit o poskytnutém volnu. Skupiny zaměstnanců s RR pracovní dobou mají nad rámec ZP zvýšený nárok dovolené o dva týdny (na 6 týdnů), tedy celkem 60 pracovních dnů za dva roky. Přepočítáme-li tuto dobu na hodiny, dostaneme celkem 461 hodin dovolené. V příštích dvou letech připadne na jejich tzv. obvyklé pracovní dny celkem 19 (slovy devatenáct) státních svátků. V přepočtu na hodiny se jedná o dalších 144,12 hod., za které zaměstnavatel vyplatí těmto zaměstnancům pod druhovým znakem 3030 (náhrada mzdy za svátek) náhradu mzdy při jejich nepřítomnosti na pracovišti. Celkem se tedy jedná v těchto dvou letech o 79 dnů zaplaceného volna a v přepočtu 605,2 hodiny.

A jak je na tom strojvedoucí? V kolektivní smlouvě má sjednáno celkem 5 týdnů, resp. 35 pracovních dnů, tj. v přepočtu 180 hodin, protože u této kategorie zaměstnanců je obvyklým pracovním dnem v podstatě každý den v roce. Budu-li tedy sčítat v dvouletém nároku, dostávám se sice celkem k 70 dnům dovolené, což ovšem na hodiny vytvoří „pouze" 360 hodin. A k tomu jednou za dva roky již zmiňovaný nárok na 13denní pobyt KOP. Opět převedeno na hodiny – cca 66,85 hod. Celkem tedy 83 dnů, na hodiny se jedná o sumu 426,85 hod. A to ještě uveďme velmi důležitou skutečnost, a sice že na rozdíl od kteréhokoliv jiného zaměstnance v denním režimu, který získává při nástupu do firmy okamžitý nárok šestitýdenní dovolené, tato nárokovost na KOP neplatí v současné době asi u jedné třetiny strojvůdců. A tak cca 1200 kolegů se dostává do celkové sumy pouze 70 dnů, resp. 360 hodin za dva roky. A jejich nárok, jak je známo, vznikne až po 20 letech profesní kariéry!

Rozdíl, který tato čísla ilustrují (viz tabulka), je snad dost výmluvný. A pokud vyjádřím odpadlý výkon v naší profesi v korunách, bylo za rok 2015 vyplaceno strojvedoucím na druhovém znaku 3030 (náhrada mzdy za svátek) cca za 3 mil. Kč, což je podstatně méně než např. u profese vlakvedoucí, a několikanásobně (desetinásobně) méně než u denních zaměstnanců v režimu RR. Jak je to možné?!

Strojvedoucí s nárokem na KOP má ve zmiňovaném dvouletém období **o 178,35 hodin** volna méně. Přepočteme-li to na jednotlivé měsíce, jedná se o cca 7 hodin měsíčně, o které je strojvedoucí déle v práci. A připočtěme k tomu průměrných 7 hodin strávených na dělených směnách. Zaměstnavatel za ně sice platí jistou odměnou, ale pořád se jedná o čas strávený mimo domov. K tomu ještě doba na nocležnách bez jakéhokoliv finančního zohlednění a dostáváme se na velmi nepotěšitelný rozdíl zhruba 16 až 17 hodin měsíčně navíc oproti pracovní době „osmičkáře".

I to je jeden z důvodů, proč se ptáme odborníků na pracovní právo, jak je možné, že se zaměstnavatel k naší profesi tak chová, a zda to není protizákonné. A pokud je podle zákona vše v pořádku, proč se tedy nechová ke všem stejně!? Ostatně například odpověď právníků z inspektorátu bezpečnosti práce, uveřejněná v jednom z minulých čísel ZS, a de facto i stanovisko JUDr. Bořivoje Šubrta připouští možnost řešení současné situace v oblasti odpadlých výkonů zcela jinak.

Je mi jasné, že tento článek zřejmě vyvolá diskuze o rovnoprávnosti či nerovnoprávnosti, oprávněnosti nebo neoprávněnosti těchto argumentů. Budeme skloňovat placené a neplacené přestávky na jídlo, ale jsem na tuto diskuzi připraven. A budu se také ptát. Například jak je to vlastně v praxi se zajišťováním možností navštívit lékaře v nevyhnutelných případech u strojvedoucího, proč odmítnutí pracovat nad rámec svých závazků vyvolává u některých nadřízených až nepochopitelné reakce atd. Jsem přesvědčen, že v dnešní době při probíhajících jednáních o nutných změnách katalogu práce, kde obhajujeme oprávněné požadavky strojvůdců, vás tyto argumenty přesvědčí o tom, že loajalita, kterou projevujeme při zajištění provozu, mnohdy na hraně (nebo někde už i za hranou) sjednaných pravidel provozu, není nekonečná.

A tak vlastně ANO, tímto srovnáním se podle mne dá mluvit o zaměstnancích druhé kategorie, nebo snad NE!?

*Jaroslav Vincour*
*viceprezident FSČR*

| A/týdenní prac. doba 38,5 | rok 2017 | rok 2018 |
|---|---|---|
| Nárokovost dovolené dny/hod. | 30/230,5 | 30/230,5 |
| Odpadlý výkon ve svátek dny/hod. | 9/69,3 | 10/74,9 |
| SUMA CELKEM za rok 2017 a 2018 | 39/299,8 | 40/275,4 |
| **SUMA CELKEM** | **79/605,2** | |
| **B/týdenní prac. doba 36 (nárok na KOP)** | rok 2017 | rok 2018 |
| Nárokovost dovolené dny/hod. | 35/180 | 35/180 |
| Odpadlý výkon ve svátek dny/hod. | 0/0 | 0/0 |
| KOP | | 13/66,85 |
| SUMA za rok 2017 a 2018 | 35/180 | 48/246,85 |
| **SUMA CELKEM** | **83/426,85** | |
| **C/týdenní prac. doba 36 (bez nároku na KOP)** | rok 2017 | rok 2018 |
| Nárokovost dovolené dny/hod. | 35/180 | 35/180 |
| Odpadlý výkon ve svátek dny/hod. | 0/0 | 0/0 |
| SUMA za rok 2017 a 2018 | 35/180 | 35/180 |
| **SUMA CELKEM** | **70/360** | |

*Významnou událostí letošního veletrhu železniční techniky Czech Raildays v Ostravě byl 14. června křest první lokomotivy Siemens Vectron v barvách národního nákladního dopravce ČD Cargo. K novému hnacímu vozidlu se pro úspěšný televizní pořad POZOR VLAK i další média vyjádřil rovněž prezident Federace strojvůdců České republiky Jindřich Hlas. Na snímku Jiřího Adolfa je ve společnosti známého fotbalového internacionála Antonína Panenky, který byl kmotrem lokomotivy. Blíže o tom dvěma články i několika dalšími fotografiemi na druhé straně tohoto vydání našeho časopisu*

# Svátky a zaměstnanci druhé kategorie? Lze to změnit kolektivním vyjednáváním!

Sedmého června se na prezidiu FSČR uskutečnilo podnětné pracovní setkání s předsedou Asociace pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů JUDr. **Bořivojem Šubrtem**. Vedle prezidenta FSČR **Jindřicha Hlase** a dalších členů prezidia naší odborové organizace s vrcholným zástupcem AKV diskutovala rovněž ing. **Lucie Bauerová** z odboru personálního GŘ ČD.

*JUDr. Bořivoj Šubrt (foto: L. Poláček)*

Předseda AKV se nejprve vyjádřil k připravované novele zákoníku práce, jejíž návrh už byl předložen k projednání do legislativní rády vlády a bude se jím zabývat Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. Velmi **problematický § 24**, který navrhoval omezit pravomoci menších (a tedy i profesních odborových svazů) v procesu kolektivního vyjednávání v něm nakonec **zařazen není**! Není ovšem vyloučeno (a Českomoravská konfederace odborových svazů jako iniciátor se s tím nijak netají), že tato změna se i v budoucnu opět dostane na pořad jednání.

