● Na otázky odpovídá předseda Asociace pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů JUDr. Bořivoj Šubrt ... str. 1 ● Kdo (ne)má zájem na odstranění příčin mimořádných událostí ... str. 1 ● Pardubická stahovačka podruhé ... str. 2 ● Naše otázka zní: Neplní si povinnosti anebo předpis zneužívají!? ... str. 2 ● Proč strojvedoucí musí dokonale znát tratě, po kterých jezdí ... str. 2 ● Mesiáš na voličský průkaz? Ne! ... str. 2 ● Dříve Nixon, dnes ASDEK ... str. 3 ● Nechej se vycpat, stará ondatro! ... str. 3 ● Automatizace v řízení hnacích vozidel – CRV & AVV... str. 3 ● Trojice traťových kulatin ... str. 3 ●

číslo 13-14

15. července 2016
ročník 69

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Zase projeté návěstidlo!

A hned dodávám: rozbité mašiny, zraněný strojvůdce, rozvrat dopravy s tisíci cestujícími, kterým bylo cestování zkomplikováno a kteří si to jistě budou pamatovat, až se budou příště rozhodovat o způsobu přepravy. A ke všemu ještě dost ostudy, o kterou se nepochybně rády postarají sdělovací prostředky. Je-li příčinou selhání strojvůdce, což asi bude v takových případech nejčastější u takové mimořádné události, bude to mít s velkou pravděpodobností i negativní vliv na nějaká další vyjednávání odborové organizace se zaměstnavateli.

Myslím, že my strojvůdci se vzácně shodneme s našimi představenými na všech úrovních na škodlivosti pochybení strojvedoucích s následkem projetých návěstidel se zákazovou návěstí. Mám však obavy, že to je jediný společný názor na celý problém projetých návěstidel. Vyšetřovatelé uzavřou mimořádnou událost (MU) a my se dozvíme, že její příčinou bylo „nerespektování návěsti Stůj" (nebo Posun zakázán). Ponechám teď poněkud stranou pojem „nerespektování" jako špatnou jazykovou výbavu těch, kteří píší protokoly o MU. Neboť nerespektování představuje úmysl. Následuje tzv. opatření. Což je zpravidla cár papíru vložený do vyhlášek o potřebě zvýšené pozornosti, kázně, dodržování předpisových ustanovení atd. Lidé z kanceláří upozorňují na nebezpečí projetých návěstidel nás, kteří si jako první přitom můžeme natlouct hlavy. V tom lepším případě.

S více než třicetiletou praxí jsem přesvědčen, že projeté návěstidlo není prvotní příčinou. I to už je většinou jen následek něčeho, co vlastní nedovolenou jízdu za návěstidlo předcházelo. Podle reakce vyšetřovatelů a nadřízených, kdy je nešťastnému průšviháři nařízeno přezkoušení z předpisů, došli asi šéfové k názoru, že příčinou našich selhání je naše předpisová neznalost. Kdyby si to totiž nemysleli, znamenalo by to jediné, a sice že přezkoušky jsou jen bezvadně se hodícím klackem pomsty. Nebo aspoň trestu. Buzerací, chtělo by se mi říct. Tím nezpochybňuji možnost, že opravdu nemohlo být primární chybou neznalost předpisů. Ale po tom se nepátrá.

Vedení drah, inspekčních orgánů, ministerstva i prezidium FS upozorňují na velký nárůst takových případů. My strojvůdci máme opravdu největší zájem na naší bezchybné službě. Málokdo si, kromě ohrožení vlastního života a zdraví, umí představit ten pocit viníka. Někoho, kdo selhal. To jsou chvíle, které na nás působí nesmírně stresujícím způsobem. To, co tady chybí, je kvalifikované hledání skutečných, prvotních příčin našich selhání. Jsem však také přesvědčen, že o skutečné nalezení těchto příčin není ze strany ČD ani ostatních dopravců, natož SŽDC, zájem. Mohlo by se, kromě obecného konstatování o omylnosti člověka, dojít třeba k poznání, že strojvůdci jsou velmi přetěžováni. Že jejich služba je stres na stresu, že jsou zavaleni dalšími a dalšími povinnostmi za jiné, existující či už zrušené zaměstnance. Že není týdne, kdy by nevyšla nějaká vyhláška s dalšími povinnostmi a změnami. Že dodržování předpisových ustanovení je sice deklarováno, ale vlastně to ani není žádoucí. Že musí jezdit na hnacích vozidlech často se vyznačujících nespolehlivostí, přestože v sebechvalném časopise Železničář se mohou dočíst o dokonalosti těchto nových superstrojů. Že jsou mašinfiři unaveni hlukem, že spí na nocležnách nevhodných ke spaní, ba dokonce před šichtou někde mezi skříňkami na zemi. Že nemají prakticky čas na čerpání PDOJ. Že jim bylo plánem práce přikázáno odsunout únavu někam za konec šichty. Což je nesplnitelný úkol.

Zjištění a doporučení psychologů, hygieniků a dalších odborníků by asi odkrylo závažné nedostatky a znamenalo by to další náklady. V době, kdy vedoucí všech stupňů mají jeden hlavní úkol – úspory! Sebrat na šichtě strojvůdcům pár minut, připravit je o pár desetikorun na stravném, toť program drážních šéfů! Aspoň u ČD určitě. To má přednost před životy našimi i cestujících.

Mohlo by se taky přijít na to, že ČD (jak je tomu u ostatních dopravců, nevím) porušují zákon. Tím, že zákonný odpočinek mezi směnami o minimální délce 6 hodin není a nemůže být v mnoha případech dodržen. Mezi směnami se vytvoří, mnohdy s odřenýma ušima (a ošizenými nástupovými tabulkami), umělé šestihodinové volno. Že do toho volna určeného k odpočinku je zahrnuta doba chůze na nocležnu, po spaní na místo nástupu nebo jinam, kde jsou uloženy klíče od vozidla, o tom by se asi neradi páni manažeři šířili. Ba dokonce, aby mohl ten umělý čas šesti hodin být vytvořen, běhá strojvedoucí v době plánovaného odpočinku po stanici s uzamykatelnými podložkami.

Příčin vzniku MU z důvodu projetých návěstidel se zákazovou návěstí je jistě víc a není v silách jednoho mašinfíry (ani manažera) je všechny odhalit. To není ani smyslem mého článku. Chci se jen ptát: Co všechno se ještě bude muset stát, aby se tímto problémem začal někdo vážně zabývat?! Jak vidět, milionové škody ani životy a zdraví strojvůdců tím popudem nejsou. Dokud se budou „zodpovědní" zabývat pouze trestem pro viníky a spokojí se s konstatováním o „nerespektování", pak jediným výsledkem jejich práce bude tzv. „opatření". Varovná vyhláška v depu nebo přečtená ve škole. Nic se nezmění. K tomu je ovšem potřeba, aby ti, kteří z titulu své funkce něco dělat mohou, sestoupili z oblaků neomylnosti mezi nás. Jak řekl kdysi nestor našich železnic a přítel mašin i strojvůdců, pan ing. Kocourek: *Ty nehody, to nejsou nehody strojvůdců. To jsou nehody nás všech.*

A ještě jedna otázka mě napadá: Nenastal čas k zavedení povinných bezpečnostních přestávek?

Strojvůdce Antonín Matys

O čem se mluví – měsíční norma u zaměstnanců letmo

Na červnové odborné diskuzi členů prezidia Federace strojvůdců s předsedou Asociace pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů JUDr. **Bořivojem Šubrtem** se hovořilo také o měsíčních normách pracovní doby u zaměstnanců letmo.