Viceprezident FSČR **Jaroslav Vincour** v souvislosti s letos nově zavedeným svátkem v době Velikonoc poukázal na nespokojenost našich kolegů s nerovnoprávným postavením, v jakém jsou provozní zaměstnanci skupiny ČD pracující v režimu nerovnoměrně rozvržené pracovní doby oproti zaměstnancům, kteří mají svoji pracovní dobu rozvrženu rovnoměrně: *„Protože si zákazník upravil objednávku služeb dopravce, byly předány nové rozpisy směn, které 25. březen označily jako den pracovního klidu a chybějící hodiny byly přesunuty jinam. Na naši otázku, proč se tak stalo, nám bylo řečeno, že firma musí šetřit. Ptáme se tedy, proč stejný princip neplatí i u jejích zaměstnanců s rovnoměrně rozvrženou pracovní dobou!? Je možno takový stav napravit v kolektivní smlouvě?"*

**Bořivoj Šubrt:** Tento problém, který je specifický pro podmínky železniční dopravy, ale například také zaměstnanců hypermarketů, jsme již mnohokrát řešili i na půdě AKV. Například ve vánoční svátky, když nepřipadnou na víkend, lidé směny nemají, přestože v normální pracovní dny je mají. Zákon to neřeší a bohužel není žádná politická vůle to řešit. Právě v obchodních řetězcích ale již známe případy, že se tuto problematiku do kolektivní smlouvy podařilo zahrnout. A bylo by tak samozřejmě možné učinit i v podmínkách kolektivního vyjednávání na železnici. Situace zde vypadá takto. – V pracovní den vlak normálně jezdí a ve svátek nejede. Protože se jedná o nerovnoměrné rozvržení pracovní doby, je tam obojí přístup možný a nelze říci, že se jedná o porušení zákona. Je to ale i otázka etická. Může platit, že vlak ve svátek nejede, a tak nenaplánujeme ani směnu, takže tam pak nemáte nic a je to váš volný den. Anebo ten vlak tam sice není, ale směna je tam naplánována a práce nebude vykonávána, protože vlak nejede, tedy práce odpadla a je to tzv. placený svátek!

**Jaroslav Vincour:** *Je to sice docela „horká kaše", ale zaměstnavatel by přece mohl přistupovat ke všem zaměstnancům stejným způsobem!? Naplánovat pak tedy stejným způsobem pracovní dobu i zaměstnancům s rovnoměrně rozvrženou pracovní dobou a ošetřit si tak svátky v týdnu, které by jinak měly odpadlé výkony ve svátek!?*

**Bořivoj Šubrt:** Zaměstnavatel to u zaměstnanců s rovnoměrně rozvrženou pracovní dobou nepotřebuje, úspora tam pro něho nemá žádný význam. U lidí v takovém režimu je pro něho důležitá určitá korelace s jinými firmami, které také pracují od pondělí do pátku. Mzdová účtárna například řeší záležitosti s Českou správou sociálního zabezpečení anebo se zdravotní pojišťovnou, a tyto instituce jinak nepracují. Že by těmto pracovníkům namísto čtvrtka naplánovali sobotu, to by pro zaměstnavatele bylo k ničemu. Plně ale chápu, že u strojvedoucích a dalších zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou ta potřeba je a záleží jim na tom, zda jejich práce odpadne v důsledku svátku. Půjde tedy o to, aby při již zmíněném kolektivním vyjednávání odbory dokázaly prosadit (či dospět k určitému kompromisu), že v takovém případě jde o obvyklý pracovní den, kdy vlak normálně jezdí. A že práce odpadla jen z důvodu svátku a tudíž je to placený svátek. Opravdu ale záleží na výsledku kolektivního vyjednávání, jež k tomu můžete využít.

*Zaznamenal: Libor Poláček*

**Poznámka redakce:** S JUDr. Šubrtem byla diskutována i řada dalších zajímavých témat, jako je například institut dělené směny anebo možnosti využití přiměřené doby na oddech a jídlo (PDOJ). K nim se vrátíme dalšími články, jež budou zveřejněny v ZS č. 13-14/2016.

# Nejen slova chvály

Čtveřicí dalších snímků, které pořídil člen redakční rady Zájmů strojvůdce Jiří Adolf 14. června na veletrhu Czech Raildays v Ostravě, představujeme novinku ve vozidlovém parku společnosti ČD Cargo. Novou interoperabilní lokomotivu Siemens Vectron, která u ČDC nese označení 383 001-5.

O vysokých výkonech a především širokých možnostech provozního nasazení těchto designově nesporně elegantních lokomotiv není třeba vůbec pochybovat. Jejich počet se má v brzké době u národního nákladního dopravce dále rozšiřovat a pro ČD Cargo budou v tomto směru jistě jenom přínosem.

Z pohledu strojvedoucích, kteří na nich budou vykonávat svoji službu, však bohužel nemůžeme zůstat pouze u chvály a superlativů. Je totiž nutné zmínit i výhrady právě k pracovním podmínkám na stanovišti strojvedoucího.

*„Nelze než přivítat, že konstruktéři i v případě deformační zóny tohoto stroje mysleli na bezpečnost strojvůdce. To je opravdu zásadní. Každý kolega si však také ihned povšimne, že se tak stalo do jisté míry na úkor výhledu na trať. A obzvláště nezvykle působí, že zde prakticky chybí boční okénka. Ta jsou totiž posunuta až dále za strojvedoucího,“* komentuje novou lokomotivu prezident Federace strojvůdců ČR Jindřich Hlas, který měl možnost se s ní detailněji seznámit na jejím křtu na ostravském veletrhu. *„A samostatnou kapitolou je zcela chybějící hygienický koutek. Ten by u moderních lokomotiv 21. století již mohl být samozřejmostí,“* zdůrazňuje kolega Hlas.

*Připravil Libor Poláček*

# Křest nového Vectronu ČD Cargo

První z řady nových interoperabilních lokomotiv Vectron 14. června na mezinárodním veletrhu železniční techniky Czech Raildays oficiálně představily a pokřtily společnosti ČD Cargo (ČDC) a Siemens. Nákup nových interoperabilních lokomotiv naplňuje strategické rozhodnutí managementu ČD Cargo, kterým je výraznější expanze na zahraniční trhy. Kmotrem lokomotivy se stal známý fotbalový internacionál Antonín Panenka.

Slavnostního křtu nové lokomotivy ve firemních barvách a se sloganem „Napříč Evropou“ se spolu s **Ivanem Bednárikem**, předsedou představenstva ČD Cargo, a **Romanem Kokšalem**, ředitelem divize Mobility, Siemens ČR, zúčastnila i celá řada hostů. Mezi nimi nechyběli ani prezident Federace strojvůdců **Jindřich Hlas** a členové prezidia FSČR **Jan Zahula**, **Jiří Šafařík** a **Petr Čechák**.

*„Nákup nových Vectronů byl promyšleným tahem vyplývajícím z aktualizované firemní strategie ČD Cargo,“* zdůrazňuje **Ivan Bednárik**: *„I nadále si chceme minimálně udržet, ale spíše posílit naši pozici mezi pěti největšími evropskými nákladními dopravci. Je nepochybné, že se v tom případě neobejdeme bez razantnější expanze na zahraniční trhy a tedy i nových interoperabilních lokomotiv. Mohu navíc ujistit, že se nejedná o naši poslední investici v oblasti hnacích vozidel, ostatně součástí kontraktu se společností Siemens je i opce na dodávku dalších lokomotiv.“*

Využití nových Vectronů především na zahraničních relacích odpovídá skutečnost, že jsou schopné provozu nejen ve všech sousedních zemích, ale například i v Maďarsku nebo Rumunsku. V případě potřeby navíc může ČDC požadovat rozšíření výbavy a způsobilosti stroje vést vlaky v dalších zemích, např. v Chorvatsku, Slovinsku a Nizozemí, dále pak smlouva umožnuje zahájit jednání o provozu v Itálii a Belgii. Všechny lokomotivy Siemens Vectron v barvách ČDC splňují nejpřísnější evropské standardy, vybaveny jsou mimo jiné i technologiemi ETCS nebo GSM-R a stanou se tak nejmodernějšími vozidly v rozsáhlé flotile ČDC. Jejich sílu dokazuje nejen vysoký výkon 6,4 MW, ale i maximální rychlost na úrovni 160 km/h, což umožňuje efektivní přepravu dlouhých a těžkých vlaků i na tratích, které jsou zatíženy hustým provozem.