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR: *U zaměstnance letmo (stejně jako u kolegů v turnuse) je týdenní pracovní doba 36 hodin. V praxi se však setkáváme s tím, že máme v kolektivní smlouvě sjednánu možnost odchylky od měsíční normy plus (minus) dvanáct hodin. Stávají se případy, že zaměstnanec pracuje, ale průběžný stav svojí měsíční normy nezná. Jak na tom je, zjistí, až následující měsíc dostane výplatní pásku, kde například těch plus 12 hodin bylo vyhodnocených jak práce přesčas. A to je špatně, neboť má přece vždycky vědět, že dělá práci přesčas. Má zaměstnanec letmo znát předem normu pracovní doby, například k prvnímu dni měsíce, a to i za podmínek, že mu zaměstnavatel nemůže naplánovat směny dopředu? Aby věděl, kdy začne vykonávat práci přesčas? Zaměstnanec v turnusu měsíční normu zná, díky rozpisu, a tedy i ví, kdy dostane práci přesčas. Zaměstnanec letmo to ale vědět nemusí, protože zaměstnavatel mu z pracovního výkonu může či nemusí udělat normu. A to není dobře!*

Bořivoj Šubrt: Byla zde také zmíněna zavedená praxe vyrovnávacího období cca třinácti týdnů, v jehož rámci se připravuje rozvrh směn. Čili 13 x 36 hodin by na toto období měla být norma pracovní doby. A stejně jako jinde, například i u konta pracovní doby tyto hodiny nelze přesunout do dalšího vyrovnávacího období. Jinou věcí je, jak to vypadá v jednotlivém měsíci. Můžeme říci, že v odvětví dopravy se nyní obecně spíše pociťuje (vlastně jde o právní pověru), že ten měsíc je rozhodující. Ale on pro pracovní dobu vůbec není důležitý, rozhodující je ono vyrovnávací období. Ale pokud v kolektivní smlouvě máte uvedenu „pevnou normu pro počítání pracovní doby", je potřeba dosáhnout toho, aby zaměstnavatel především zaměstnancům jejich směny plánoval rovnoměrněji. A pokud jde o zaměstnance letmo, tito jsou velmi atypickým případem. Máte-li zde nějakou normu, berme jen, že je to způsob plánování směn. Ostatně i to má pro tyto zaměstnance svůj význam pro určitý předpoklad požadavku práce. Musí ale odpracovat již zmíněných 13 x 36 hodin a může se tak také opravdu stát, že teprve až v závěru příslušného období budou vnímat, že dochází k práci přesčas. Byť to jistě není ideální stav... Ostatně taková situace je jinak typická i u konta pracovní doby, kdy zaměstnanec nemá povědomí o tom, co je řádná směna a co práce přesčas. Pochopil jsem to tak, že u vás na železnici se také praktikuje, že teprve až na konci je u „leťáků" vidět, zda došlo k nějaké práci přesčas. Průběžně to bohužel nelze zjistit.

Jaroslav Vincour: *To všechno ale přece nevylučuje povinnost, že i u zaměstnance letmo v rámci vyrovnávacího období, tedy například nyní pololetně až po dosažení cca 950 plánovaných hodin (od 12. června do 15. prosince), mu zaměstnavatel může nařídit či s ním dohodnout přesčasovou práci. I když vezmu v úvahu některá ustanovení kolektivní smlouvy, která stanovují zvláštních podmínky v rámci železnice, přesto situaci, kdy se zaměstnanec dozví o práci přesčas až zpětně, já osobně považuji za stav, který je v rozporu se zákonem.*

Bořivoj Šubrt: To je ale specifikum především pro zaměstnance letmo. Obecně platí, že práce přesčas je až to, „co je nad směny". Především je povinnost plánovat už směny v rámci fondu pracovní doby, která je na příslušné vyrovnávací období.

Jaroslav Vondrovic, člen P-FS: *Bylo by možno ještě pochopit, že zaměstnanci letmo by chyběl přehled v prvních dvou měsících, ovšem v tom třetím, posledním měsíci by mu měl strojmistr či někdo jiný už říct, že norma je, dejme tomu, 145 hodin. Pak už by měl jasno v tom, kolik mu zbývá hodin a následně se může i rozhodnout, zda odpracuje přesčas či nikoliv.*

Jaroslav Vincour: *Lze to vysvětlit i tak, že zaměstnanec letmo bude chodit v příslušném měsíci například 15x do směny a ani v jedné neodpracuje byť minutu přesčasu? Jak je pak ale možné, že v praxi v následujícím měsíci se pak až desátého dne v měsíci z výplatní pásky dozví, že celá ta jeho 15. směna byla práce přesčas, což je naprosto špatně!?*

Bořivoj Šubrt: Má to ale všechno logiku?! Vždyť když ještě nejsem na konci vyrovnávacího období, tak se může s takovým přístupem paradoxně stát, že příslušný zaměstnanec může mít sice přesčas, ale zároveň nemá splněn fond pracovní doby pro příslušné vyrovnávací období! To nedává příliš smysl, a to i když máte výjimky k řešení takové situace dohodnuté a zakotvené v některých ustanoveních kolektivní smlouvy. Jde určitě o vadu.

Připravil Libor Poláček

Jaká je situace u ČD Cargo

Federace strojvůdců zastupuje jednu třetinu svých členů u dopravce ČD Cargo a zde je situace týkající se měsíční normy zaměstnanců letmo odlišná. Na rozdíl od ČD, kde je strojvůdců zařazených letmo něco mezi 15 až 20 procenty, u ČDC je to asi 98 %. V jednotlivých kalendářních měsících rozdíl mezi plánovanou pracovní dobou a stanovenou týdenní pracovní dobou nesmí přesáhnout + **(-) 10 hodin**. Ostatně tato tolerance již v řadě PJ přestala být využívána z důvodu vysokého počtu přesčasových hodin v jednotlivých měsících, které způsobuje nemožnost korigovat případné zvýšení měsíční normy snížením v následném, potažmo následných měsících.

Každému zaměstnanci zařazenému letmo přísluší měsíční motivační složka ve výši **300 Kč**. V PKS v příloze č. 5 je přesně definováno, co je to **práce přesčas navazující na směnu, práce přesčas v týdnu, práce přesčas v kalendářním měsíci a práce přesčas ve vyrovnávacím období**. **O každé práci přesčas se sjednává jednotlivá (ne paušální jako u ČD) dohoda o práci přesčas, kde je sjednáno, zda zaměstnanec** (jméno a příjmení, titul, osobní číslo zaměstnance, jednotka organizační struktury) se dohodl na odpracování práce přesčas, případně že zaměstnanci byla nařízena práce přesčas. A také, že *„Současně souhlasím – nesouhlasím s převedením práce přesčas na náhradní volno v následujícím rozsahu ... hodin. Náhradní volno si vyberu v termínu: ..."*

V textu PKS je dále dohodnuto, že zaměstnavatel zaměstnancům určí nástup na další směnu nejpozději při ukončení předchozí směny, nejméně však 48 hodin před nástupem na další směnu, pokud se zaměstnanci se zaměstnavatelem nedohodnou jinak. **Nařídí-li** zaměstnavatel zaměstnanci letmo výkon práce v době kratší než 48 hodin před nástupem a zaměstnanec na tento výkon nastoupí, jedná se v tomto případě o práci přesčas, pokud se nedohodnou jinak.

Dohodne-li se zaměstnavatel se zaměstnancem letmo na výkonu práce v době kratší než 48 hodin před nástupem a zaměstnanec na tento výkon nastoupí, **nejedná** se v tomto případě o práci přesčas ani o překážku na straně zaměstnavatele, ale o nástup na směnu. Zaměstnanci pak přísluší odměna dle písmena N přílohy číslo 2.1 této PKS, jejíž výše je v závislosti na čase zpravení mezi 250 až 750 Kč.

V bodu 5.8.2 přílohy 1 je také uvedeno: Zaměstnavatel na požádání vydá písemný doklad zaměstnanci o skutečně odpracované pracovní době v tomto měsíci nejpozději do pěti pracovních dnů po jeho ukončení.

Tolik tedy informace týkající se práce přesčas zaměstnanců letmo definované v PKS 2016 ČD Cargo.

Jan Zahula, člen P-FSČR

Za poctivě a profesionálně vykonávanou celoživotní práci strojvůdce si zasloužili poslední otočení kolegové Ladislav Arnošt, Jiří Bielik, Pavel Bukvaj, Vladislav Červenka, Ivan Drbal, Horymír Fiala, František Hanzlík, Otakar Jakoubek, Petr Junek, Karel Lieberzeit, Josef Maršík, Karel Marysko, Miroslav Maun, Karel Melezinek, František Novák, Pavel Pokorný, Miroslav Roubík, Zdeněk Růžička, Josef Staněk, Miloš Suk, Jiří Svoboda, Miroslav Šecl, Jan Šíma, Josef Šimánko, Jiří Šindelář, Martin Švarc a Josef Voborník (foto: Anna Grillová)

Na Severní točně bylo 24° Celsia

Nejedná se o katastrofickou zprávu o oteplování země, ale konstatování, že letošní rozloučení s kolegy strojvůdci odcházejícími do důchodu mělo v Praze-Vršovicích 20. května tohoto roku objednáno krásné počasí. Poslední točení, jako obnovená tradiční akce základní organizace FS DKV Praha, konající se od roku 2013, důstojným způsobem vyjadřuje poděkování našim kolegům za jejich celoživotní práci.