*S použitím tiskové zprávy ČD*
*(foto: Jiří Adolf)*

# Sliby, zase jenom sliby …

Zprávu z prvního červnového dne o otevření nového Gotthardu ve Švýcarsku – železničním tunelu o rekordní délce 57 km – zaznamenal snad každý. Vlaky zde budou jezdit rychlostí 250 km/h. Velmi mě zaujal způsob financování takových výjimečných staveb ve Švýcarsku: Švýcaři o něm rozhodli v referendu v roce 1998. **Peníze plynou především z daní ze silniční nákladní přepravy.** Je pozoruhodné, jak si Švýcaři dovedou vážit svého životního prostředí a pečovat o jeho zlepšování, třeba minimalizací kamionové přepravy. Jak by asi takové referendum dopadlo u nás, kde většina masmédií nevidí na železnici nic kladného. Naopak, drážní doprava je podle nich černou dírou na státní dotace. A v tomto směru „masíruje“ veřejné mínění. Zveřejnění všech podobných blábolů by jistě vyšlo na obsáhlý román. Kéž by příklad Švýcarska byl nakažlivý. Zejména pro naši politickou reprezentaci, která rozhoduje o státní dopravní politice, dnes spíše o nepolitice doprovázené řadou omšelých frází a nenaplněných slibů…

Optimista usměrněný zmíněnými bláboly namítne, že přece jezdíme rychlostí 160 km/h, co chceme v našich podmínkách více? Pesimista bude kontrovat: Na pár kilometrech! Při stavebních úpravách I. koridoru v polovině 90. let mezi Brnem a Českou Třebovou došlo jen k elektrizaci a generální opravě stávající tratě. Nebyl vyrovnán ani jeden oblouk, nebyl postaven žádný nový tunel. V některých stanicích nejsou podchody a není zajištěn bezpečný bezbariérový přístup. Úsekově je sice dovolena rychlost 140 km/h, ale to nevyrovná ztráty z úseků, kde se jezdí 75 km/h. A pokračování z České Třebové? Mezi Ústím n. O. a Chocní se stále jezdí hluboce pod stovkou. O přeložce se desítky let jen mluví… Na řadě tratí by se bez větších úprav už dnes mohlo jezdit rychlostí 200 km/h. Například na převážné části tratě Břeclav–Brno. Chybí jen jedno: **Odstranit úrovňové přejezdy!** Stavebně-technický problém by to nebyl, jen ta politická vůle chybí. Vedle kratších přepravních časů v dálkové přepravě by se zvýšila propustnost tratí. Což by přispělo k naplnění dikce Bílé knihy EU – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému, který mimo jiné zahrnuje přesunutí 50 % přepravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu. V případě osobní dopravy výrazně zvýšit podíl železnice. Ale to už jsme opět v zajetí mnoha velkohubých slibů a stohů popsaného papíru s nulovým efektem pro občany této země.

A je zde další, dlouhá léta neřešená, věc: **Harmonizace podmínek přepravního trhu.** Tento bod byl již v dokumentu vlády ČR ze dne 13. 7. 2005 nazvaném Dopravní politika ČR pro léta 2005 až 2013. Zatím další hromada nesplněných slibů. Kamiony objíždějí dálnice zatížené diskutabilní částkou mýta po silnicích nižších tříd a zejména silnice II. třídy, které jsou v majetku krajů, systematicky ničí. O tragických nehodách (viz Studénka 22. 7. 2015) se nebudu raději rozepisovat. Zatímco železniční dopravní cesta je zpoplatněna do posledního metru, tak veškeré zvýšené náklady s údržbou silnic, způsobené těžkou kamionovou přepravou, jdou jen a pouze z kapsy daňových poplatníků. Tedy nás všech.

Léta opomíjenou a neméně významnou záležitostí jsou i tzv. externí náklady dopravy, zkráceně **externality**. Jedná se o náklady, za které jejich původce nic neplatí. Pro názornost zmiňme jen činnost složek Integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách v silniční dopravě nebo imise způsobující překročení hygienických limitů znečistění ovzduší. Z toho plynoucí zvýšená nemocnost a náklady s tím spojené samozřejmě neplatí původce imisí, ale veřejné zdravotní pojištění. Zmíněné externality jsou mnohonásobně vyšší u silniční dopravy než u železnice. Ani na tato fakta však neberou naše politické reprezentace zřetel. Železnice nepatří mezi módní trendy. A tak se stále pohybujeme v bludném kruhu opředeném pavučinami nečinnosti a naplněném zatuchlým vzduchem z vyřčených, ale drahná léta nesplněných slibů.

U skupiny ČD působí kromě Federace strojvůdců a OSŽ, jež jsou v tomto směru již aktivní, dalších osm odborových svazů. Řada z nich zastupuje i odboráře u SŽDC a také u některých soukromých subjektů majících vztah k železnici. Nazrál čas, aby všichni usedli k jednomu stolu a dohodli se na společném postupu jednání s nejvyššími orgány spravujícími naši krásnou zemi. Aby i u nás, v srdci Evropy, již 177 let trvající železniční doprava nestagnovala v překonaných stereotypech, ale dosáhla ve všech směrech úrovně 21. století.

*Vladimír Selucký*

# Padesát stupňů na stanovišti? Požádejte o vystřídání!

K napsání tohoto článku mě přivedly okolnosti znovu nastávajících horkých letních dnů a stále se opakující nedostatky v pracovních podmínkách a (ne)vybavenosti hnacích kolejových vozidel, které jsou při výkonu práce strojvedoucího obrovskou zátěží na lidský organismus. Jedná se o podmínky ochrany zdraví při práci s rizikovými faktory mikroklimatických podmínek, zátěže nadměrným teplem nebo chladem. V některých případech se vyskytuje kombinace dvou i více faktorů působících negativně na zdraví zaměstnanců, například nadměrná teplota doprovázená extrémně silným hlukem atp.

Připomeňme si, že ochranu veřejného zdraví a veškerou její problematiku řeší: ● zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, ● zákon č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů a ● nařízení vlády 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany při práci v platném znění, jak uvádějí provedené změny nařízením vlády č. 68/2010 Sb., č. 93/2012 Sb. a číslo 9/2013 Sb.

Opětovně chci připomenout zejména **zátěž teplem**. Je definována nařízením vlády č. 361/2007 Sb. § 3a a následující. Dlouhodobě přípustnou zátěží teplem je doba limitovaná množstvím tekutin ztracených při práci z organismu potem a dýcháním, která činí pro aklimatizovaného muže či ženu maximálně 2 160g.m$^{-2}$, což odpovídá ztrátě 3,9 litrů tekutin za osmihodinovou směnu pro standardní osobu o ploše povrchu těla 1,8 m$^2$. Zátěž se dělí do tříd práce podle celkového průměrného energetického výdeje (M) vyjádřené v brutto hodnotách, kterými jsou hodnoty zahrnující i bazální metabolismus BM, přičemž jednotkou je jeden watt na 1 m$^2$ tělesného povrchu muže nebo ženy. Proto je potřeba k ochraně zdraví před účinky zátěže teplem nebo chladem (v zimním období) poskytovat ochranné nápoje. Teplota u třídy práce IIa činí 18 až 26 °C a u třídy práce IIb 14 až 32 stupňů Celsia.

Pokud je na stanovišti instalován zdroj tepla (chladu), jedná se o klimatizaci a ta musí splňovat všechny podmínky, pro které je určena. Stručně řečeno být funkční! Z praxe je známo, že tomu tak často není. Někdy není vůbec nainstalována anebo nefunguje. Pokud se vyskytnou takové případy, kdy teplota na stanovišti dosahuje např. 50 °C anebo i více, a strojvedoucí se necítí za takových extrémních podmínek disponován k dalšímu bezpečnému výkonu své služby, neměl by ve vlastním zájmu váhat a rozhodně požádat o vystřídání. Zaměstnavatele nic nezbavuje odpovědnosti, že musí být zajištěna ochrana zdraví jeho zaměstnanců!