Po krátkém přivítání bylo sedmadvacet adeptů točení osloveno předsedy odborových organizací, řediteli a přednosty a naposledy otočeni na slavnostně vyzdobené točně na stroji jejich srdce. Letos to byly T 478 1008, 150 209 a T 444 162. Následně, před zatopenou parní lokomotivou 434 2186 s jízdenkou na poslední otočení a nealkoholickým sektem v rukou, byli po souhlasu k odjezdu kolegyní vlakvedoucí a výpravčí slavnostně vypraveni ke společnému poslednímu otočení. Poté byli obdarováni pamětním listem a skleněným půllitrem s leptem lokomotivy. Pro přihlížející manželky, partnerky, děti a vnoučata byly vydány peronní jízdenky. Následoval přesun motorovým vozem na Odstavné nádraží Jih, kde byl kolegy z OSŽ pro všechny přichystán guláš, pivo a živá hudba, čímž se celá příjemná společenská akce završila.

Pavel Batelka

Upozornění

Další vydání časopisu vychází jako dvojčíslo 15–16/2016 na konci srpna. Všem našim kolegům i dalším čtenářům přejeme příjemné prožití letních dovolených a těšíme se s vámi opět na společné setkání nad stránkami Zájmů strojvůdce.

Redakce a redakční rada ZS

120 LET 1896 2016 FSČR

Proč strojvedoucí musí dokonale znát tratě, po kterých jezdí?

Odpověď je velice jednoduchá: **Proto, aby bezpečně vedl vlak!**

Jsou určitá místa na síti SŽDC, kde pracovníci odpovědní za dohlednost návěstidel na svoji práci zřejmě nestačí, a tak jsme my strojvedoucí vystaveni riziku, že se nám může někdy něco nepovést.

Turnusáci si na návěstidla pomalu zarůstající časem zelenou vegetací zvyknou. Hůře však jsou na tom strojvedoucí letmo, kteří se na některé tratě dostanou párkrát do roka. To je potom směna očistcem.

Jedním z takových míst, kde na strojvedoucí číhá pomyslný Černý Petr, je úsek z Prahy-Malešic do Prahy-Hostivaře. Zde je dokonale ukryto poslední vzdálenostní upozorňovadlo s návěstí dle předpisu SŽDC D1 čl. 1144 **Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu**. Tato návěst upozorňuje na vzdálenost k hlavnímu návěstidlu v úsecích tratí s nedostatečnými rozhledovými poměry. Horší je však to, že ono hlavní návěstidlo označené jako **1-22** je sloučené s návěstí (čl. 1025) **Stanoviště oddílového návěstidla**. Je předvěstí vjezdového návěstidla do Prahy-Hostivaře a je zcela viditelné z hnacího vozidla na vzdálenost cca 20 až 30 m (viz přiložené snímky). Závěrem: *„Kolegové, kteří pojedete tímto úsekem a nebudete mít přenos kódu na stanoviště, dávejte si na toto návěstidlo pozor!“*

Text a foto: Jaromír Ott

Poznámka: Když jsem tímto místem projížděl 29. 6. 2016, bujná vegetace byla již posekána. Vzdálenostní upozorňovadlo bylo nové a návěstidlo 1-22 je již viditelné.

Poslední viditelné vzdálenostní upozorňovadlo (na snímku vlevo), na druhém záběru má být vzdálenostní upozorňovadlo s jedním trojúhelníkem upozorňujícím na hlavní návěstidlo, které je ovšem naprosto pohlceno vegetací

Záběr vlevo – cca 50 m před návěstidlem AB – stanovištěm oddílového návěstidla (předvěsti vjezdového návěstidla do Prahy-Hostivaře). Ze snímku vpravo je zřejmé, že úplně celé (nezakryté) návěstidlo 1-22 je viditelné až na vzdálenost menší jak 20 m

Mesiáš na voličský průkaz? Ne!

V následujících řádcích si dovoluji polemizovat s autorem článku **Malé povolební zamyšlení** z č. 11/2016 ZS. Nejprve malá poznámka k nedávným volbám do dozorčí rady ČD. U skupiny Českých drah působí vedle OSŽ a FSČR dalších osm menších odborových organizací. Bylo by jistě přínosné a z hlediska demokratických principů velkorysé, aby se zástupci jednotlivých subjektů střídali v dozorčí radě. Ale jak toho dosáhnout? Dohodu deseti odborových centrál při současné úrovni politické kultury považuji a priori za vyloučenou.

Poněkud složitější situace je při volbách do zastupitelských sborů všech stupňů, počínaje obecními přes přímou volbu prezidenta až po volby do Evropského parlamentu. O těchto volbách pojednává celkem pět zákonů. Úvahy autora článku o využití voličských průkazů k volbě „opravdu našeho člověka“ jsou limitovány zmíněnými zákony. Při letošních krajských volbách lze voličského průkazu využít pouze ve volebním okrsku spadajícím do územního obvodu kraje, kde jsou volby vyhlášeny a v jehož územním obvodu je volič přihlášen k trvalému pobytu (§ 26a zák. č. 130/2000 Sb.). Volič z Přerova tedy nemůže volit „našeho člověka“ v Domažlicích. Obdoba tohoto ustanovení platí i při volbách do Senátu (§ 6a, odst. 3 písm. b) zák. č. 247/1995 Sb. v platném znění). Volič z Břeclavi tedy nemůže volit senátora v Děčíně. Jiná situace, o níž se autor článku zmiňuje, je při volbách do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky. Při těchto volbách lze na voličský průkaz volit v kterémkoliv volebním okrsku na území ČR (§ 6a, odst. 2, odst. 3 písm. a) zák. č. 247/1995 Sb., v platném znění). O vydání voličského průkazu požádá volič příslušný obecní úřad v místě svého trvalého bydliště (nebo zastupitelský úřad při pobytu v cizině) ve lhůtách stanovených zákonem. Tedy volič ze Šumperku může na voličský průkaz volit v Táboře. A tak kolega ze Šumperku nasedne do vlaku dopravce ČD a ve svém volnu pojede do Tábora volit „našeho člověka“. Po odevzdání svého voličského hlasu se v krátkém mezičase osvěží párkem v rohlíku a nealkem a vyrazí s pocitem vykonání dobrého skutku zpět. Při dobrém spojení to vezme pouhých 9 hod. 25 min. ve vlaku. SVATÁ PROSTOTO!

A co když bude onen „náš člověk“ kandidovat za politický subjekt, jehož program je v příkrém rozporu se zájmy členů FSČR, například napadat existenci „režijek“? Také ho bude volit? A je zde ještě jedna závažná okolnost. Účast voličů s voličským průkazem soustředěná na jedno místo určitě nezůstane bez povšimnutí a brzy vejde ve známost, koho tito voliči přijeli volit. A v mžiku některý z konkurenčních politických subjektů podá trestní oznámení pro podezření z trestného činu Maření přípravy a průběhu voleb a referenda podle § 351 trestního zákoníku. Neboť se může domnívat, že voličům – cestovatelům někdo nabídl nebo slíbil finanční, majetkový nebo jiný obdobný prospěch. I když příslušný policejní orgán nebo státní zástupce takový podnět nakonec jako nedůvodný odloží, tak bude pečlivě prošetřován. A bulvární plátky budou mít další „tučné sousto“. A titulky – *Federace strojvůdců ČR v rozporu s deklarovanou apolitičností podporuje stranu XY! Proč asi?* – na prvních stranách svých mimořádných volebních vydání. A zde můžeme jen konstatovat ono známé rčení, že každý dobrý skutek musí být po zásluze potrestán… Co více dodat k oné filozofii „našeho člověka“? Politické strany vznikají a zanikají. Politici přicházejí a odcházejí. Někteří se slávou, jiní s ostudou. **Federace strojvůdců je zde již 120 let. Bylo by nesmírnou škodou, aby její vysoký společenský kredit byl znevážen pochybnou akcí s voličskými průkazy. Ne! Žádného mesiáše totiž s pomocí voličských průkazů nestvoříme.**

A zcela na závěr: Využívejme svého volebního práva a choďme volit. Volme podle svého nejlepšího vědomí a svědomí kandidáty, o nichž jsme hluboce přesvědčeni, že jejich zvolení bude přínosem pro naši společnost. Stačí ovšem, když to uděláme v místě svého bydliště.