*Josef Daněk*
*vedoucí oddělení BOZP FSČR*

# Kolegové ze ZO Most jednali na státním zastupitelství

Případ květnového napadení našeho děčínského kolegy agresivním cestujícím v železniční stanici Most, o kterém jsme psali v minulém vydání Zájmů strojvůdce, prozatím ještě nedospěl k potrestání zdrogovaného násilníka. Přesto zde velmi rádi informujeme o krocích, jež v tomto směru podnikli zástupci výboru mostecké základní organizace FS.

Naše velké ocenění zaslouží především skutečnost, že předseda této ZO Martin Suk a místopředseda Pavel Drtina sedmého června navštívili Okresní státní zastupitelství v Mostě.

Poukázali na neúměrně dlouhou dobu, jež uplynula od napadení strojvedoucího M.K., aniž by došlo k obvinění pachatele.

*„Státní zástupkyně se snažila uvedený případ dohledat mezi podáními na úřadě a v počítači podle jména pachatele, ale ukázalo se, že tento případ nedorazil na zastupitelství od vyšetřovatele. Dali jsme najevo nesouhlas s průtahy ve vyšetřování a paní státní zástupkyně zatelefonovala vyšetřovateli. Ten ji seznámil s okolnostmi případu s tím, že obvinění a kvalifikace činu bude uzavřeno do několika dnů. Státní zástupkyně dostala od vyšetřovatele číslo jednací s tím, že již přes svůj počítač může nahlédnout do spisu,“* informoval nás o průběhu této návštěvy kolega Drtina a doplnil: *„Bylo nám tedy řečeno, že zastupitelství začne konat hned po doručení na úřad. Státní zástupkyně byla zároveň překvapena naším zájmem o případ děčínského kolegy a také tím jak se naše Federace dokáže i v těchto situacích zastat svých členů. Doufáme tedy, že se řízení rozběhne, jak má, a pachatel bude co nevidět stát před soudem.“*

Kolegům ze ZO FS Most za jejich angažovanost a osobní intervenci na státním zastupitelství děkujeme. Připomeňme si v této souvislosti, že naše odborová organizace zde postupovala i plně v souladu s ustanoveními trestního řádu, tedy zákona č. 141/1961 Sb. v platném znění. Podle jeho § 1, odst. 2 platí, že *„pomáhat k dosažení účelu trestního řízení je právem a podle ustanovení tohoto zákona i povinností občanů.“* Paragraf 2 v odstavci 7 dále uvádí: *„Všechny orgány činné v trestním řízení spolupracují se zájmovými sdruženími občanů a využívají jejich výchovného působení.“*

*Libor Poláček*

# Ve správní radě Nadace Okřídlené kolo je i nadále zástupce Federace strojvůdců

Další, v pořadí již 43. zasedání správní rady Nadace Okřídlené kolo (NOK) se uskutečnilo 18. května v Praze. V Domě Bohemika se tentokrát konalo i za účasti prezidenta Federace strojvůdců ČR Jindřicha Hlase a dalších členů prezidia naší odborové organizace.

Účastníci jednání se zabývali aktuálními záměry nadace. Byla přednesena informace o železničním muzeu v Olomouci a v neposlední řadě byl zhodnocen i dosavadní průběh stále ještě pokračující sbírky na podporu restaurování rychlíkového vozu Calm 4-7028 z r. 1936. Máte-li i vy chuť pomoci, můžete přispět na konto **215592525/0300** ČSOB nebo nadaci kontaktovat na e-mailové adrese ***nadace.okridlene.kolo@iol.cz***. Lze tak učinit zasláním dárcovské SMS s textem **DMS CALM** na telefonní číslo **87777**. Službu poskytuje Fórum dárců, cena SMS je 30 Kč, z toho bude na sbírkový účet NOK převedeno 28,50 Kč.

Zástupce FSČR, člen prezidia Petr Čechák, doposud působící za naši odborovou organizaci ve správní radě NOK, stejně jako další člen SR Václav John, oznámili své rozhodnutí nekandidovat již na další období do tohoto orgánu. Předseda SR Martin Vavrečka poděkoval oběma končícím členům za dobrou spolupráci za dobu jejich působením v orgánech NOK.

Federace strojvůdců České republiky však bude mít v nadaci i nadále své zastoupení, neboť na tomto květnovém volebním zasedání úspěšně kandidoval a do její správní rady byl zvolen kolega Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR.

Současné složení správní rady NOK: Martin Vavrečka (předseda), Jaroslav Vincour, Miroslav Kapoun, Alexandr Křížek, Kurt Mužík, Jindřich Rachota, Pavel Švagr, Dušan Tylich a Ivo Vykydal

Dozorčí rada NOK: František Bureš (předseda DR), Antonín Blažek, Jiří Loucký, Roman Štěrba a Jiří Tylich.

*S použitím zápisu z jednání připravil*
*Petr Čechák, člen prezidia FSČR.*

*Z květnového jednání Nadace Okřídlené kolo (foto Petr Čechák)*

# Z historie vlakového zabezpečovače

*Dokončení ze ZS č. 11/2016*

**Počátky LVZ**

Připomeňme si vývoj vlakového zabezpečovače (VZ) a vývoj Automatického vedení vlaku CRW & AVV v Československu a v ČR. Budování vlakového zabezpečovače bylo zahájeno v souvislosti s výstavbou autobloku na hlavních tratích v 50. letech minulého století. Byla to technika ze Sovětského svazu. Samozřejmě, že vznikly požadavky, abychom vyvinuli náš československý systém. V roce 1953 tak byl Výzkumnému ústavu dopravnímu (VÚD) zadán státní úkol s cílem vyřešit univerzálně použitelné vlakové zabezpečovací zařízení. Vedoucím řešitelského týmu byl prof. Oldřich Poupě, který již v roce 1955 VÚD předložil návrh dvou alternativních řešení. Zatímco jedno navrhovalo použít v kolejnicích proudy v oblasti zvukových kmitočtů (1000 a 2000 Hz), druhé počítalo s použitím běžného kmitočtu 50 Hz. Obě řešení byla odzkoušena na funkčních vzorcích na trati Praha-Smíchov–Chuchle. S ohledem na to, že se na hlavních tratích budoval autoblok podle vzoru SSSR, kde byly použity kolejové obvody na stálý proud o kmitočtu 50 Hz, padlo rozhodnutí pro druhé alternativní řešení – 50 Hz. Provozní zkoušky navrženého řešení byly zahájeny v roce 1957 a probíhaly dva roky. V r. 1960 byl Liniový vlakový zabezpečovač (LVZ) schválen pro používání na ČSD. Výroba byla delimitována do národního podniku Tesla Lanškroun v Jablonném nad Orlicí. Nasazování LVZ se uskutečňovalo postupně od roku 1961. Zde podotkněme, že vývojová pracoviště a výrobci museli a musí zajistit splnění podmínek od zadavatele. Zákazník si řekne, co pro svůj provoz potřebuje. To bylo v tomto případě Ministerstvo železnic a později Ministerstvo dopravy a zejména jeho odbory lokomotivního hospodářství, dopravy a přepravy a sdělovací a zabezpečovací techniky. Koncem 60. let přebírala postupně výrobu LVZ Automatizace železniční dopravy Praha, národní podnik. Do vývojového týmu sem přešel z VÚD ing. Karel Plachetka.

Úkol to byl nelehký. Bylo třeba vyvinout zařízení jak pro mobilní, tak i pro traťovou část. V traťové části byl kolejový obvod doplněn vysílačem, kterým byl motorový kodér spouštěný jízdou vlaku v daném prostorovém oddílu. Samozřejmě, že s tím souviselo vytvoření příslušných vazeb v daném návěstním bodě a závislostí mezi jednotlivými oddíly. Při výběru řešení bylo řešitelům jasné, že je možné jít dvěma cestami:

a) **Zařízení VZ s kontrolou bdělosti**, kde obsluhou tlačítka bdělosti se vyvozuje, že strojvedoucí je dostatečně bdělý a schopný správně reagovat na situaci, kterou VZ vyhodnotil jako závažnou z hlediska bezpečnosti,

b) **Zařízení s kontrolou rychlosti** – zde je skutečná rychlost hnacího vozidla porovnávána s přenášenými informacemi. K tomu, aby bylo možné vygenerovat brzdnou křivku, musely by být k dispozici informace o cílové rychlosti, cílové vzdálenosti, okamžité rychlosti, vlastnostech vlaku, sklonových poměrech trati aj.

Vzhledem k tomu, že v té době chyběla zařízení, která by tyto údaje systému LVZ dodala, bylo rozhodnuto vyvinout zařízení podle a) Zařízení VZ s kontrolou bdělosti. A tak u tohoto typu zařízení bylo v plné kompetenci a odpovědnosti strojvedoucího, aby snížil rychlost a zastavil vlak před návěstidlem v poloze Stůj. Na automatickém bloku byla navíc zavedena u návěstidel automatického bloku tzv. Permisivní návěst Stůj. Pokud tedy bylo návěstidlo na Stůj, tak strojvedoucí rozhodoval sám, zda po zastavení bude po 3 minutách pokračovat dál. Podmínkou ale bylo, že nesmí před sebou vidět konec předchozího vlaku. Přesný postup byl uveden v dopravním předpisu. Název Liniový vlakový zabezpečovač (LVZ) byl zvolen proto, že strojvedoucí prostřednictvím kolejového obvodu dostává informace po celou dobu jízdy na tratích vybavené automatickým blokem s LVZ. Na návěstním opakovači se přenáší 4 až 5 znaků, které jsou odvozeny od znaků hlavního návěstidla, ke kterému se vlak blíží. Z toho jsou dva znaky „restriktivní“ (červená a žluté mezikruží) a dva znaky jsou povolující (zelená a žlutá). Při restriktivním znaku nebo přerušení příjmu kódu z trati, musí strojvedoucí obsluhovat periodicky tlačítko bdělosti. Při rychlosti vlaku pod 10 km/h je uvedena do činnosti automatická výluka.

*Původní návěstní opakovač LVZ-Ž*

Vlakový zabezpečovač LS nepřenáší informace o stupni návěstního omezení rychlosti a nekontroluje skutečnou rychlost vlaku. V 70. letech minulého století se v důsledku úspory zaměstnanců zaváděl systém „jednomužné obsluhy hnacího vozidla“. Při dvoumužné obsluze byla povinnost strojvedoucího a pomocníka, aby vzájemně hlasově ohlašovali návěst na návěstidle, ke kterému se blížili. I když nebyla vybudována traťová část LVZ spojitě a nebyla vybavena také většina železničních stanic, tak došlo ke zrušení výluky funkce kontroly a tlačítko bdělosti byla využito ve funkci kontroly „bdělosti“ strojvedoucího a označeno bylo jako „ŽIVÁK“. Na regionálních tratích bez autobloků tak byl použit systém KBS (kontrola bdělosti strojvedoucího) přesto, že již byl vyvinut bodový vlakový zabezpečovač, který měl být nasazován na tento typ tratí. Skutečností je, že obsluhou tlačítka bdělosti je kontrolována přítomnost strojvedoucího na stanovišti, ale není kontrolována jeho pozornost. Na přelomu 80. a 90. let bylo vyvinuto nové obvodové řešení LVZ, pod označením LS 90. I u tohoto nového řešení byl zachován přenos informací a kontrola bdělosti. Cíle využít řešení a automatizace řízení hnacího vozidla pro vlakový zabezpečovač LS 90 byly potlačeny. Možná zde sehrály svoji roli pronikající informace o řešení Evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Vlakový zabezpečovač LS 90 vyvinul Výzkumný Ústav Železniční ve spolupráci s podnikem Automatizace železniční dopravy Praha. Byl koncipován již tak, že pokud bude dostávat z rychloměru korektní informace, bude VZ kontrolovat i povolenou rychlost.

**Využití LVZ při řešení modernizace koridorů**

Počátkem 90. let zahájily ČD modernizaci tranzitních koridorů. Před zahájením projekčních stavebních prací byly zpracovány studie proveditelnosti a zásady modernizace koridorů. Maximální rychlost byla stanovena do 160 km/h. To sebou přineslo problém řešení zábrzdné vzdálenosti. Na hlavních tratích byla maximální rychlost 120 km/h a zábrzdná vzdálenost 1000 m. Měnit zábrzdnou vzdálenost na tratích vybavených automatickým blokem by bylo velice komplikované. Došlo by ke snížení počtu traťových oddílů, což by v blízkosti velkých uzlů snížilo propustnou výkonost tratí. Modernizace koridorů probíhala několik let a v konečném důsledku by to vedlo ke střídání úseků s různými zábrzdnými vzdálenostmi. Nakonec bylo zvoleno jednoduché řešení s využitím vlastností LVZ. Zábrzdná vzdálenost byla rozložena do dvou traťových oddílů. Příjem kódu žlutého světla na návěstním opakovači VZ znamenal snížit rychlost vlaku tak, aby u následujícího návěstidla byla maximální rychlost 120 km/h. Toto řešení bylo zapracováno do návěstního předpisu D1, ale zpočátku mělo v řadách odborníků mnoho odpůrců. Poukazovali na to, že je to nesystémové řešení a navrhovali vyčkat na nasazení ETCS. Historie ukázala, že to bylo prozíravé řešení. Na koridorech jezdíme rychlostí 160 km/h již dvacet let a komerční projekt ETCS se realizuje teprve v posledních letech.

*Ing. Josef Schrötter*
*nezávislý železniční expert*

# Zatím jízda do neznáma

Do naší nové rubriky Nastražené pasti můžeme zařadit také evidentně nedostatečné rozhledové poměry na přejezdu číslo P 4406 v km 7,214 železniční trati Mikulovice–Zlaté Hory. Jak dokladuje snímek pořízený v květnu kolegou Vladimírem Seluckým, strojvedoucí vlaku přijíždějícího z oblouku vpravo má za současného stavu jen pramalou šanci včas uvidět, zda na tomto přejezdu nehrozí nějaké nebezpečí, například v podobě uvázlého anebo rychle přijíždějícího silničního vozidla.

Proto jsme již za naši odborovou organizaci Federaci strojvůdců písemně požádali o řešení problematiky odstranění problematického, převážně náletového porostu. Vedoucí provozního střediska tratí SŽDC Olomouc, traťmistrovského okrsku Jeseník, nám přijetí této žádosti telefonicky potvrdil a přislíbil podniknout patřičná opatření. Byť zároveň v této souvislosti vyslovil obavy z možných komplikací při jednání s orgány zajišťujícími „zájmy ochrany přírody“.

Máme ale za to, že ochrana nekvalitní divoké zeleně rozhodně nesmí mít přednost před zajištěním zdraví a životů lidí přepravovaných po železnici. Pokud naše redakce dostane informace, jak byla záležitost vyřešena, čtenáře Zájmů strojvůdce o tom budeme rovněž informovat.

*-lp-*

# Díky za spolupráci!

V poslední den měsíce června končí svoji čtyřicet tři let dlouhou pracovní dráhu u železnice **Petr Brothánek**, vedoucí Územního pracoviště Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy (O 18) SŽDC v Brně. K tehdejším ČSD nastoupil v roce 1973. Postupně pracoval jako výpravčí, vlakový a provozní dispečer, kontrolor a ústřední kontrolor dopravy. Ani zastávání vedoucích funkcí ho nevzdálilo od každodenního kontaktu s lidmi z provozu. Své dlouholeté zkušenosti ochotně předával mladým kolegům. Pod jeho vedením vyrostla řada erudovaných odborníků. Byl-li požádán o pomoc, radu nebo odborné stanovisko, tak nikdy neodmítl. Pohotově reagoval na upozornění související s provozní problematikou, jejíž neřešení by mohlo způsobit ohrožení bezpečnosti železniční dopravy.

Kolega Petr Brothánek byl řadu let naším konzultantem při přípravě řady článků do Zájmů strojvůdce. Dovedl otupit ostří sporů při nesmiřitelnosti různých stanovisek při řešení provozní problematiky. I při svých hlubokých znalostech a služebním postavení zůstával vždy skromným členem široké železničářské rodiny.

U příležitosti odchodu na zasloužený odpočinek přejeme Petru Brothánkovi do dalších let především pevné zdraví a dobrou pohodu ve všedních i svátečních dnech. Děkujeme mu za spolupráci a věříme, že i v důchodu bude v jeho žilách stále kolovat železničářská krev a jeho srdce tepat podle grafikonu, který nenarušují mimořádné události a také ti, kteří přes velkohubé proklamace o její podpoře „natírají koleje olejem“.