Vladimír Selucký

Pardubická stahovačka podruhé

Se zájmem jsem si přečetl článek **Nastražené pasti** v ZS č. 10/2016 a rád bych téma pardubické stahovačky ještě doplnil. Ve směru od Prahy, pokud pojedete po druhé traťové koleji, totiž tato stahovačka není předvěstěna vůbec. Nachází se zde pouze *Připravte se k vypnutí proudu*. Poté následuje návěst *Vypněte trakční odběr*. Dále pak návěst *Zapněte proud* a bezprostředně za touto návěstí už je ono zmíněné *Stáhněte sběrač*. Takže tato stahovačka není předvěstěna **vůbec**!!!

Připomeňme si, že takový stav popisuje předpis SŽDC D1, kde je v článku ***3438*** uvedeno: *Není-li možno umístit návěst **Připravte se k vypnutí proudu** nebo **Připravte se ke stažení sběrače** (a to ani doplněnou o návěst **Zkrácená vzdálenost**), musí být tato skutečnost uvedena v TTP nebo o ní musí být strojvedoucí vlaků (PMD) zpraveni písemným rozkazem.* Takže SŽDC je z obliga?! Protože ten blbec, co to tam pak „serve“, si přece měl otevřít TTP a za jízdy listovat těmito cca 70 stránkami velice zajímavého textu, kde je tato skutečnost zmíněna na dvou řádcích tímto zápisem – SS Bez návěsti PSS - k.č.1,2 - 306,289 - ZS.

Stejně jako autoři článku již otištěného v Zájmech strojvůdce jsem i já přesvědčen, že tento stav není trvalý, ale jedná se o výluku, a proto by na tomto místě měly být všechny návěsti s oranžovou deskou a uvedeny na všeobecném rozkaze. Článek 3438 a jemu podobné by pak neměl vůbec existovat. Přesouvání důležitých údajů a návěstí do TTP je sice v současné době na SŽDC obrovským hitem, jsem ale přesvědčen, že v budoucnu povede k nejednomu velkému průšvihu. Nedokážu si totiž představit, jakým způsobem mám bezpečně řídit svůj vlak a u toho listovat TTP, abych se dozvěděl, kde je jaká návěst, kterou se správci kolejí nechtělo osazovat a zároveň ho obtěžuje se o ní zmiňovat ve všeobecném rozkaze.

Nastražené pasti

Toto chování, zveřejňovat důležité informace „jen“ v TTP, je teď u SŽDC v módě a nejedná se jen o stahovačky. Málokdo si to totiž uvědomuje, ale pokud se SŽDC podaří danou změnu prohnat tiskem TTP 21 dní před její účinností, pak už nemá povinnost o ní informovat písemným rozkazem. A děje se tak stále častěji, nejen v případě pardubické stahovačky, ale také třeba u „nepodstatného“ snížení rychlosti v žst Velký Osek, kde se výtiskem jedné stránky jezdí místo 120 km/h jen o trochu méně, a sice 50 km/h. Ale co, však si fíra nějak poradí. A když ne, tak viník je jasný! A o tom to celé je.

David Votroubek
ZO FS Pardubice

Neplní si povinnosti anebo předpis zneužívají!?

Článek 3438 D1 sice uvádí „Není-li možno umístit návěst ***Připravte se*** …“ Ale v případě stahovačky před Pardubicemi ta možnost přece je! Traťové koleje to umožňují. Není tam žádná překážka! Takže SŽDC si buď neplní svoje povinnosti, nebo zneužívá znění předpisů! Co na to Drážní inspekce? Domnívám se, že SŽDC sice může vše dát 21 dní předem do TTP, ale návěsti osazovat MUSÍ! Všechny!

O víkendu probíhala výluka, jezdilo se jen po 2. traťové koleji. Je velké štěstí, že žádný sběrač nepropojil izolované pracovní místo a neohrozil pracovníky stavby. Zajímalo by mě, kdo by byl viník nehody. Proč za chyby jiných musí nést odpovědnost strojvůdce? A dostanou všichni kolegové, kteří projeli tento úsek, odměnu, že zabránili nehodě? Mělo by ji vyplatit SŽDC.

Kdyby se osadily přenosné oranžové návěsti, jak je u napěťových výluk logické, byly by v obou kolejích. Tady si tedy SŽDC svoje povinnosti nesplnila!

Miloš Brunner

Poznámka redakce: *Na dotaz vznesený členem prezidia FSČR Jaroslavem Vondrovicem gestorka předpisu SŽDC D1 Marcela Štrinclová sdělila, že „daná problematika se šetří a bude řešeno ve změně předpisu SŽDC D1“.*

Głuchołazy oživila nákladní doprava

Nepřetržitá výluka na trati Hanušovice–Jeseník v loňském roce přesměrovala zátěž nákladních vlaků z Jesenicka do Krnova. Po letech se tak nákladní vlaky vrátily do peážního úseku tratě přes polské Głuchołazy, kterému už několikrát vážně hrozilo jeho uzavření a zrušení. Do Głuchołaz se vrátily nákladní vlaky i z polského vnitrozemí v podobě ucelených uhelných vlaků pro zdejší papírnu napojenou na železniční síť prostřednictvím vlečky odbočující z traťové koleje do Mikulovic.

Technický stav peážního úseku na polském území však stále není dobrý, a tak doufejme, že návrat nákladní dopravy nebude jen dočasný. Vedle motorových jednotek Regionova, které v současné době zajišťují vozbu čtyř párů vlaků osobní dopravy, se v Głuchołazech pravidelně objevují také lokomotivy řady 753.7. To je zřejmé i ze snímku pořízeného 25. května tohoto roku.

Text a foto: Martin Kalousek

Publikace o veřejné dopravě

Brožurku s názvem Veřejná doprava v České republice vydal spolek IODA ve spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT. K dispozici je v knižní i elektronické podobě. Za cíl má populárně-naučnou formou seznámit veřejnost s procesy fungování veřejné dopravy. Jednotlivé kapitoly se věnují například organizaci, financování, nákladům, kvalitě cestování, odbavovacím systémům či veřejným zakázkám v oblasti dopravní obslužnosti. Obsahuje 56 stran velikosti formátu A5. Přečíst nebo zdarma stáhnout ji lze na adrese *http://www.ioda.cz/?m=publikace*. Pokud někdo projeví zájem o knižní podobu, může ji obdržet tzv. systémem dar za dar – dotyčný zašle na účet zapsaného spolku dar v minimální hodnotě 200 Kč a na oplátku obdrží jako poděkování její tištěnou podobu (nejlépe lze dar poskytnout prostřednictvím platební brány na webu *www.ioda.cz*).

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

Automatizace v řízení hnacích vozidel – CRV & AVV

Systém AVV patří do kategorie zařízení ATO – Automatic Train Operator. To jsou zařízení, která ovládají provozně brzdu i pohon stroje. Naproti tomu vlakový zabezpečovač používaný u nás a na Slovensku patří do kategorie zabezpečovacích systémů, které jsou označovány ATP – Automatic Train Protection. Systém CRV & AVV pomáhá snížit rutinní zátěž strojvedoucího, což vede samozřejmě také ke zvýšení bezpečnosti i když se nejedná o zabezpečovací zařízení.