*PhDr. Libor Poláček, Vladimír Selucký*

# Trojice traťových kulatin

*Pokračování ze ZS č. 11/2016*

Krátce se zmíníme o Brněnsko-rosické dráze (BRE) po stavební stránce. Hned v blízkosti výtopny na hlavním nádraží v Brně byl přes řeku Svratku most o pěti polích. Tři pole byla přes řeku a další dvě přes inundační území (řeka nebyla tehdy tak regulovaná jako dnes). Velmi problematickým místem byl zářez zhruba za dnešním dálničním nadjezdem u Lískovce po bývalý přejezd silnice Ostopovice–Starý Lískovec. Zemina v zářezu pro velký obsah jílu stále ujížděla. Značné množství zeminy bylo nutno odtěžit, aby se sklon svahu zmírnil. Bylo vloženo pět příčných kamenných zídek, podél kolejí byl kamenný odvodňovací příkop.

Největší a snad i nejhezčí mostní stavba byla u střelické vodárny. Zde asi v 15 m vysokém náspu byl široký mostní oblouk zhruba 10 m vysoký s rozpětím asi 15 m z dvoubarevného cihelného zdiva s mohutnými opěrnými zdmi na obou stranách. Někdy v 80. letech minulého století byl oblouk zasypán, zůstala jen betonová propust pro cestu a potok. (Stejně tak byl zredukován podobný daleko menší oblouk na konci opěrné zdi – proti tzv. Zámečku, v místě, kde se rozchází znojemská a jihlavská trať.) Na trati byly po zahájení provozu stanice Horní Heršpice (patřící KFNB), zastávka Střelice (asi 300 m od dnešní směrem k současnému nádraží), zastávky Tetčice, Rosice a konečně stanice Boží Požehnání, dnešní Zastávka u Brna. Od počátku provozu jevila o společnost BRE velký zájem společnost StEG (Staatseisenbahn-Gesellschaft, společnost státní dráhy), která pak r. 1870 otevřela trať ze Stadlau (dnes na území Vídně) do Střelic, dále jí to v době stavby nebylo z konkurenčních důvodů (KFNB) umožněno. Proto StEG postavila na svou dobu velkou výtopnu ve Střelicích, protože tam měly vlaky StEGu končit. S výtopnou bylo postaveno i nové nádraží a velká přijímací budova v charakteristickém slohu StEGu, která je dodnes v téměř původním stavu. Zastávka Střelice byla po otevření nádraží zrušena, současná „Střelice dolní“ pak byla otevřena v září 1998 asi o 300 m od původní dále směrem k Brnu.

*Na snímku z roku 1974 je lokomotiva 556.0203 vyjíždějící s Vn 54983 ze Střelic do Zastávky u Brna. Postupně se zvyšující kamenná hráz byla postavena v roce 1870 v souvislosti s otevřením tratě do Vídně (foto Drahoslav Švestka, sbírka Z. Hájka)*

Výtopna ve Střelicích však údajně nikdy svému účelu nesloužila; lokomotivy StEGu jezdily od počátku provozu tratě Stadlau–Hevlín n/Dyjí–Střelice až do Brna. Střelická výtopna doznala řadu změn. Její vnitřní prostory byly rozděleny na dvě podlaží – sloužila pro hospodářské družstvo a silo, pro jehož potřeby byla v hřebeni střechy zhotovena na brněnské straně věžička. Další úprava výtopny proběhla v 80. letech; částečně byla přestavěna okna – zmizely typické malé tabulky. V nynější době došlo k celkové přestavbě, zmizely typické nadokenní oblouky, hřeben střechy byl podstatně snížen (věžička zmizela již při přestavbě v 80. letech), zmizela typická výtopenská vrata a budova byla na úkor rampy prodloužena směrem k Brnu. V objektu se nachází opravna motorových lokomotiv soukromé firmy.

Na tetčickém zhlaví se od poloviny 70. let nachází přechodová lávka, která nahradila stezku s přejezdem vybudovanou v polovině 50. let. Vzhled lávky však vypadá značně starší – její stavba byla zhotovena z ještě použitelných částí lávky nad nádražím v Hodoníně vyrobených v r. 1902. StEG postupně skupoval akcie BRE, až tato k 1. 1. 1879 právně zanikla a provoz převzala StEG. Tím měla společnost StEG propojeny své tratě z Vídně přes Brno a Prahu až do Drážďan. StEG zdvojkolejnila úsek Střelice–Brno dolní údajně roku 1872 již mimoúrovňovým křížením stanice Horní Heršpice (r. 1870).

Roku 1881 byly otevřeny zastávka Lískovec-Ostopovice a Troubsko-Bosonohy, později zde byla instalována hradla. Do otevření druhé koleje se v Ostopovicích nacházela výhybna. Jako zastávka byl Lískovec zrušen roku 1970. Hradla zde byla téměř až do konce století, aby pak obě byla nahrazena jedním hradlem automatickým asi jeden kilometr pod zastávkou Troubsko. Současně byla provedena banalizace obou kolejí. Zastávka Omice byla otevřena roku 1919. Tetčice byly zprvu zastávkou, od konce 60. let 19. století stanicí. Zastávka Rosice byla zrušena roku 1867, po četných protestech byla roku 1871 obnovena. Velké změny nastaly na území Brna. Nádraží Brno dolní bylo zrušeno pro osobní dopravu roku 1870 po vybudování spojky na dnešní hlavní nádraží, kde pak osobní vlaky končily v části, která patřila StEGu. Po velké přestavbě brněnského nádraží v letech 1903 a 1904 osobní vlaky od Střelic jezdily po nové koleji okolo odstavného nádraží „B“, která odbočovala v místě zvaném „etapa“ z dolního nádraží, aby se tato kolej napojila na vlárskou kolej těsně před mostem přes Svratku. Vlaky od Střelic jezdily pak většinou na 3., případně 4. nástupiště. Roku 1945 byl válečnými událostmi poškozen most v Heršpicích nad břeclavskou tratí. Provoz byl obnoven pouze po jedné koleji, která již v té době sloužila pouze pro nákladní vlaky. Původní druhá kolej se stala vlastně kolejí kusou – v celé délce heršpického nádraží. Po válce na ní stály skoro v celé délce válkou poškozené lokomotivy naše i zavlečené z různých států Evropy ještě počátkem 50. let. Lokomotivy pak podle rozsahu poškození odcházely do dílen, do šrotu, případně byly vráceny domovské železniční správě. Roku 1945 byla postavena spojka od nově aktivované odbočky Státní silnice do H. Heršpic, takže osobní vlaky od Střelic jezdily na 5. nástupiště hlavního nádraží přes Horní Heršpice. Roku 1961 byly na této odbočce osazeny štíhlé výměny pro rychlost 60 km/hod., čímž se jízda stala plynulejší (předtím ze Střelic 4x odbočkou přes čtyřicítkové výměny).

*Pokračování*

*Zdeněk Hájek*

*Výtopna Zastávka (asi rok 1888) a lokomotiva 1161 StEG (u rakouských státních drah ř. 571 a poté u ČSD 401.0). Byla to první čtyřspřežní lokomotiva v Rakousku-Uhersku. Tyto stroje zahajovaly i rychlíkovou dopravu na jubilujících tratích v roce 1924 (foto ze sbírky Josefa Smělíka)*

*Snad nejhezčí mostní stavba cca v km 1,5 u střelické vodárny (dnes zasypána, zůstala jen betonová propust) je na snímku s lok ř. 534.0. Trať Střelice–Okříšky má kilometrování vzestupné ze Střelic (u dopravní kanceláře je km „0“). Trať Střelice–Brno je kilometrována vzestupně z Vídně (v blízkosti St.1 ve Střelicích je km „143“). Foto: ing. Jaroslav Kocourek*

# Vlakem za filmovým létem

Svůj výlet vlakem na jižní Moravu můžete až do září spojit i s návštěvou **Báječného filmového léta**, které připravilo Městské muzeum a galerie Břeclav. V bohatém programu jsou filmová představení, koncerty a besedy se zajímavými osobnostmi ze světa filmu. A doslova lahůdkou pro filmové labužníky je výstava **Jak se promítalo za našich dědečků**, kterou najdete v břeclavském Muzeu pod vodárnou a která vás zavede do kouzelného světa starých promítacích kabin. Návštěvníkům představuje zákulisí a vybavení kinosálů od 50. do 90. let minulého století. Prohlédnout si můžete profesionální promítací přístroje značky Meopta, jež po desítky let sloužily v kinosálech po celé republice. Unikátem je promítací stroj UM 70/35, který se vyráběl v letech 1963–73 a váží více jak půl tuny. Menší návštěvníky zaujme malý kinosál, mají k dispozici několik menších promítacích přístrojů pro 8 a 16 mm film. Děti si mohou vyzkoušet práci promítače, založit a pustit film tak, jak jej znali jejich rodiče. Výstava je otevřena do 11. září. Bližší informace o všech akcích, které jsou pro milovníky filmu připraveny v Břeclavi, najdete na facebooku a na ***www.muzeumbv.cz***.

Na adrese ***www.ceskedrahy.cz*** v sekci Tiskové centrum – Magazíny a periodika bylo publikováno již 41. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah, které přináší příspěvky ze všech oblastí drážní dopravy, mj.:

# Vědeckotechnický sborník ČD

● **Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty** – O základním poslání HZS a k historii sboru na železnici a také řešení mimořádných událostí ve specifickém drážním prostředí. ● **Kvalita osobní železniční přepravy a liberalizace přepravního trhu v České republice** – Požadavky na standardy kvality v osobní železniční přepravě se zaměřením na liberalizaci osobní dopravy v EU a v ČR. ● **Marketingová kampaň – Railjet. Nové zážitky z cest** – Siemens Viaggio Comfort neboli railjet jako moderní vlaková jednotka, která výrazně zvýšila kvalitu cestování na lince Praha–Brno–Vídeň–Graz. ● **Návrh optimalizace zpoplatnění dopravních cest v zájmu rebalance přepravních výkonů** – Analýza zpoplatnění dopravních cest ČR a navržení optimalizace zpoplatnění, jež by zavedlo vyrovnané podmínky soutěže v mezioborovém trhu dopravy. ● **Přínosy zavedení ETCS z pohledu kapacity dráhy** – Možné časové úspory, které přinese zavedení ETCS, a jejich vliv na kapacitu tratí. ● Železniční přejezdy, krizová místa v dopravě – **Jak se dívat na zabezpečení přejezdů a jak by se měli chovat řidiči na železničních přejezdech.**

*Dvojici snímků z letošních prvních červnových nostalgických jízd Elinky M400.001 do Bechyně nám poslal Luděk Horský*

# S Elinkou a Bobinkou na Bechyňce

Historické skvosty v podobě lokomotiv Bobinka E422.0003 a Křižíkovy Elinky M400.001 budou v letních měsících jezdit po naší nejstarší elektrifikované trati. Jízdy historických vozů se uskuteční do 28. srpna. Na vybraných pravidelných spojích každou sobotu a neděli ČD nabízejí jízdy historické soupravy s Bobinkou. Zvláštní jízdy s Elinkou si zájemci můžou vyzkoušet ještě ve dnech 2., 16. a 30. července a 27. srpna.

**Jízdní řád „Elinky“**
**Tábor – Bechyně a zpět**
(2., 16. a 30. července, 13. a 27. srpna 2016)

| směr tam | | stanice | směr zpět | |
|---|---|---|---|---|
| **28460** | **28462** | | **28461** | **28463** |
| 09:39 | 13:39 | Tábor | 12:16 | 16:16 |
| 09:52 | 13:52 | Slapy | 12:05 | 16:05 |
| 10:00 | 14:00 | Malšice | 11:57 | 15:57 |
| 10:20 | 14:20 | Sudoměřice u Bechyně | 11:43 | 15:43 |
| 10:33 | 14:33 | Bechyně | 11:24 | 15:24 |

**Jízdní řád „Bobinky“**
**Tábor – Bechyně a zpět**
(soboty a neděle do 28. srpna 2016)

| směr tam | | | | stanice | směr zpět | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 09:17 | 11:07 | 13:07 | 15:07 | Tábor | 10:52 | 12:52 | 14:52 | 16:52 |
| 09:16 | 11:16 | 13:16 | 15:16 | Horky u Tábora | 10:43 | 12:43 | 14:43 | 16:43 |
| 09:20 | 11:20 | 13:20 | 15:20 | Slapy | 10:40 | 12:40 | 14:40 | 16:40 |
| 09:22 | 11:22 | 13:22 | 15:22 | Libějice | 10:38 | 12:38 | 14:38 | 16:38 |
| 09:28 | 11:28 | 13:28 | 15:28 | Malšice | 10:33 | 12:33 | 14:33 | 16:33 |
| 09:30 | 11:30 | 13:30 | 15:30 | Čenkov u Malšic | 10:30 | 12:30 | 14:30 | 16:30 |
| 09:32 | 11:32 | 13:32 | 15:32 | Třebelice | 10:27 | 12:27 | 14:27 | 16:27 |
| 09:34 | 11:34 | 13:34 | 15:34 | Všechlapy | 10:25 | 12:25 | 14:25 | 16:25 |
| 09:37 | 11:37 | 13:37 | 15:37 | Bechyňská Smoleč | 10:22 | 12:22 | 14:22 | 16:22 |
| 09:42 | 11:42 | 13:42 | 15:42 | Sudoměřice u Bechyně | 10:18 | 12:18 | 14:18 | 16:18 |
| 09:47 | 11:47 | 13:47 | 15:47 | Bežerovice | 10:12 | 12:12 | 14:12 | 16:12 |
| 09:51 | 11:51 | 13:51 | 15:51 | Bechyně zast. | 10:08 | 12:08 | 14:08 | 16:08 |
| 09:55 | 11:55 | 13:55 | 15:55 | Bechyně | 10:04 | 12:04 | 14:04 | 16:04 |

# Ve Veselí bylo veselo

Druhého až čtvrtého června oslavili společně kulatou šedesátku naši kolegové a hlavně výborní kamarádi (na snímku zleva) Janík Macháček, Ivoš Vlachynský, Jožin Čech, Jirka Bartůněk a Lojza Ryp. Oslava se uskutečnila na střelnici ve Veselí nad Moravou-Milokošti. Zahrát přijeli i kamarádi z DKV Praha, se kterými jsme se seznámili na KOPce.

Oslavenci nachystali bohatý raut (zvláštní poděkování si zaslouží Janík a Lojza za výtečný guláš). Účastníci si pak mohli vybrat (mimo nealka) buď 12° Černou Horu, dále z osmi druhů vína, nebo z nespočtu vzorků slováckých pálenek, a to jak vlastních, tak od příchozích.

Kluci, za všechno moc děkujeme, do dalších let vám přejeme pevné zdraví, trochu toho štěstí a ať ta vaše výborná parta z OUŽ Valtice vydrží co nejdéle.

*Za účastníky Jožka Pirát*

# Soubor zajímavých knih o českých nádražích

Renomovaný železniční historik ing. Mojmír Krejčiřík je autorem výpravného šestidílného souboru publikací o českých nádražích, jehož druhá část IV. dílu právě vyšla ve Vydavatelství dopravní literatury Litoměřice. Ojedinělé dílo o významné součásti industriální architektury, kterou výpravní budovy našich nádraží bezesporu jsou, svým rozsahem i komplexností zpracování nemá obdoby nejen v České republice, ale i v evropském měřítku. Na mnoha historických i současných fotografiích a archivních plánech, doplněných faktografickými údaji, představuje autor dílo několika generací železničních architektů na území Čech, Moravy a Slezska, a nepřímo i v celé rakouské (od roku 1867 rakousko-uherské) monarchii, k níž tyto země náležely do roku 1918. A právě v tomto období bylo postaveno nejvíce výpravních budov. Autor postupně dokumentuje stavební historii výpravních budov jednotlivých železničních společností v pořadí, v němž uváděly do provozu své tratě na území dnešní České republiky.