Vývoj CRV & AVV

Snahy, aby vlak byl řízen automatizačním zařízením, počaly na české železnici již v šedesátých letech minulého století. Pokrok v tomto směru šel pomalu, poněvadž v té době nebyl chod lokomotiv řízen počítači. Přesto však již v roce 1965 byl motorový vůz M 286.011 osazen regulátorem rychlosti, což je zařízení umožňující vlak automaticky rozjet na rychlost zvolenou strojvedoucím a na této rychlosti ho s vysokou přesností udržovat jak jízdou tahem, tak brzděním. Vzhledem k dlouhým odezvám hlavně brzdové soustavy to vůbec nebyl (a dodnes není) jednoduchý úkol. O tři roky později byl vytvořen první vzorek regulátoru cílového brzdění, který dokáže vlak navést na dané místo na trati tak, aby v tomto bodě měl zadanou rychlost, příp. v něm zastavil. Následně byl vyvinut i regulátor jízdní doby (tenkrát nazývaný optimalizátor jízdy), umožňující automatické řízení vlaku podle jízdního řádu (tzn. dojezdy právě včas) a s minimální spotřebou energie.

Počátkem 70. let byly regulátorem rychlosti dodatečně vybaveny všechny motorové vozy M 296.1 lokomotivního depa Praha-Libeň, V roce 1978 byl regulátor cílového brzdění hromadně nasazen na trase C pražského metra. V té době byly všechny regulátory samozřejmě konstruovány s využitím analogové technologie. V 90. letech byl systém převeden na technologii mikropočítačů a bylo vymyšleno i nové souhrnné jméno – Automatické vedení vlaku neboli **AVV**. ČSD (a později ČD) se tak staly průkopníky v oblasti automatizace řízení hnacích vozidel a dodnes jsou jedinými drahami (přinejmenším v Evropě), kde je automatizační systém rozšířen. Tento systém (resp. kompletní systém CRV & AVV – Centrální regulátor vozidla a Automatické vedení vlaku) umožňuje:

- ruční řízení vozidel (zadáváním poměrného tahu),
- řízení v režimu automatické regulace rychlosti (zadávání rychlosti),
- řízení v režimu automatického cílového brzdění,
- kompletní automatické vedení vlaku (včetně energetické optimalizace),
- násobné řízení více vozidel (i různého druhu) ve vlaku, např. i z řídicího vozu.

Systém CRV & AVV se skládá ze tří částí – funkční, traťové a datové.

Funkční částí je řídicí počítač (ŘP) včetně potřebných periferií, hlavně snímačů traťových informačních bodů.

Traťovou část tvoří magnetické informační body (MIB), umístěné mezi kolejnicemi. V současné době je dispozici již i satelitní technologie určování polohy, případně doplněná jednoduchými informačními body ve zhlaví stanic, pro rozlišení jednotlivých staničních kolejí.

Datová část je tvořena datovými soubory umístěnými v paměti řídicího počítače, tyto soubory obsahují popisy tratí a data jízdního řádu.

Systém CRV, který umožňuje ruční řízení a automatickou regulaci rychlosti, nepotřebuje pro svoji činnost žádné zvláštní traťové zařízení. Naproti tomu kompletní činnost systému AVV je podmíněna vybavením tratě informačními body. Požadovaná rychlost je dodržována s přesností ± 1 km/h. Regulátor cílového brzdění zajišťuje dodržování traťové rychlosti, respektování návěstních znaků návěstidel a samočinné zastavení vlaku na zastávkách s přesností zastavení okolo ± 1 m. Regulátor jízdní doby řídí jízdní strategii tak, aby vlak dojel do zastávky v požadovaném čase s minimální spotřebou trakční energie.

Magnetický informační bod (MIB)

Pro orientaci vlaku na trati slouží traťové magnetické informační body (MIB). Jsou to plastové (dříve dřevěné) trámce, ve kterých je umístěno 8 permanentních magnetů. Délka trámce je cca 6 metrů. Magnety jsou uvnitř trámce rozmístěny podle zvláštního algoritmu tak, aby vznikla jedinečná kombinace s dostatečným informačním odstupem od kombinací bodů sousedních (jinými slovy, body např. ve zhlaví stanice se nemohou lišit v umístění pouze jednoho magnetu). Díky tomu dostává vlak poměrně bezpečnou informaci o svoji přesné poloze a směru, kterým přes daný bod přejíždí – z toho vyplývá i to, že jsou vyloučeny kombinace symetrické a symetricky sdružené k bodům již existujícím. Při respektování těchto zásad poskytuje systém něco málo přes 30 000 kombinací.

Traťová část AVV – MIB

Zadávací a zobrazovací část AVV

Přínosy systému

Systém CRV & AVV usnadňuje práci strojvedoucího a šetří trakční energii. Obzvláště to strojvedoucí oceňují při zhoršené viditelnosti. Pokud by na trati chyběl MIB, avšak od posledního správně přečteného bodu uběhly méně než 4 km a kolej nebyla nikde rozvětvena, je strojvedoucí pouze upozorněn na chybějící bod. V opačném případě (typicky ve stanici, kde je možné vjet na několik kolejí a přečtení bodu je tedy nezbytně nutné) je strojvedoucí vyzván, aby převzal řízení vozidla. Pokud tak neučiní, vlak samočinně zastaví. Systém je konstruován podle určitých bezpečnostních zásad, i když samozřejmě nemůže nahrazovat schválený vlakový zabezpečovač, a ani to není jeho cílem. Naopak, cílem je, aby ve spolupráci s vlakovým zabezpečovačem tvořil ideální dvojici, umožňující bezpečnou, hospodárnou a komfortní jízdu. Vlakový zabezpečovač LS 06 a AVV nemají společné výstupní funkce – jedno nelze nahradit druhým, ale obě zařízení se vzájemně funkčně doplňují.

Ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Dříve Nixon, dnes ASDEK

V poslední době se naši kolegové stále častěji setkávají v tratích s novým, pro ně dosud neznámým zařízením, které už na dálku upoutá především svým poněkud extravagantním barevným provedením. U těch, kdo na příslušných tratí jezdí jen výjimečně, anebo se zde s takovým „úkazem“ setkávají poprvé, dokonce už vyvolal i obavy, zda se v kolejišti nenachází něco nepatřičného, případně tam neleží nějaká osoba. Strojvedoucí, který pořídil zveřejněný záběr, si dokonce neodpustil poznámku: *„Kolegové odjinud mi potvrdili, že se ten oranžový hnus šíří lavinovitě po všech hlavních tratích. Patrně byla na to akce v Lidlu...“* Jak to tedy vlastně je, o jaké zařízení se jedná a proč bylo instalováno?

Nuže, pomineme-li opravdu nezvyklou a zbytečně oči a nervy dráždící barvu (se kterou ale bohužel už nic neuděláme), jedná se o síťový diagnostický systém železničních vozidel ASDEK, jehož dodavatelem pro Českou republiku je choceňská společnost Starmon. Projekt, který vzešel z veřejné soutěže, je realizován z finančních prostředků Evropské unie, konkrétně Operačního programu Doprava. V rámci zkvalitnění jízdy po železniční síti SŽDC bylo rozhodnuto mimo jiné rozšířit technologii, která má nahradit zrušené indikátory horkoběžnosti ze 70. let, jinak běžněji známé i pod slangovou přezdívkou Nixon.

Zařízení ASDEK je určeno k zjišťování nejkritičtějších typů závad na železničních vozidlech. Upozorňuje na zadírající se ložiska, vyhodnocuje i teploty brzd a závad na dvojkolích, například plochá kola.

Právě v současné době se dokončuje výstavba mnoha dalších zařízení, s jejichž uvedením do provozu se počítá koncem letních prázdnin. Problematice zprovoznění nových indikátorů horkoběžnosti chceme věnovat větší pozornost ještě také v některém z příštích vydání našeho časopisu. V případě vašeho zájmu ale máte i vy příležitost položit otázky či vznést podněty, které pak bude redakce směřovat na SŽDC.

Pro vaši okamžitou informovanost již nyní zveřejňujeme **na našich webových stránkách www.fscr.cz** mapu, která přibližuje, kde je ASDEK v provozu anebo teprve ve výstavbě. S jejím postupem se můžete seznámit i z tamtéž uvedené přehledné tabulky.

Libor Poláček

Nově instalovaný indikátor horkoběžnosti ASDEK u Dřís na trati 072 Ústí nad Labem–Lysá nad Labem

Nechej se vycpat, stará ondatro!

Ještě jsem nedořekl „dobrý den“, když mě dobrá známá paní zahrnula zážitky ze svých cest s Českými drahami. Občas jí vyhledávám spojení na její cesty po našich krásných městech, luzích a hájích. Internet nemá a baťovských 99 Kč za jízdní řád odmítla vydat. On by jí byl po četných opravách v krátkém čase stejně k ničemu…

„Tak si to představte: Cestovala jsem s kamarádkou tím novým rychlíkem (pozn. red.: InterPanter) *do Šakvic a pak lokálkou do Hustopečí do toho mandloňového sadu. A takový mladý frajírek si dal naproti přes uličku nohy obuté do špinavých bot na ta pěkná nová sedadla. Řekla jsem mu, ať je tak laskav a sundá ty nohy ze sedadla. On to sice udělal, ale řekl mně, ať se starám o sebe a že jsem stará vypelichaná ondatra a mám se nechat vycpat do muzea. Řekla jsem mladíkovi, že je hulvát a ještě se dvěma dalšími spolucestujícími jsme odešli do sousedního vozu z obavy z dalších nepříjemností.“*

Pochválil jsem ženu za její statečný občanský postoj. Současně jsem ji však varoval před možným nebezpečím. Místo verbálního útoku mohla být objektem fyzického napadení. Takové „silné osobnosti“ často demonstrují svoji ubohost na bezbranných. Poučil jsem ji, aby se v podobných situacích raději obrátila na vlakový doprovod. Onen mladík, který se choval opravdu jako hulvát, totiž svým jednáním porušil Smluvní přepravní podmínky ČD (SPPO). Za to mu hrozila sankce až 500 Kč. V případě jejího uhrazení na místě nebo ve lhůtě 14 dnů na pokladní přepážce by ovšem byla snížena na 100 Kč. Pokud by odmítl nebo nemohl zaplatit, tak mu hrozilo vyloučení z přepravy. V daném případě se však mladík dopustil také přestupku proti občanskému soužití podle přestupkového zákona, neboť jinému ublížil tím, že ho urazil nebo vydal v posměch. Za takový přestupek nyní hrozí pokuta až 5000 Kč, od 1. října 2016 je tato sankce zvýšena až na 20 000 Kč. V takovém případě je však nutná součinnost s Policií ČR, která je podle zákona povinna zasáhnout. Její přivolání je snadné na hlavních nádražích v Brně nebo v Praze. Zkuste to však v některé z nácestných stanic, když je nejbližší policejní služebna vzdálená 15 kilometrů!

S popsanými a podobnými situacemi se nezřídka setkávají i strojvedoucí při obsazení vlaku 0/0-S. Jsou v nevýhodě, neboť jsou sami. Případy, kdy jsou objektem verbálního nebo i fyzického útoku, nejsou nijak vzácné. Je znám případ strojvedoucího z Karlovarska, který byl atakován opilým výtržníkem. V situaci nutné sebeobrany pohrozil útočníkovi nenabitou plynovou pistolí. Strojvedoucí byl sám, ale útočník měl svědka, kamaráda „z mokré čtvrti“. A tak za viníka incidentu byl policisty označen strojvedoucí (viz článek v čísle 6/2012 ZS Nemůžeme už čekat, až nějaký incident skončí třeba i tragédií).

Žijeme sice v právním státě, ovšem tento stát neposkytuje dostatečnou právní ochranu těm, kteří by ji při výkonu svého povolání měli mít. A tak strojvedoucí pracující v režimu 0/0-S má stejné právní postavení jako vrátný v šantánu, jehož kvalitní služby podtrhuje červeně svítící lucerna nad vchodem.

Občas listuji v notně starém trestním zákoně. Je z 27. května 1852 a nese číslo 117 říšského zákoníku. V tomto zákoně jsou v § 68 vyjmenovány osoby, na něž se při výkonu jejich služby (úřadu) vztahovala zvýšená trestní ochrana. Vedle soudců a státních úředníků to byly také osoby určené k dohledu na státních nebo soukromých železnicích, nebo obstarávání jízdy na nich. Pokud se někdo dopustil násilného jednání spočívajícího *v „… násilným vztažením ruky…nebo nebezpečným jím vyhrožováním ve věcech úředních…“*, tak mu hrozil trest těžkého žaláře od šesti měsíců až do jednoho roku. Stal-li se odpor se zbraní, nebo s poškozením či poraněním někoho, pak hrozil trest žaláře od jednoho až do pěti let. Urážky veřejných úředníků, sluhů, stráží, zřízenců železničních atd. byly trestány jako přestupek. Urážky slovní se trestaly vězením od tří dnů až do jednoho měsíce, urážky skutkem vězením od jednoho až do šesti měsíců. Byla-li však urážka spojena s nějakými následky, pak pachateli hrozil trest tuhého vězení od tří až do šesti měsíců.

Předešlými řádky nevolám po návratu pořádků z 19. století. Dovede si ale některý z „hrdinů“ diskoték a podobných seancí, který cestuje nočním vlakem v obsazení 0/0-S a chová se ke strojvedoucímu – kasičkáři doslova jako oblečené divoké prase, představit, že by strávil šest měsíců v nehostinném kriminále 19. století? Při vědomí toho by rád zaplatil jízdenku, choval se slušně a při výstupu z vlaku by strojvedoucímu uctivě poděkoval za svezení a popřál hezký zbytek služby.

Brzy nastane „ostrá“ kampaň před letošními krajskými a senátními volbami v určených sedmadvaceti senátních obvodech. Zeptejte se svých kandidátů na jejich názory k naznačené problematice. A hlavně na to, co udělají pro to, aby strojvedoucí nastupující na „diskotékový“ vlak v obsazení 0/0-S nemusel mít obavy o svůj život a zdraví. A aby majetek ČD i ostatních dopravců nebyl ničen pachateli, kteří zneužívají neschopnosti demokratického státu proti nim účinně zasáhnout.

Vladimír Selucký

Trojice traťových kulatin

Pokračování ze ZS č. 11/2016

Při stavbě trati do Vídně (spodní kolej) byla těsně za Střelicemi postavena postupně se zvyšující opěrná stěna. Je asi 600 m dlouhá a na konci 6 až 7 m vysoká. Na hraně stěny, asi v polovině délky, stálo horní vjezdové mechanické návěstidlo do Střelic. – To bylo velmi fotogenické místo. Dnešní světelné vjezdové návěstidlo je již umístěno vlevo.

Vraťme se ale do Zastávky. Výtopna se nacházela na jihlavském zhlaví – byla postavena ve zde neobvyklém stavebním slohu z hrázděného zdiva. Byla zde i točna a uhelný výtah Teudloff. Zdejší dvě lokomotivy byly zbrojeny i místní specialitou, tzv. bulkami, pro lokomotivy nepříliš vhodným palivem. Ke konci parního provozu byl v činnosti nakladač HON. Kromě obou zastáveckých lokomotiv zde dozbrojovaly i 3x denně lokomotivy 524.0 od Mn (manipulačních) vlaků směr Okříšky. Bulka byl produkt z místního prachového černého uhlí, který byl slepen do tvaru většího slepičího vejce. Toto palivo se v hojné míře rozváželo i do okolních vesnic jako topivo pro obyvatelstvo. Pro lokomotivy vhodné nebylo – bylo silně spékavé a nemělo žádný plamen. Bulky se vyráběly na dole Julius v Zastávce. Výroba byla pro zhoršující se kvalitu uhlí ukončena roku 1959.

Nyní se dostáváme k trati do Okříšek. Hned za poslední výměnou začíná stoupání 20 ‰, aby se asi po 1 km na délce 387 m objevilo stoupání 9 ‰. Zde se nákladní vlak pořádně rozjel, dosud bylo třeba studenou lokomotivu šetřit, další jízda do Rapotic byla systémem „co v kotli, to v šoupátkách“. Pak již ukazovaly skloníky hodnoty 19 až 25 ‰. Asi tři km prochází trať lesnatým úsekem – 3x překračuje potok Habřina třemi mosty, jež byly za války poškozeny – ještě počátkem 50. let zde byly pomalé jízdy 20 km/h.

Zastávka Vysoké Popovice byla otevřena v polovině čtyřicátých let – jen ve 24 ‰. Zde se při rozjezdu osobního vlaku ukázalo, jak která lokomotiva „sedí“ a zda nemá strojvedoucí „těžkou ruku“. Na zastáveckém zhlaví Rapotic se nachází nejvyšší místo celé trati – 488 m n. m. V Rapoticích všechny nákladní vlaky musely provádět úplnou zkoušku brzdy. Původně byly Rapotice pouze výhybna, stejně tak jako Kralice. Později zde přibylo po jedné koleji a z obou výhyben se staly stanice. Z Rapotic do Kralic je největší sklon popisované tratě – 26 ‰. V Kralicích pak přibyla na přelomu 60. a 70. let minulého století ještě kusá kolej č. 5 pro nakládku uranové rudy, která se zkušebně těžila poblíž Jasenice a Pucova. Avšak důl zde nakonec otevřen nebyl. Poblíž Kralic je jeden z největších mostů na trati; o mostech bude pojednáno podrobněji později. Na nádražní budově je umístěna velká smaltovaná tabule, která nás upozorní na památník Bible kralické (bývala zde tiskárna Jednoty bratrské). Po odjezdu z Kralic, asi kilometr za stanicí při lomu nivelety (na každou stranu je zde 20 ‰), jsou v dálce dobře vidět chladicí věže atomové elektrárny Dukovany. Po vjetí do lesa následuje kilometr klesání pouze dvě promile, na jeho konci je přejezd silnice III. třídy z Březníka do Náměště n/Osl. Na tomto přejezdu bylo již v 50. letech instalováno světelné výstražné zařízení atypického provedení – první v širokém brněnském okolí. Pro častou poruchovost a nedostatek náhradních dílů bylo již v 60. letech odstraněno – pak zde byly pouze výstražné kříže. Klesáním 25 ‰ se dostáváme na most přes Oslavu. Napravo je pěkný pohled na náměšťský zámek. Nedaleko je přes řeku Oslavu tříobloukový silniční most s 20 barokními sochami (z vlaku není vidět). Jak kvalitně byl postaven, je vidět z toho, že téměř 250 let (je z r. 1737) přes něj jezdily ke konci až tisíce aut denně, vedla přes něj silnice I. třídy Brno–Třebíč (ta vede nyní po novém mostě mimo střed města). Trať opět stoupá 20 ‰ až k 1. výměně do Náměště n/Osl. Toto nádraží doznalo největších změn ze všech stanic na jubilující trati. Původně zde byly 4 koleje. V souvislosti s výstavbou asi 7 km dlouhé vlečky na vojenské letiště bylo rozšířeno (po rozsáhlých zemních pracích) o 3 koleje. Další kusá kolej s dlouhou rampou přibyla na straně nádražní budovy. Stanice byla prodloužena směrem ke Studenci, byla osazena vložená návěstidla. Zhlaví se tak ocitlo na 20 ‰ stoupání. Vlečka je zpočátku (asi 1,7 km) vedena souběžně s traťovou kolejí, takže to vypadá jako dvoukolejka.

Největší využití vlečky bylo v 1. pol. 70. let, kdy od roku 1971 zde jezdily tzv. písky, Pn (průběžné) vlaky s pískem z Kojetína na stavbu přehrad – velké u Dalešic a vyrovnávací u Mohelna. Asi kilometr pod letištěm bylo zřízeno překladiště Sedlec. Zpočátku jezdil jeden vlak, ze Zastávky vždy nadvakrát s přípřeží do Rapotic, od r. 1973 2x denně vždy s dvojicí lokomotiv 556.0. Tyto vlaky jezdily v období duben až říjen včetně, protože písek byl těžen z vody z ložisek poblíž Tovačova. Zdá se to neuvěřitelné, ale do r. 1977, kdy tato přeprava skončila, bylo na překladiště navezeno zhruba 1,3 milionu tun písku, spíše ale více než méně. (U těchto Pn vlaků dělal „papíry“ strojvedoucí, protože vlaky byly vždy s postrkem, a proto mohly jezdit i na těchto stoupáních 0/0. Na vlečku pak vlaky doprovázel náčelník stanice případně výpravčí. Jeden ze strojvedoucích si vedl měsíc pečlivě evidenci „vlastní váha nákladu“ z průvodních listin a měsíčně to dělalo v průměru 37 tisíc tun, celkově pak výše uvedené číslo.) Jinak pro svou potřebu mělo letiště vlastní T-lokomotivu.

Pokračování

Zdeněk Hájek

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: 732 902 701 nebo 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).

Devatenáctého května jsme si připomněli již 8 let, které uplynuly od tragické nehody v Moravanech, při níž zahynul náš kolega Břetislav Demel. Snímek je z letošního pietního aktu u jeho pamětní desky, konaného 16. května v moravanské železniční stanici. Kdo jste Břeťu znali, vzpomeňte dodatečně spolu s námi. Kolegové a kamarádi ze ZO FS Česká Třebová (foto: František Škraňka)

Zdařilý Federační výšlap

Osmého června se po několikaleté pauze podařilo zrealizovat pro členy základní organizace FS Šumperk turistickou akci s názvem Federační výšlap. Cílem výletu bylo dobytí vrcholku kopce Bradla, čehož jsme také úspěšné dosáhli. Putování lesem ve vycházkovém tempu nám snad na chvíli pomohlo přijít na jiné myšlenky a umožnilo kolegům setkat se i jinde než na lokomotivě při střídání na ose. Za sebe a za naši ZO děkuji všem účastníkům za fantastickou náladu, která provázela celý výšlap, a těším se na další ročníky.

J. Morávek, autorem vrcholového fota je náš kolega Tomáš Chromek

Vzpomínková cyklojízda

Skvělé výkony soutěžících

V květnu jsme uctili památku kolegy Břeti Demela na 8. ročníku jeho memoriálu v kuželkách. I v letošním roce na dvoudenním turnaji téměř stovka soutěžících předvedla své skvělé výkony. V mužích obhájil 1. místo Vítězslav Nejedlík z Veselí nad Moravou náhozem 614 kuželek, na dalších místech se umístili Jiří Hetych z České Třebové (605 kuželek) a důchodce Josef Pardubský z Hradce Králové (604 kuželek). V ženách stačilo k obhajobě loňského titulu Bedřišce Šrotové ze Šumperka 530 kuželek, v závěsu se umístila Josefa Friedová s 525 kuželkami a Jana Kořínková s 511 kuželkami. Poděkování patří kolegům, kteří se podíleli na přípravě i samotném průběhu celého turnaje, i obsluze místního baru, která se postarala o občerstvení všech soutěžících.

Vítěz turnaje Vítězslav Nejedlík

Za ZO FS Česká Třebová Vítek Šedivý

Dne 24. června uspořádala základní organizace Federace strojvůdců Polička již 21. ročník vzpomínkové jízdy na kolech k pomníčku v Krouně. Na tomto místě došlo před jednadvaceti lety, 24. 6. 1995, k tragické železniční nehodě, při níž zahynulo 19 osob. Mezi obětmi tohoto neštěstí byl i náš kolega a velký kamarád, strojvedoucí **Josef Kučera**. Každoročně se u pomníčku scházíme, abychom společně uctili památku obětí této smutné události. Také letošního setkání se zúčastnila rodina Kučerova a dále kolegové z FS Pardubice a Choceň. Mezi účastníky, kteří jsou zachyceni na společné fotografii od Jiřího Báči z Poličky, nechyběli ani zástupci vedení DKV Česká Třebová v čele s vrchním přednostou ing. Jiřím Slezákem.

Josef Bouška, ZO FS Polička

Odešel kolega, přítel a učitel

Dne 25. června 2016 ve věku pouhých 65 let zemřel kolega, přítel a učitel mnoha strojvůdců, pan **Vladimír Krejčí**.

Znali jej mnozí, zejména mladí kolegové z celé republiky. Učil je v kurzech v České Třebové i jinde. Znali jsme jej z brněnských služeben jako kontrolora vozby a školaře. Měl rád mašiny i lidi z mašin. Nikdy nepřestal být jedním z nás.

Když jsme se viděli naposled, řekl mi: Jsem rád, že jsem tě v životě potkal. Nuže, Laďo, je mnoho lidí, kteří jsou rádi, že v životě potkali Tebe.

Za všechny kamarády Radek Ondráček senior

Společenská rubrika

Dne 25. července oslaví rovnou šedesátku náš kolega strojvedoucí a předseda ZO Klatovy, pan **Václav Král**. Výbor a ostatní členové klatovské základní organizace mu přejí do dalších let pevné zdraví, spokojenost a hodně úspěchů.

***

V měsíci dubnu oslavil své kulaté životní jubileum 60 let kolega **Zdeněk Šáron** a v květnu také 60 let kolega **Eduard Lorenz**, oba strojvedoucí ČD z pracoviště Brno-Horní Heršpice. V červnu pak slavil své padesáté páté narozeniny kolega **Ivo Ondrášek**, strojvedoucí ČD Cargo. Výbor základní organizace Maloměřice jménem všech členů ZO přeje oslavencům hodně zdraví, štěstí a pohody do dalších let.

***

Z provozního pracoviště Nymburk ČD odešel 30. června do důchodu náš kolega **Miroslav Sedláček**. Všichni členové nymburské základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

K druhému květnu tohoto roku ukončil svoji práci na železnici a odešel do invalidního důchodu náš kolega **Václav Mindl**. Výbor a ostatní členové základní organizace FS Louny mu děkují za práci vykonanou v profesi strojvedoucí a do dalšího života přejí klid, spokojenost a samozřejmě především zdraví!

***

V měsíci červnu a červenci oslavili či ještě oslaví svá životní jubilea naši členové, a to 55 let 9. 6. strojvedoucí ČD, pan **Jaromír Milerský**, 50 let 15. 6. dozorce depa frýdecko-místeckého PP, pan **Martin Mráz**, 55 let 25. 6. provozně správní pracovnice v PJ Bohumín, paní **Jarmila Kolková**, a 60 let 16. 7. strojvedoucí ČD, pan **Libor Mikoláš**. Všem oslavencům srdečně blahopřejeme a do dalších let hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek-Místek

***

Základní organizace FS Kladno blahopřeje **Petru Novotnému**, strojvedoucímu zvanému Rafan, k 50. narozeninám, které oslaví 26. července. Do dalšího spokojeného života přejeme pevné zdraví, hodně štěstí a úspěchů v práci i osobním životě.

***

Dne 17. července bude své krásné 75. narozeniny slavit pan kolega **Jiří Maixner** ze základní organizace FS Letohrad. K tomuto jubileu mu srdečně blahopřejí a ještě mnoho dalších spokojených let ve zdraví přejí výbor a ostatní členové letohradské ZO Federace strojvůdců.

***

Významné životní jubileum 70 let oslaví v nejbližších dnech dva naši kolegové, kteří jsou členy děčínské ZO Federace strojvůdců – 25. července **Zdeněk Fabík** a 30. 7. **Jan Štekl**. Oběma oslavencům přejí vše nejlepší, spokojenost a především pevné zdraví do mnoha dalších let výbor a ostatní členové základní organizace FS Děčín.

***

Mezi našimi oslavenci jsou rovněž dva kolegové ze základní organizace FS Brno dolní. Rovnou šedesátku oslaví 20. 7. strojmistr **Otakar Břeň** a 22. července svoji první padesátku strojvedoucí **Rostislav Res**, bývalý dlouholetý předseda ZO Federace strojvůdců. K jubileu jim blahopřejí a ještě mnoho dalších let ve zdraví, spokojenost a především zdraví přejí výbor a ostatní kolegové ze ZO FS.

***

Dne 30. srpna oslaví kulatých 60 kolega strojvedoucí pan **Luboš Becha** ze ZO Federace strojvůdců Šumperk. Výbor a všichni členové mu přejí hlavně pevné zdraví, hodně štěstí a jen samou pohodu v práci i doma! Ať tě mašinky, a to nejen na našem „kopci“, poslouchají a nezlobí. Ve volnu Ti přejeme hodně hezkých chvil při toulkách ve Tvém oblíbeném lese. A když bude třeba, tak přesnou mušku! Výbor a členové šumperské základní organizace FS

***

Svá významná životní jubilea letos oslavili tito naši kolegové ze základní organizace FS Louny: první padesátku 15. června **Petr Šetek**, 70. narozeniny 10. března **Karel David** a 13. května **Jaroslav Šuma**, a krásné 75. narozeniny 14. ledna **Rudolf Amler**. Hodně zdraví a spokojenosti ještě do mnoha dalších let života všem oslavencům přejí výbor a členové lounské ZO Federace strojvůdců.

Kulaté narozeniny brzy oslaví rovněž dva naši kolegové ze ZO Federace strojvůdců Tišnov. Dne 26. července dosáhne na první padesátku **Zdeněk Chrást** a své šedesátiny bude druhého srpna slavit **Antonín Schneider**. K těmto životním výročím jim srdečně blahopřejí a ještě mnoho dalších let ve zdraví a spokojenosti přejí výbor a ostatní členové tišnovské základní organizace FS.

***

V měsíci srpnu oslaví svá životní výročí hned čtveřice našich kolegů ze základní organizace Federace strojvůdců DKV Praha – 55. narozeniny 12. 8. **Pavel Batelka**, šedesátku 7. 8. **Martin Růžička** a pětašedesátiny 23. 8. **Karel Macho** (stále v aktivní službě) a ve stejný den i **Karel Lieberzeit**, který je nyní již v důchodu. Výbor ZO jim srdečně blahopřeje a do dalšího života přeje spokojenost, pohodu a zejména zdraví.

***

Dne 21. srpna bude slavit své 50. narozeniny náš kolega **Václav Stoklasa**, strojvedoucí ČD Cargo ze základní organizace FS Ústí nad Labem. Výbor a ostatní členové této ZO mu přejí do druhé padesátky hodně štěstí, spokojenosti a samozřejmě hlavně zdraví.

***

V srpnu budou slavit svá jubilea hned dva naši kolegové ze základní organizace FS Čerčany – 2. 8. padesáté narozeniny **Miloslav Kroužek** a 6. 8. rovnou šedesátku **Ladislav Paulíček**. Spokojenost a pevné zdraví do mnoha dalších let jim přejí výbor a všichni členové jejich ZO Federace strojvůdců.

***

Mezi našimi srpnovými jubilanty jsou i tito naši kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo. Dne 14. 8. své šedesátiny **Jiří Staníček** a 19. 8. slaví 55. narozeniny **Vladimír Weyers**. Ještě mnoho dalších spokojených let, pohodu a úspěchy v práci i osobním životě a především pevné zdraví jim přejí výbor a ostatní členové ZO.

***

V červenci má trutnovská základní organizace FS tyto jubilující kolegy – 3. 7. oslavil své pětašedesátiny **Jaroslav Vítek** a 20. 7. bude **Petr Špelda** slavit svoji první padesátku. Oběma přejeme pevné zdraví, Jardovi spokojený důchod a Petrovi další bezproblémovou službu. V srpnu oslaví hned pátého dne sedmdesátku kolega **Pavel Kabrhel** a 19. 8. padesátku kolega **Pavel Jirásek**. Přejeme jim jen to nejlepší, spokojenost a pevné zdraví. ZO FS Trutnov

Poslední rozloučení

Na jaře letošního roku jsme se naposledy rozloučili se třemi našimi kolegy, bývalými členy základní organizace FS Louny. Druhého března zemřel ve věku 68 pan **Pavel Šiška**, 15. 3. 2016 pan **Zdeněk Zima** ve věku 83 let a 30. března pan **Antonín Tichý** ve věku 71 let. Prosíme všechny, kdo jste tyto naše kolegy a spolupracovníky znali, věnujete jim také vy svoji vzpomínku. Děkujeme.

Výbor a členové ZO FS Louny

***

Dne 9. června 2016 nás po dlouhé a těžké nemoci opustil ve věku 66 let bývalý kolega strojvedoucí z PP Frýdek-Místek, člen klubu důchodců naší základní organizace FS, pan **Ladislav Špok**. Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím společně s námi tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO FS Frýdek-Místek

Penzion Real nabízí

Využijte výhodných nabídek pobytů **v penzionu Real v Bedřichově v Jizerských horách**.

Více informaci najdete na
www.penzionreal.cz
nebo volejte na telefonní číslo
+420 777 272 279.

Nabízíme ubytování v osmi pokojích o 2 až 4 lůžkách (celkem 26 míst a 5 přistýlek), které mají vlastní sociální výbavu (WC, sprchový kout, umyvadlo), televize na pokojích, možnost připojení na Wi-Fi.

Aktuální nabídku rekreačního střediska najdete také na Facebooku: ***www.facebook.com/penzionrealbedrichov***

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