Kniha IV. díl, druhá část je věnována především výpravním budovám Rakouské severozápadní dráhy, tedy výpravním budovám ležícím na tratích Šatov–Mladá Boleslav, Velký Osek–Poříčí u Trutnova, Havlíčkův Brod–Pardubice, Nymburk–Praha, Lysá nad Labem–Děčín, Chlumec nad Cidlinou–Lichkov a Letohrad–Ústí nad Orlicí. Seznámíme se zde například s reprezentativními výpravními budovami této společnosti v Praze-Těšnově nebo v Děčíně východ. Druhou společností, jejíž výpravní budovy kniha představuje, je Ostravsko-frýdlantská dráha.

Vázanou publikaci o 284 stranách lze zakoupit například v pražské prodejně Pragomodel v Klimentské ulici č. 32 nebo přímo u vydavatele na www.vydol.cz za cenu 890 Kč. Poštovné ani balné není účtováno.

# Penzion Real nabízí

v Bedřichově v Jizerských horách ubytování v osmi pokojích o 2 až 4 lůžkách, které mají vlastní sociální výbavu (WC, sprchový kout, umyvadlo), televize na pokojích, možnost připojení na Wi-Fi. Více informací najdete na ***www.penzionreal.cz*** nebo na tel. **+420 777 272 279**.

# Kalendářové vložky

Výrobu a distribuci **kalendářových vložek na rok 2017** (vhodné mj. i do kožených obalů s logem FSČR) zajišťuje Oblast FS Plzeň. Objednávky můžete **do 19. září 2016** posílat elektronickou formu na e-mailové adresy ***Pouzar@epos.cd.cz*** a ***PouzarV@epos.cd.cz*** anebo poštou na adresu: **Federace strojvůdců ČR, Oblast Plzeň, sekretariát přednosty žst Plzeň hl. n., Nádražní 9, Plzeň**. Bližší informace na tel. č. **972 52 4685**.

*Vladislav Pouzar, člen P-FSČR*

# Pozvání na dvě významné sportovní akce

**České dráhy, ČD Cargo, SŽDC a Federace strojvůdců ČR pořádají i letos dvě již tradiční a především významné sportovní akce.**

V sobotu **27. srpna 2016** se koná **16. ročník amatérského dálkového běhu** a **15. ročník dálkového pochodu Tanvald–Spálov**.

Délka běžecké trati i délka pochodu: 18,6 km. Start pochodu je 9:45 až 10:15 na tanvaldském vlakovém nádraží, tamtéž je v 10:00 hod. i start běhu. Trasa trati je značena na silnicích oranžovým sprejem a na lesních stezkách pentlemi. Vede přes Popelnice, Svárov, Velké Hamry, Plavy, Lhotku, zámek Návarov, Jesenný, Bohuňovsko, závěr údolím Kamenice po červené turistické značce až do Spálova. Cíl se nachází v prostoru mezi zastávkou ČD a restaurací „Na Spálově“. V cíli se koná od 12:45 hod. vyhlášení výsledků vytrvalostního běhu a poté je možnost zúčastnit se pietního aktu u pomníčku obětí železniční nehody. Kontakt na pořadatele: 732902701nebo e-mail: ***zahula@fscr.cd.cz***

**XXIX. LOKOMUŽ 2016 a XXV. memoriál Edy Vraštila** se konají v neděli **18. září 2016**. Účastníci absolvují tři disciplíny (triatlon) v těchto objemech: 1 500 m plavání, 40 km jízda na kole, 10 km běh, měří se celkový čas (platí mezinárodní pravidla pro triatlon bez draftu).

Soutěží se v kategoriích M – do 40 let, V – nad 40 let (rozhoduje datum konání závodu), F – ženy. Počet startujících je omezen kapacitou plaveckého bazénu – 32 účastníků.

Místo a čas startu: krytý plavecký bazén na Tržním náměstí v Liberci v 8:00 hod. Přihlášky do 12. září 2016 přijímá: Jan Zahula, Hybernská 13, Praha 1, 110 00, tel.: 9722 46 246, mobil 732 902 701, e-mail ***Zahula@fscr.cd.cz***

***

Sportovních akcí organizovaných naší odborovou organizací se může zúčastnit každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance ČD, ČD Cargo a SŽDC. Bližší informace pro všechny účastníky, včetně kompletních propozic, najdete na internetových stránkách Federace strojvůdců ***www.fscr.cz*** (v záložce Sport).

## Společenská rubrika

Dne 21. června oslavil padesáté narozeniny dlouholetý hospodář základní organizace FS Krnov, pan **Luděk Janešík**, a 23. 6. stejné jubileum předseda krnovské ZO, pan **Roman Malík**. Oběma přejeme pevné zdraví, hodně pracovních úspěchů, mnoho kilometrů bez nehody na kole i na kolejích, a také pohodový soukromý život. Členové ZO FS Krnov

***

Významné životní jubileum, 80. narozeniny, oslavil 21. června emeritní strojvůdce **Jan Filka**. Buď vždy v dobré pohodě, žij si jako král, užívej si všechny slasti, co ti život dal.

Do dalších let hodně štěstí, zdraví, ať Tě život stále baví, přejí kolegové z Karlovarského klubu emeritních strojvůdců.

***

V měsíci červnu oslavili svá životní jubilea hned dva naši kolegové, a to dne 4. 6. šedesátiny pan **Jiří Marcol** a 13. 6. svoji první padesátku pan **Pavel Poppe**. Oba jezdí jako strojvedoucí a jsou členy základní organizace FS Bohumín. Do dalších let jim přejí výbor i ostatní členové bohumínské ZO pevné zdraví, štěstí, hodně životního elánu a mnoho dalších kilometrů bez nehod.

***

Dne 27. června oslavil v plné síle své 65. narozeniny strojvedoucí ČD ve výslužbě a člen mostecké základní organizace FS, pan **Lubomír „Fík“ Pokorný**. K tomuto krásnému jubileu přejí výbor a ostatní členové ZO Most Fíkovi hodně zdraví a elánu do dalších let.

***

Dne 6. července oslaví 70. narozeniny člen Klubu odložených strojvůdců, strojvedoucí v.v. z bývalé strojové stanice Lysá nad Labem, pan **Ludvík Hodboď**. Ludvo, k tomuto pěknému výročí přejeme vše dobré, hlavně zdraví, dostatek elánu a dobrou mysl dnes i do mnoha dalších spokojených let života. Kolegové a kamarádi z Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem

***

Mezi našimi červencovými jubilanty jsou i dva kolegové ze základní organizace FS Hradec Králové. Druhého července oslaví svoji první padesátku **Petr „Rezistin“ David** a 31. 7. bude mít 60. narozeniny **Jan Cibulka**. Za výbor a ostatní kolegy z královehradecké ZO jim přejeme pevné zdraví, jasnou mysl, štěstí a spokojenost.

***

Desátého července bude slavit své šedesáté narozeniny náš kolega **Zdeněk Vosátka** ze základní organizace FS Čerčany. K významnému jubileu mu blahopřejí a do mnoha dalších let spokojenost v práci i osobním životě a především zdraví přejí výbor a ostatní členové čerčanské ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 14. července se dožívá šedesáti let náš kolega **Josef Blažek** ze základní organizace Ostrava-Cargo. Ještě mnoho dalších spokojených let, úspěchy a osobní štěstí a k tomu pevné zdraví mu přejí výbor ZO a ostatní kolegové.

***

V červenci oslaví svá životní výročí hned trojice našich kolegů, členů základní organizace FS DKV Praha – 55. narozeniny 6. 7. **Jaroslav Schnaubert** a rovnou šedesátku 1. 7. **Pavel Bečvář** a 3. 7. **Karel Vaňkát**. Hodně štěstí, zdraví a spokojenosti do mnoha dalších let jim přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců.

***

V červenci slaví krásné životní jubileum 70 let pan **Richard Nechvátal**, náš kolega ve výslužbě a bývalý člen základní organizace FS Telč. Výbor a ostatní kolegové z této ZO mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí osobní spokojenost, štěstí a hlavně zdraví.

***

Desátý červenec bude dnem, kdy své 65. narozeniny oslaví náš kolega **Karel Lux** ze základní organizace FS Letohrad. Do dalšího spokojeného života jen to nejlepší, štěstí a především pevné zdraví mu přejí výbor a členové letohradské ZO Federace strojvůdců.

**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 1004/150, 612 00 Brno**

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY