● Kolektivní vyjednávání vstoupila do rozhodující fáze ... str. 1 ● V Hradci Králové zazněly sliby – podaří se je přeměnit v realitu? ... str. 1 ● Nedostatečný brzdící účinek motorových jednotek 814/914 při zhoršených adhezních podmínkách ... str. 1 ● Na Plzeňských linkách neplatí pravidla o dodržování volného únikového prostoru ze stanoviště strojvedoucího... str. 2 ● Pracovní podmínky v zimním období ... str. 2 ● Pozor, přejezd! – náměty k diskuzi ... str. 2 ● Střety na kolejích podruhé ... str. 2 ● Představujeme Klub odložených strojvůdců ... str. 3 ● Reportáž ... str. 4 ●

číslo 22
30. listopadu 2016
ročník 69

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Šumavské lokálky – jde o mnoho!

Na stránkách novin se objevila v minulých dnech zpráva o rozhodnutí Krajského soudu v Brně ze 4. listopadu 2016 ve věci dvou žalob podaných Českými drahami v záležitosti soutěže na provozování tzv. šumavských lokálek. Soud rozhodl **v neprospěch** Českých drah. Osobním dopravcem na těchto tratích se stane vítěz soutěže, společnost GW Train Regio. Připomínám, že za vítězem se jako druhá umístila společnost Arriva Morava a ČD byly se svojí nabídkou třetí. Soutěž vyhlásil Jihočeský kraj.

Podívejme se na dotčené tratě blíže. Z hlediska cestovního ruchu jsou velmi atraktivní. Leží uprostřed nádherné přírody. Jsou na nich turistická centra nabízející širokou možnost užití letních i zimních sportů.

Na trati 194 České Budějovice–Černý Kříž o délce 88 km je mezi výchozí a konečnou stanicí 27 mezilehlých stanic a zastávek. Vedle jiných zajímavých míst připomenu jen perlu UNESCO Český Krumlov.

Na trati 197 Číčenice–Nové Údolí o délce 70 km je 19 mezilehlých stanic a zastávek. Mezi nimi i Husinec, rodiště mistra Jana Husa, jehož boj za pravdu skončil 6. července 1415 v plamenech. Různé právní omyly a také justiční vraždy provázejí lidstvo od nepaměti.

Na trati 198 Strakonice–Volary o délce 71 km je 21 mezilehlých stanic a zastávek. Kubova Huť v nadmořské výšce 995 metrů je nejvýše položenou železniční stanicí v ČR.

Nelze se nezmínit o tom, že úsek trati 197 mezi Číčenicemi a Prachaticemi byl v letech 2004 až 2013 místem několika mimořádných událostí, z nichž tři (22. 7. 2004, 1. 9. 2007 a 2. 2. 2011) byly poznamenány ztrátami na lidských životech a zraněními. Tři osoby byly usmrceny, 23 osob bylo těžce a 38 osob lehce zraněno. Příčinou všech MU bylo selhání lidského činitele. Zda i tyto neblahé události měly vliv na motivaci k vypsání výběrového řízení, nám asi nikdo po pravdě neodpoví. A na otázku, zda i nový dopravce dokáže zajistit stoprocentní bezpečnost drážní dopravy, by nedokázala odpovědět ani slavná věštkyně Pýthie z neméně slavné delfské věštírny z dávných řeckých bájí.

Vraťme se však do reality. Na internetových stránkách Regionálního obchodního centra ČD v Českých Budějovicích je uvedeno, že délka železniční sítě v kraji je 881 km. Pokud soukromý dopravce převezme provoz na zmíněných tratích, tak ČD „odepíší" 229 km tratí. To představuje 25,99 procenta z uvedené délky. Internetové stránky českobudějovického ROC byly ovšem **naposledy aktualizovány 30. září 2014**! I to vypovídá o mnohém…

Co říci závěrem? České dráhy mohou podat proti rozhodnutí KS v Brně kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu. Věřme, že tak učiní. To je ovšem jen jedna strana cenné mince. Na straně druhé je nutné se ptát, proč Česká republika – v přenesené působnosti na kraje – dovoluje postupnou likvidaci národního dopravce, který je ve 100% vlastnictví státu. A tak si stát sám podřezává onu pověstnou větev pod sebou. Copak zkušenosti z překotné privatizace železniční dopravy například ve Velké Británii nejsou pro naše představitele dostatečným poučením o tom, co je pro fungující stát a jeho obyvatele správné? Samozřejmě nemám nic proti **čestné konkurenci** i v železniční dopravě. Fungující doprava je však páteří každého státu. Zvláště zde by mělo platit ono známé úsloví „dvakrát měř a jednou řež!".

Vladimír Selucký

O podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo již se zaměstnavatelem

Vyjednávání k uzavření Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo na rok 2017 (PKS) pokračovalo ve dnech 7. až 10. listopadu v Kraskově. Zaměstnavatel na toto jednání delegoval člena představenstva Zdeňka Škvařila, pověřeného řízením provozu, ředitele odboru personálního Mojmíra Bakaláře s jeho týmem a úsek finančního ředitele zastupovali finanční ředitel Martin Šimek a ředitel odboru Tomáš Tóth.

Jednání bylo zahájeno podrobnou informací managementu této akciové společnosti o ekonomické situaci společnosti s důrazem na možnosti ČDC v příští PKS. Další jednání bylo vedeno tak, abychom si objasnili změny, které byly zakomponovány do návrhu textu PKS na rok 2017, a následně bylo dosaženo shody u fondu týdenní pracovní doby (vyrovnávací období, jednotlivé definice). Rozpory přetrvávají ve výkladu režijní jízdy, plánování pracovní doby u zaměstnanců letmo v jednotlivých měsících a nařizování přesčasové práce.

Ke sblížení názorů mezi odborovými centrálami a zástupci zaměstnavatele došlo jednak v oblasti PERs-42-B-2011 (Zásady pro poskytování osobního ohodnocení) – definice jednotlivých motivačních složek. Důležitým prvkem jednání byl i výklad a seznámení s pokračováním Motivačního programu a zařazením některých jeho prvků do textu PKS.

Veškeré úpravy týkající se nárůstů jednotlivých příplatků, tarifních složek, odměn či motivačních složek zaměstnavatel odložil s tím, že je potřeba nejprve zpracovat finanční dopady těchto kroků.

Projednávána byla i novelizace interní normy týkající se spolupráce odborových organizací a zaměstnavatele, kde dochází k významným změnám.

Další jednání bylo svoláno na 28. až 30. listopadu do Prahy.

Za vyjednávací tým FSČR Jan Zahula, člen prezidia

Kolektivní vyjednávání na ČD

Dne 24. listopadu proběhlo první kolo kolektivního vyjednávání mezi zaměstnavatelem a odborovými centrálami u ČD, a.s.

Jelikož zaměstnavatel ještě před zahájením jednání oznámil, že není ochoten projednávat sporné body, u nichž nedaly odborové centrály shodné stanovisko, byli zástupci OC nuceni hledat kompromisní řešení, které by zajistilo zdárný průběh kolektivního vyjednávání. To se nakonec najít podařilo, takže OC mohly po oficiálním zahájení předložit společný návrh i u dosud mezi nimi sporných bodů (výše objemu mzdových prostředků pro výplatu výkonové odměny v jednotlivých kategoriích zaměstnanců, rozpětí výkonové odměny a některé části přílohy č. 6 – Odměny za zabránění úniku tržeb, včetně odměny pro strojvedoucí pracujících v režimu 0/0-S).

Dále probíhalo vyjednávání standardním způsobem – zdůvodňováním postojů obou smluvních stran k jednotlivým rozporovaným pasážím. Přestože byl u některých projednávaných bodů nalezen konsenzus, nedá se o nich již nyní hovořit jako o uzavřených, neboť je potřeba chápat problematiku, zvláště v mzdové oblasti, jako ucelený soubor.

Z časových důvodů nebylo možno projednat kompletní text návrhu PKS. Další jednání je naplánováno na 30. listopad 2016. O jeho průběhu budete informováni obvyklým způsobem.

Závěrem je nutno zmínit, že zaměstnavatel během jednání deklaroval připravenost dostát svému závazku z PKS ČD na rok 2016 v oblasti výkonové odměny i u profese strojvedoucí.

Za vyjednávací tým FSČR Jaroslav Vondrovic, člen prezidia

Na snímku člena prezidia Petra Čecháka z jednání o Podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo na rok 2017 v Kraskově jsou zleva i další členové týmu FSČR pro kolektivní vyjednávání Vladislav Pouzar a Jan Zahula, kteří pozorně naslouchají výkladu ředitele odboru personálního ČDC Mojmíra Bakaláře (úplně vpravo)

Klouzající a smýkající se vlajková loď regionálních tratí

Osazením nekovových brzdových špalíků na motorové jednotky 814/914 Regionova nastal očekávaný problém. V těchto dnech, v době zvýšené vzdušné vlhkosti, častých dešťových přeháněk a padajícího listí, dochází ke snížení adheze mezi kolem a kolejnicí.

Z důvodu odlišného součinitele tření litinových brzdových špalíků na motorovém voze 814 a nekovových brzdových špalíků na řídicím voze 914 se stává průběžná brzda špatně ovladatelnou. Charakteristickým jevem při použití nekovových špalíků je i vyhlazení jízdní plochy, kdy nedochází ke zdrsnění jízdní plochy dvojkolí, jako je tomu v případě použití litinových brzdových špalíků.

Díky vyhlazení jízdní plochy dochází k redukci hladiny hluku vozidla (až o 10 decibelů), který vzniká odvalováním kola po kolejnici, což byl hlavní důvod k osazení nekovových špalíků. Zároveň ale dramaticky klesá adhezní součinitel kolo versus kolejnice. Absorpce vlhkosti nekovových špalíků následně taktéž snižuje součinitel tření a prodlužuje za vlhka brzdnou dráhu. V zimních podmínkách pak může docházet k tvorbě ledových krust... To vše je daň za 10 dB a „zastaralou koncepci v novém hávu", jak je ř. 814/914 nazývána.

Při mírném snížení tlaku vzduchu v hlavním potrubí, kdy chceme zabránit zablokování kol na řídicím voze, je vyvíjen nedostatečný brzdící účinek na motorovém voze. Při razantnějším snížení tlaku vzduchu tak, aby dostatečně brzdil i motorový vůz, dojde okamžitě k zablokování kol na řídicím voze a tím i ke vzniku plochých míst. V obou uvedených případech se neúměrně prodlužuje zábrzdná vzdálenost, což může vést až ke vzniku mimořádné události. Zvýšení adheze pomocí pískování je navíc omezeno tím, že pískovací zařízení je osazeno pouze u hnací nápravy. Při jízdě vpřed řídicím vozem se pískuje pouze pod poslední dvojkolí motorové jednotky.

Žádáme o technickou úpravu brzdové výstroje těchto vozidel, aby bylo i při zhoršených adhezních podmínkách zajištěno bezpečné provozování drážní dopravy!

Z připomínek členů ZO FS Protivín sepsal předseda Martin Strouhal

Poznámka autora: Vážení kolegové, máte-li podobné zkušenosti či k této problematice vlastní podněty či připomínky, podělte se o ně s námi také vy prostřednictvím našeho časopisu.

Královéhradecká opravna vozů – problémy se začaly řešit

Za účasti zástupců vedení DKV Česká Třebová a odborových organizací se patnáctého listopadu konalo v Hradci Králové jednání o situaci ve zdejší opravně vozů. Připomínáme, že této závažné problematice jsme se obsáhle (i s mnoha otištěnými fotografiemi) věnovali v Zájmech strojvůdce č. 18 a 21/2016.

Na tomto jednání představitelé managementu informovali o připravovaných krocích, jež by měly vést k postupné nápravě a odstranění problémů, z nichž na mnohé jsme upozorňovali i v našem časopise.

A tak tedy do konce roku bude **opraveno kolejiště v OV tak, aby mohla být zvýšena rychlost na 20 km/h**. To by bylo snad i dostačující, když vezmeme v úvahu, že nyní je zde povolena jen rychlost pětikilometrová.

Měla by se zlepšit rovněž situace, pokud jde o **provoz vysílaček** tak, aby byl vedoucí posunu stále na příjmu.

Vozmistr bude přesunut do místnosti vedoucího posunu tak, aby se zlepšila komunikace mezi nimi.

Plánuje se i vybudování (úprava) zabezpečovacího zařízení tak, aby v případě provozní potřeby posunu bylo **možno spustit výstražná světla na přejezdu č. 5212**.

Vybudovány budou také **stojany na odsávání vakuových WC** tak, aby byl zjednodušen posun v královéhradecké opravně vozů.

Mnohé sliby zazněly a nezbývá než doufat, že se je podaří přeměnit i v realitu. A doufejme, že snad konečně „opadnou i vášně" a přestanou být trestáni zaměstnanci, naši kolegové, kteří na dlouhodobě trvající problémy v OV Hradec Králové poukazovali.

Libor Poláček

Přidej, nebrzdi! aneb Když cestující radí strojvedoucímu

Z problému, se kterým se potýkají strojvedoucí, vykonávající svoji službu na tzv. Plzeňských linkách spojujících západočeskou metropoli s Kozolupy a Blovicemi, se stala věc veřejná. Plzeňský deník nejprve otiskl článek *Mají jezdit s roztaženými záclonkami. Lidé nás ale rozptylují, říkají strojvůdci* a šestého listopadu odvysílala reportáž na stejné téma ve svém hlavním večerním zpravodajském pořadu i TV Nova. Co je podstatou problému? Dle dodatku č. 30 k platné smlouvě uzavřené mezi Plzeňským krajem s Českými drahami má být u motorových jednotek 814/914 zajištěn v době od 8 do 16 hodin volný průhled stanovištěm strojvedoucího. Na jedné straně se tak cestujícím dostalo jinde v běžném provozu dosud nevídané atrakce, na straně druhé však pro strojvedoucí vznikají nepříjemné situace, které mohou mít v krajním případě až fatální vliv na bezpečnost železničního provozu.

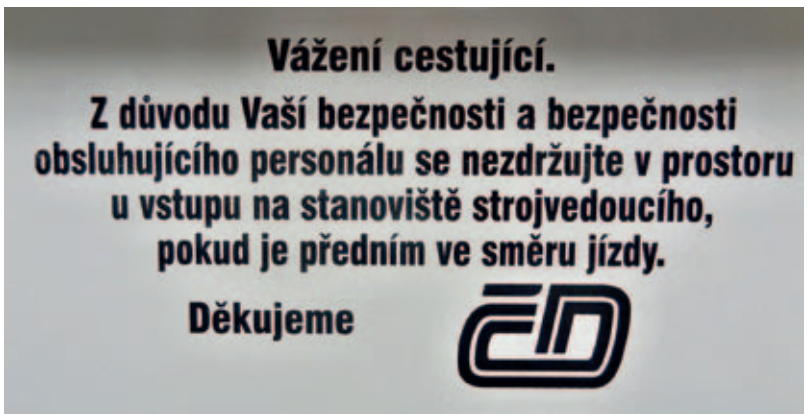
Nesouhlas s takovým stavem vyjádřil předseda základní organizace FS Plzeň **Jaromír Ott**: *„Často se stává, že při zajištění průhledu na stanoviště a pojížděnou trať jsou strojvedoucí při výkonu služby rozptylováni cestující veřejností tím, že na ně klepají, pokřikují anebo je povzbuzují, aby přidali či naopak snížili rychlost. Jsme přesvědčeni, že těmito negativními vlivy, kdy se strojvedoucí plně nemůže soustředit na výkon služby, je narušována bezpečnost provozu a zvyšuje se i riziko pochybení ze strany strojvedoucího. Cestující, který stojí bezprostředně za předním stanovištěm strojvedoucího, může navíc utrpět újmu či být dokonce ohrožen na svém zdraví při různých mimořádnostech, např. při střetu motorového vozu se silničním vozidlem apod. Pro bezchybný výkon služby musí mít strojvedoucí především klid, aby se mohl plně soustředit na výkon své služby. V případě, že objednavatel dopravy požaduje výhled před jedoucí vozidlo, nemáme nic proti instalaci kamer snímajících trať před vozidlem (bez záběru na strojvedoucího) s přenosem obrazu do prostoru motorového vozu či jednotky, jako je tomu na některých zahraničních železnicích.“*

Předseda ZO FS Klatovy **Václav Král** k tomu dodává: *„Neustále je zdůrazňováno, že se strojvedoucí musí plně věnovat řízení drážního vozidla a že nepřichází v úvahu, aby se čímkoliv rozptyloval, neboť jinak přibývá mimořádných událostí a zejména projetí návěstidla s návěstí stůj. To, co se nyní děje na Plzeňských linkách, je ale přece naprosto v rozporu s tím, co je nám vtloukáno do hlavy! Ale jsou tady ještě další důležité momenty. – Podle přepravního řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu se cestující, který ve vozidle stojí, při jízdě musí přidržovat zařízení k tomu určeného. Uspořádání motorových jednotek 814/914 to ale naprosto neumožňuje! Stejně tak nyní pozbývají smyslu piktogramy umístěné za stanovištěm pro strojvedoucího, které jednoznačně požadují, aby se zde cestující nezdržovali a aby tzv. únikový prostor pro strojvedoucího pro případ mimořádné události byl volný a nebyl zatarasen koly či jinými zavazadly. Pravidla pro bezpečnost cestujících i nás samotných jsou jasně vymezena, a tak je tedy dodržujme!“*

Zatímco ještě nedávno byli strojvedoucí, kteří své stanoviště v rozporu s uzavřenou dohodou zaclonili, trestáni snížením měsíční výkonové odměny o 300 Kč, v době přípravy tohoto článku již proběhla jednání zástupců prezidia Federace strojvůdců ČR a Cechu strojvůdců s vedením odboru kolejových vozidel GŘ ČD, na nichž se hledaly cesty, jak problém vyřešit.

Libor Poláček

Únikový prostor ze stanoviště strojvedoucího musí být volný! To je hlavní význam bezpečnostního pokynu, který na motorovém voze ř. 810 vyfotografoval Vladimír Selucký



A tento snímek před několika dny pořídil kolega Ivo Vlachynský přímo na jedné z jihočeských Regionov, motorových jednotek ČD ř. 814/914. Sdělení je naprosto jednoznačné, pro provoz na Plzeňských linkách ovšem nyní neplatí, neboť cestujícím je zde právě z tohoto prostoru ve dne umožněn volný průhled stanovištěm strojvedoucího

Pracovní podmínky v zimním období

Vzhledem k nadcházejícímu zimnímu období a stále se opakujícím nedostatkům, které při výkonu práce strojvedoucího jsou obrovskou zátěží na lidský organismus, je dobré si připomenout podmínky ochrany zdraví při práci s rizikovými faktory mikroklimatických podmínek, v tomto případě zátěže nadměrným chladem nebo teplem.

V některých případech se vyskytuje kombinace dvou i více faktorů, působících negativně na zdraví zaměstnanců. Jde o nadměrný chlad, který je doprovázen nadměrným hlukem atp. Proto je nutné mít stále na paměti a trvale si připomínat, že ochranu veřejného zdraví a veškerou její problematiku řeší:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 258/2000 Sb., zákon o ochraně veřejného zdraví, v platném znění,
- Nařízení vlády 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany při práci, v platném znění, jak uvádějí provedené změny nařízením vlády číslo 68/2010 Sb., č. 93/2012 Sb., číslo 9/2013 Sb. a číslo 32/2016 Sb.

Zátěží chladem se zabývá nařízení vlády č. 361/2007 Sb., § 6 a následující.

Zaměstnanec může být exponován zátěži chladem jen tehdy, vykonává-li práci odpovídající energetickému výdeji 106 $W.m^{-2}$ a vyššímu na nevenkovním pracovišti, na němž musí být udržována operativní nebo výsledná teplota jako technologický požadavek nižší, než je minimální teplota upravená v příloze č. 1 k tomuto nařízení, části A, tabulce č. 2. Nebo vykonává-li práci na venkovním pracovišti s korigovanou teplotou vzduchu 4 °C a nižší, nebo v případě zdolávání mimořádných událostí. Teplota vzduchu korigovaná účinkem proudícího vzduchu je upravena v příloze č. 1 k tomuto nařízení, části D.

Pokud je na stanovišti instalován zdroj chladu (tepla), měla by tato zařízení splňovat všechny podmínky, pro které byly určeny. Z praxe je známo, že tomu tak není. V některých případech tato zařízení nesplňují požadavky. Mají nedostatečný vlastní výkon, je prováděna nedostatečná údržba určeného zařízení atp. I v tomto případě platí, že **pokud je chlad na stanovišti strojvedoucího tak velký a strojvedoucí se necítí být schopen za těchto podmínek bezpečně pokračovat ve výkonu služby, požádá o vystřídání**. Zaměstnavatele totiž nic nezbavuje odpovědnosti, že musí být zajištěna ochrana zdraví jeho zaměstnanců!

Josef Daněk
vedoucí oddělení BOZP FSČR

Střety na kolejích – 2. část

Dokončení ze ZS č. 20/2016

Za celé ty dlouhé roky služby jsme znali místa, kde lidé pravidelně a v hojném počtu riskovali a chodili přes koleje přes zavřené závory. Jen namátkou, přejezd u zastávky Valtířov, přejezd v Ústí nad Labem Střekově u Setuzy, přejezd před Křešicemi u Litoměřic, přejezd ve Vehlovicích u Mělníka (dnes je poblíž postaven silniční nadjezd), přejezd přímo ve stanici Všetaty, Kostomlaty nad Labem, dva přejezdy v Poděbradech ... a dalo by se pokračovat dále.

Střety s motorovými vozidly, to je úplně jiná kapitola. Tady už jde často strojvedoucímu o život, mohou být postiženi i cestující. I těchto případů jsem zažil několik, ale měl jsem štěstí, že nikdy nedošlo ke střetu. Bylo to často o fous. Těch případů byly desítky, kdy na přejezd před vlak vjel uspěchaný řidič. Často to bylo dost daleko, takže stačil odjet tak daleko, že nebylo vidět jeho SPZ. Pokud jsem číslo přečetl, šlo to do hlášení a bezpečnost či dnes policie to řešila.

Od roku 1974 jsem jezdil ve spacím turnuse do Kutné Hory. U jednoho obratu jsme vozili zpět vlak Nex. Projíždím s E 469.2 devadesátkou Mělníkem. Asi kilometr za stanicí je přejezd jen se světly a souběžně s tratí vede místní komunikace. Na dálku vidím, že tam jede jakési auto. Trať se stáčí do pravého oblouku a auto vpředu se ztrácí za keři a nemám přehled. Když jsem u přejezdu, tak na něj právě vjíždí to auto, auto Veřejné bezpečnosti! Houkačky zařvou, ihned skočím k levému oknu, abych si přečetl SPZ. Ale míjím auto tak blízko, že tu značku nevidím. *„Abyste se tejden ne.....li,“* ulevuji si. Srdce buší jak o závod a je na něm další jizvička. Až poté si uvědomuji, že jsem vůbec nesáhl na brzdu. Pomocník mi říká, co brzda, stěrače jsi zapomněl pustit.

Některé střety na kolejích s tragickými následky se pak probíraly při pravidelném měsíčním školení. V paměti mi utkvěl případ, kdy do cesty rychlíku v Bratislavě vjel náklaďák plný štěrku. Strojvedoucí i pomocník byli ukamenováni. Podobný případ se stal začátkem 90. let. Osobní vlak s lokomotivou 141 013-3, Ex E 499.113, strojvedoucí Jaroslav Serbus z Nymburka. Za Libicí nad Cidlinou vjel do cesty jeho vlaku náklaďák s řepou. Jarda neměl šanci. Další případ – 22. srpna 1986 vezl děčínský strojvedoucí Petr Hnízdil rychlík R 613 s lok. E 499.3006. Na jednom z polních přejezdů před Všetatami se střetl s nákladním autem sovětské armády. Tam zahynulo několik okupačních vojáků a zmatený přeživší důstojník pak okolo sebe střílel. Zda mířil na strojvedoucího, nevím. Ale do vystouplého rámu čela stanoviště se jedna z kulek zaryla. A bylo to asi ve výšce hlavy strojvedoucího. Až do velké dílenské opravy tam byla díra, kterou naše dílna opravila zatlučením dřevěného kolíčku. (Aby do mašiny nezatékalo.) Možná že v té tepelné izolaci je ta kulka dodnes. Ovšem z bývalé 3006 je dnes jedno z pětkových es.

Parta opilých mladíků v žigulíku 12. prosince 1997 objela poloviční závory na přejezdu ve Všetatech, přímo pod řídicím stavědlem, a auto vjelo do cesty nákladnímu vlaku s lokomotivou 121 085-5 (Ex E 469.185), který vedl ústecký strojvedoucí Láďa Hubka. Auto tlačené lokomotivou poškodilo výhybku, došlo k vidlicové jízdě. Lokomotiva a několik vozů vykolejily a následně došlo ještě ke střetu s dalším vlakem, kde byly v čele dvě motorové lokomotivy řady 753. Ta první z nich, 753 010-8, byla natolik poškozená, že byla stejně jako 121 085-5 zrušena.

Všechny tyto nehody jsou moc a moc smutné. Nejsmutnější však jsou případy, když vyhasnou mladé, velmi mladé životy.

S velkým smutkem vzpomínám na příhodu ústeckého kolegy Oty Vaculíka, kterou mi vyprávěl a jež proběhla i v pravidelném poučování. Vezl nákladní vlak do Nymburka. Tehdy (1. pol. 70. let) byl ve Staré Boleslavi u st. 1 úrovňový přejezd. A jakási babička vozila vnoučka v kočárku. A asi hrozně spěchala a tak šla přes zavřené závory. V nedobrém povrchu přejezdu se skřípělo kolečko kočárku. A vlak se blížil. Rychlobrzda, houkání a babička, místo aby popadla dítě, tak stále cloumala kočárkem. A dítě v kočárku mávalo na vlak do poslední chvíle. Co se stalo s babičkou, mi není známo. Kolega Vaculík se psychicky zhroutil a po návratu z nemocenské už nikdy nešel na lokomotivu. Šel dělat vozmistra na ústeckém ranžíru. Ta příhoda ho však vnitřně deptala. Blížila se mu padesátka, a tak pro kolegy a známé uspořádal oslavu. Pár dnů po oslavě, a také pár dnů před skutečnou padesátkou, zemřel. To bylo v roce 1986.

Vzpomeňme také na případ děčínského kolegy. Pár méněcenných idiotů postaví u Vraňan mezi koleje osobní auto a chtějí nafingovat pojistnou událost. Vinou špatné komunikace však výpravčí pustí na trať rychlík. Srážka, z auta zbyla hromádka šrotu, lokomotiva ř. 162 s několika osobními vozy skončila na poli. Nikomu se nic nestalo. Ale strojvedoucí má pořádnou jizvu na srdíčku. A po roce kolega Karel Bek umírá na infarkt.

Mezi střety na kolejích patří i střety se spadlými stromy, kameny a také se zvěří. Nejen tou divokou, ale i hospodářskými zvířaty. Zažil jsem střet se stádem černé zvěře – byl z toho naštěstí jen ohnutý pluh. Jindy zase splašené stádo krav u bývalých jatek před vjezdem do Mělníka. Jedna nestačila uhnout...

A něco pro trochu odlehčení. Začátkem 90. let došlo nedaleko Teplic ke střetu vlaku s nákladním autem. Byla z toho jen hmotná škoda. Ale soukromník neměl peníze na zaplacení, a tak došlo k vyrovnání něco na způsob směnného obchodu. Soukromník položil v depu na komunikacích nový asfaltový koberec.

strojvedoucí v.v. Josef Oliva,
Ústí nad Labem

Následky závažné mimořádné události, k níž došlo 12. prosince 1997 ve Všetatech, vyfotil kolega strojvedoucí Jan Kudlička. Nenávratně poničená lokomotiva 121 085 musela být bohužel nakonec zlikvidována

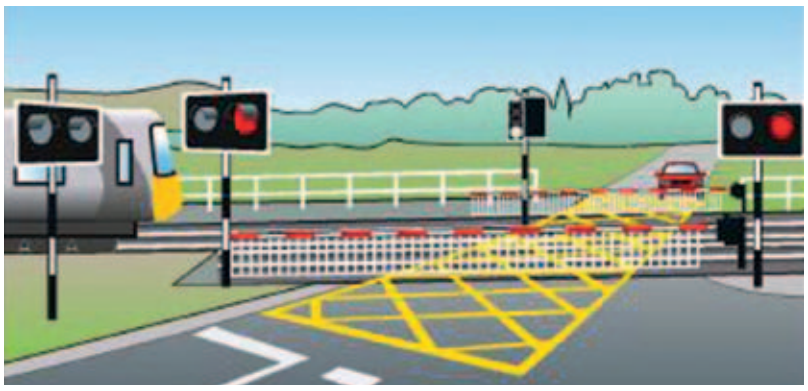
Pozor, přejezd!

Všichni strojvedoucí mají poznání tratě, na které jezdí. Toto pravidlo platí prakticky již od počátku železnice. Není možné, aby na trať vyjel strojvedoucí bez poznání tratě. Každá trať má svá krizová místa, které je třeba znát. Může to být stoupání, větší spád, povětrnostní podmínky, jako jsou například mlhy, námraza apod. Od doby, kdy byla zavedena kontrola bdělosti strojvedoucích, jsou na čele vlaku sami. Oni znají, kde je který přejezd, a jestli je se závorami nebo bez nich. Vidí také, když se blíží k přejezdu, jak přes přejezd přejíždí při výstraze přejezdu neukáznění řidiči.

V posledních letech došlo k velmi vážným dopravním nehodám na přejezdech, které zavinili neukáznění řidiči kamionů. Myslím si, že zvláště strojvedoucím na vlacích s vyššími rychlostmi mohou naskakovat před železničními přejezdy různé „černé“ myšlenky. Když se po nehodě ve Studénce v tisku objevila zpráva *Vlaky zastaví před přejezdem*, věděl jsem, že zvýšení bezpečnosti nedosáhneme jen „detektory překážek na přejezdech“, ale že je třeba zvýšit počet značení a výstrah pro účastníky silničního provozu. Proto jsem napsal obsáhlý článek Železniční přejezdy – krizová místa v dopravě, který vyšel ve Vědecko-technickém sborníku ČD 41/16, který je vydáván elektronickou formou na internetu, a v odborném časopise Nová železniční technika. Zde jsem uvedl návrh některých opatření.

Opatření ke zvýšení bezpečnosti na přejezdech

1. Je třeba doplnit na vozovkách podélné a příčné dopravní značení před přejezdem, aby řidiči:
   - věděli, kde mají před výstražníkem a závorami zastavit,
   - aby před přejezdem nepředjížděli,
   - aby byli upozornění, že na přejezdu se nesmí stát a není zde vhodné ani zastavit.
2. Doplnit před přejezdem dopravní příkazovou značku o maximální rychlosti 30 km/h nebo 50 km/h, a to podle toho, zda je přejezd vybaven pozitivní signalizací – bílým světlem.
3. U zhoršených rozhledových poměrů na přejezdu umístit před přejezdem značku 30 km/h.
4. Prostor přejezdu na vozovce vyznačit žlutými pásy – zákaz stání.
5. U některých přejezdů doplnit do vozovky světelnou závoru (tygří oči).
6. Doplnit na výstražníku světelnou kmitající červenou signalizaci STOP, která bude aktivní při výstraze přejezdu.
7. Na koridorových tratích do odstranění železničních přejezdů, zvětšit u celých závor prostor mezi výstražníkem a vlastní kolejí, aby auto mohlo vyjet nebo couvnout, posunutím výstražníku dále od osy koleje, to samozřejmě ovlivní výpočet předzvěnčí doby a délku přibližovacího úseku.
8. Na tratích instalovat návěstní tabule, které budou strojvedoucího informovat, že vstupuje do přibližovacího obvodu přejezdu, s vyznačením zda se jedná o přejezd se závorami nebo bez závor.
9. U celých závor, by břevno mělo být z vnitřní strany natřeno bíle s piktogramem průrazu závory uprostřed mezi nápisy SOS - piktogram – SOS.
10. Přejezdy na hlavních tratích monitorovat kamerovým systémem a stav na přejezdu přenášet obrazem strojvedoucímu.



Způsob vymezení zákazu stání a zastavení na přejezdu

Z psychologického hlediska je prokázáno, že červený blikající nápis zvyšuje soustředění řidiče. Nápis STOP je srozumitelný ve všech jazycích. Současný nápis na výstražníku POZOR VLAK nikdo nevnímá.

Návrh doplňkové světelné signalizace na výstražníku

Myslím si, že k této problematice by se měli vyjádřit také strojvedoucí, kteří mají bohaté zkušenosti a jejich názory mohou přinést také různá řešení ke zlepšení bezpečnosti. Váš čtrnáctideník je snad ta nejlepší platforma pro tuto diskuzi.

ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Představujeme Klub odložených strojvůdců Lysá nad Labem

V říjnu 2003 se, jak jinak než na pivním posezení, sešlo deset bývalých (i v té době ještě aktivních) strojvůdců či čekatelů na starobní důchod ze Strojové stanice Lysá nad Labem. Dohodli se, že by bylo dobré scházet se takto častěji, a tak byl založen klub, pro který byl přijat název Klub odložených strojvůdců, zkráceně KOS. Při té příležitosti bylo stanoveno, že se schůzky budou konat pravidelně jednou měsíčně, vždy v poslední úterý v měsíci, a to pod názvem Parlament.

Ještě do konce téhož roku měl klub už 17 členů, jimiž se stali strojvůdci se zákonitou zkouškou, a také tři členy čestné, kteří tuto podmínku sice nesplňovali, ale měli zájem se členy klubu stát. A stávající řádní členové je přijali mezi sebe. Jak se zvyšoval počet členů KOS, bylo nutné vyhledávat větší zasedací místnosti, až jsme nakonec zakotvili v Lysé nad Labem v hostinci U Zeleného stromu. V jednu dobu se počet členů rozrostl zhruba na padesátku. Kromě kolegů z Lysé se k nám postupně přidávali i další kolegové z pražských dep, kteří žijí v okolí Lysé, případně i z dep mimo region. Nejdelší dojíždění mají kolegové z České Třebové, Trutnova a Letohradu. Bohužel nejsou jen přírůstky, ale během let deset našich kolegů odešlo na věčnost. V současné době je tedy počet členů 40, z toho jsou asi dvě třetiny aktivních, zapojujících se ve velké míře do připravovaných akcí.

Již od roku 2004 byla zavedena tradice pravidelných říjnových návštěv u našeho bývalého kolegy – mechanika, který žije v hezkém domku v severních Čechách. Je členem klubu, ale našich Parlamentů se ze zdravotních důvodů účastnit nemůže. V počátcích naší činnosti jsme pořádali výlety, jimž jsme říkali Výjezdní parlament, a tyto akce se konaly namísto pravidelných zasedání. Později, a to platí dosud, se tyto akce konají mimo termín pravidelného Parlamentu, asi tak jednou měsíčně.

Tematicky jsou naše cesty zaměřeny hlavně na poznání krásných míst Česka. A plánů na další poznávání máme stále dost. Pouze se stoupajícím věkem členů KOS je účastníků výletů stále méně. Od roku 2008 se na konci června koná pravidelné několikadenní setkání s přáteli na Šumavě, kde se vždy uskuteční i několik hezkých výšlapů po horách, či opakovaná, pro nás již spíše divácká, účast na soutěži Drsňák u našich přátel a čestných členů Klubu Jiřího a Mojmíra Bartoňových na Moravě. Také se snažíme o něco nového. Stále ještě novinkou je začátkem června návštěva termálů na Slovensku. Letos se konala teprve druhým rokem a měla dvanáct spokojených účastníků.

K prvnímu výročí trvání Klubu byl přijat návrh na jmenování Stařešiny klubu. Měl jím být doživotně nejstarší člen. Stal se jím, a dosud tímto stařešinou je, pan kolega Antonín Kesler, který se v letošním roce dožívá krásných 86 let a Parlamentů se, i když s občasnými přestávkami, i nadále účastní.

Během loňského roku byli dva naši kolegové ze zdravotních důvodů umístěni v domovech pro seniory. Tyto pány pravidelně navštěvujeme, informujeme je o dění nejen v klubu a snažíme se pozvednout jim náladu, aby je stále těšil život.

Tolik tedy alespoň stručné shrnutí 13 let existence KOS Lysá nad Labem. Za tuto dobu se konalo již 170 Parlamentů a více než stovka výletů. A tak máme již také značně „tučnou“ složku zápisů o průběhu našich akcí a spoustu hezkých fotografií.

Jaroslav Krupička

Člen KOS Lysá nad Labem Antonín Kesler při oslavě svých 85. narozenin

Klub odložených strojvůdců připravuje pro své členy řadu zajímavých a atraktivních akcí. Snímky jsou z návštěv výstavy kamélií (vlevo) a expozice dělostřelecké tvrze Dobrošov

Jízdenky FIP – pozor změny!

Informace pro držitele jízdních výhod o změnách u ÖBB - Business Competence Center GmbH a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že s účinností **od 11. 12. 2016** se v případě cestování **dálkovými vlaky** společnosti **ÖBB Personenverkehr** AG (ÖBB osobní doprava, a.s.) (RJ, ICE, IC, EC, ICB Graz–Klagenfurt) s jízdenkami FIP na území Rakouska bude uplatňovat **uživatelský poplatek**: ve 2. vozové třídě € 10, v 1. vozové třídě € 15 (včetně 10 % daně z obratu).

Tento uživatelský poplatek lze uplatnit ve vlaku bez přirážky nebo u přepážky přes EURIS. Doba platnosti: 2 dny dle zón jízdenky FIP pro libovolný počet jízd v odpovídající třídě vagónu ve spojitosti s jízdenkou FIP.

Případné rezervace nemají souvislost s uživatelským paušálem a nemohou být vyúčtovány. Při placení uživatelského poplatku zásadně odpadá uplatnění nástupní karty.

Výběr uživatelského poplatku se provádí jak v případě soukromých, tak i služebních a doprovodných cest – razítko „Kein Zuschlag erforderlich“ (Nevyžaduje se přirážka) se v této souvislosti neuznává.

Hrazení uživatelského poplatku odpadá: ● v případě použití lokálních vlaků, ● v případě použití nočních vlaků ÖBB, ● v případě o 50 % zlevněných jízdenek dle předpisu FIP, ● v případě Mezinárodní volné jízdenky pro vysoce postavené zástupce přepravců FIP.

Dále oznamujeme, že původní příloha předpisu ČD Ok 12 – **FS Italiane** byla nahrazena novou přílohou.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD na adrese: ***http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf*** v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy - dokumenty - O10 GŘ - dokumenty personální. *-šp-*

Přímé spojení Praha–Zürich přes Linz a zpět komerčním spojem ČD

České dráhy nabízí od 11. prosince 2016 cestujícím možnost přímého spojení Praha–Zürich přes Linz a zpět komerčním spojem ČD. Smluvním dopravcem je po celé trase vlaku ČD, dopravci ÖBB a SBB vykonávají pro ČD pouze funkci výkonného dopravce v souladu s příslušnými právními normami a předpisy.

Držitelé jízdních výhod ŽP ČD mohou tyto spoje použít po uhrazení rezervace s příplatkem (aufpreis) – rezervační kód TK 25. Omezený počet míst (kontingent) na spoj. Po vyčerpání kontingentu lze využít na tyto spoje jízdní doklady FIP.

Držitelé jízdních výhod FIP mohou tyto spoje použít po uhrazení rezervace s příplatkem (aufpreis) – rezervační kód TK 98 (FIP Leisure), resp. TK 99 (FIP Duty).

Držitelé FIP se musí ve vlaku prokázat následujícím způsobem: ● Mezinárodním průkazem FIP na slevu jízdného nebo ● Jízdenkou FIP na jakoukoliv zúčastněnou zemi.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a.s., na adrese: ***http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf*** v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy - dokumenty - O10 GŘ - dokumenty personální. *-šp-*

Lokomotiva 534.0137 na vlaku Mn Brno–Okříšky asi ve dvou třetinách kamenné hráze u Střelic. Snímek ing. Jaroslava Kocourka byl pořízen 3. července 1969

Trojice traťových kulatin

Pokračování ze ZS č. 21/2016

Nedaleko uvažované hlásky Zakřany je vodní zdroj pro zastáveckou vodárnu. Voda odtud proudila samospádem (do stanice cca 3 km a téměř 50 m výškový rozdíl) do zásobníku ve vodárenské věži poblíž stavědla 2.

Při déletrvající opravě mostu o dvou polích nad potokem Habřina a silnici I. třídy Brno–Třebíč počátkem 50. let (most byl silně poškozen při válečných událostech) někdo zhotovil ve stráni 10 až 15 m od kolejí státní znak (lev) z kamene či betonu asi dva metry velký. Lev byl na černém (škvárovém) podkladu a byl řadu let pravidelně natírán vápnem. Jeho zbytky tam byly ještě v 90. letech, ovšem již zarostlé trávou.

Zajímavá byla též rekonstrukce cihlového mostu u Ostopovic – stavebně stejný jako dříve popisovaný most u střelické vodárny, jen v menším provedení. Po dobu rekonstrukce (1978) byla trať přeložena pomocí čtyř oblouků a mostního provizoria mimo stávající osu (zpočátku zde byla rychlost 10 km/h, po konsolidaci spodku 20 km/h). Po provedené rekonstrukci se trať vrátila na původní místo, pod mostem je vedena silnice Ostopovice–Starý Lískovec, čímž mohl být zrušen přejezd v km 148,655. Na něm byly r. 1961 instalovány samočinné závory typ SSSR. Při projekci byl však špatně spočítán přibližovací úsek (byl krátký), při jízdě lokomotivy s novými obručemi závory padaly, když již čelo vlaku bylo na přejezdu. „Oprava“ byla provedena nejjednodušším možným způsobem – přibližovací úsek nebyl prodloužen, ale byla snížena traťová rychlost na 70 km/h až do zrušení přejezdu.

Dalo by se toho napsat ještě mnoho, nic jsme si neřekli třeba o vozech. Z nich ty na posilách Zastávka–Brno by vydaly na samostatný článek. Ještě na přelomu 40. a 50. let zde jezdily staré vozy pruské konstrukce s vypouklými bočními stěnami, kde každý oddíl měl své venkovní dveře a průvodčí přecházel po prkně upevněném podél stěny. Od konce 40. let posilové vozy byly tvořeny tzv. dobytčáky, nouzově stavěnými od r. 1943. Délkou i tvarem střechy byly jak nákladní vozy Ztr. Natřeny byly zeleně. Přístup byl z čelních plošin, uvnitř byl šedě natřený prostor s lavicemi podél stěn; uprostřed široká lavice v ose vozu, kde seděli cestující zády k sobě. Vozy neměly police na zavazadla, háčky na oděv, WC ani elektrické osvětlení – to zajišťovala jen pod stropem zavěšená karbidová lampa. V 50. letech pak část vozů při dílenských opravách dostala el. osvětlení, WC, jiná sedadla s policemi na zavazadla a háčky na oděv; vnitřní nátěr byl světle hnědý či béžový, interiér pak vypadal jako u vozů Bi. Až do počátku 60. let zde jezdily čtyřnápravové vozy před vyřazením, s různými druhy brzd (Knorr, Westinghouse, Božič, Kunze-Knorr atd.). Zastavování vlaku pak často provázelo značné škubání. Zpočátku tohoto období posilové vozy přidávala na vlak posunovací lokomotiva, takže v přední části vlaku bylo 7 až 9 dvounápravových vozů a pak 4 až 6 čtyřnápravových. Po několikerém přetržení vlaku si pak vlaková lokomotiva musela jezdit pro posilové vozy sama, aby tyto byly v přední části.

Vlak Pn 6941 s lokomotivami 556.024 a 556.0508 odjíždí ze Střelic do Oslavan. Snímek z roku 1973 je z archivu Zdeňka Hájka

Dlužno podotknout, že první vlak č. 1500 měl normu zatížení 550 t a 2. vlak č. 1520 600 t. Tyto vlaky vozily i tzv. paklák a poštu. Služební vůz byl tehdy samozřejmostí. Po likvidaci starých vozů začaly jezdit na posilách osmidveřové vozy Bai. Vlak pak měl vpředu tři dvouosé vozy (paklák, poštu – ta byla někdy čtyřnápravová) a za nimi pak 9 až 10 čtyřosých vozů. Počátkem 70. let některé posilové soupravy byly tvořeny přípojnými vozy Bam, v té době již bez vytápěcího kotlíku v kabině uprostřed vozu (vozy měly průběžné parní topení).

V 50. a do poloviny 60. let každý jízdní řád byly vedeny dva až tři páry Os vlaků v relaci Brno–Jihlava–Nymburk–Praha-Těšnov a zpět. Soupravy osobních vlaků v 50. letech tvořilo šest vozů Be (případně Bi) a jeden vůz Ae. Koncem 50. let se začaly objevovat soupravy u vlaků do Jihlavy ve složení: D, 2 Bai, ABa, 2 Bai. Za pár let se na trať vrátily dvouosé vozy Be, případně Bi. První třída byla u ČSD zrušena r. 1953, vlaky pak měly 2. a 3. třídu do r. 1956, kdy třídy byly „posunuty“ a vlaky měly 1. a 2. třídu. V r. 1963 u naprosté většiny Os vlaků ČSD byla 1. třída zrušena. Ve 2. polovině 60. let se na trať vrátily dvounápravové vozy novějšího typu Rybák (Be). Těch jezdilo 6 až 7 v soupravě.

Jako kuriozita vypadalo zařazení lůžkového vozu do vlaku 1513 (odjezd z Brna v 19.50 hod.) v letním období r. 1957. Do Prahy-Těšnova přijel v 8 hod. ráno. Opačným směrem přijel do Brna po 7. hod. vlakem 1502 (v neděli, kdy tento vlak nejel, přijel již v 5 hod. vlakem 1500).

Zdeněk Hájek

Příště ještě na úplný závěr zveřejníme několik poznámek autora a seznam literatury, která byla použita při přípravě tohoto seriálu.

Zájemcům o kapesní diář

Zájemci o **kapesní železniční diář 2017** se zaměřením na parní lokomotivy z České republiky i ze Slovenska se mohou obrátit přímo na vydavatelství ing. Zdeňka Ulricha, na e-mailovou adresu: ***ulrichz@seznam.cz***. Do objednávky uveďte, že jste členem FSČR a upřesněte svoji ZOFS. Jen tak ještě získáte diář za zvýhodněnou cenu 43 Kč. Bližší informace jsou i na ***www.czechtrains.cz***.

Nabídka penzionu Real

Využijte **výhodných nabídek pobytů penzionu Real v Bedřichově v Jizerských horách**!
Více informací najdete na ***www.penzionreal.cz*** nebo volejte na telefonní číslo **+420 777 272 279**.
Aktuální nabídku rekreačního střediska najdete také na Facebooku: ***www.facebook.com/penzionrealbedrichov***

Dárce krve ze Šumperka

Výbor základní organizace Federace strojvůdců Šumperk děkuje svému členu, kolegovi strojvedoucímu, panu **Zdeňku Hrabánkovi** za velmi záslužný a lidský počin dlouholetého bezplatného dárcovství krve a krevní plazmy!

Dne 13. října 2016 mu byl udělen Zlatý kříž Českého červeného kříže za 120 odběrů této drahocenné tekutiny, která pomáhá zachránit bezpočet lidských životů! *-jt-*

Ze žst Ústí nad Orlicí odjíždí na konci letošního léta (15. září) Os 5024 do Pardubic, v čele s 163 216, jednou z posledních lokomotiv ČD, která je ještě v původním zelenožlutém nátěru. Foto: Jan Kubeš

REPORTÁŽ

Ten den začal v redakci tak, jako každý jiný. Nikde jsem nenarazil na vůni kávy, sekretářka zvolila pozdrav číslo tři, což jest zasněný pohled skrze mne. V pracovním koutku, hrdě nazývaným kanceláří, jsem měl stejný nepořádek jako včera i před týdnem. V diáři na mém stole se přelo několik úkolů o svoji důležitost. Rázně je ale svým pozváním rozsoudil šéfredaktor. Mimochodem, víte, že šéfredaktor se skloňuje podle vzoru Pánbůh?! Vyzbrojen tímto vědomím jsem vstupoval ležérně do jeho kanceláře. Pohledem jsem zjistil, že můj chlebodárce není sám. V klubovce pro hosty seděl malý blonďatý chlapík. Klukovský obličej schovával za hrnek s kávou. Uctivě jsem zůstal stát u dveří. *„Pojďte dál, redaktůrku, nebojte se, pan Novák nám přinesl pěkný námět na reportáž.“* Dovtípil jsem se, že tím nám vlastně myslel tobě.

Blonďák rychle položil nápoj, postavil se a ruku podal. *„Pane redaktore, potřeboval bych od vás napsat pěkný článek do novin.“* Zamrkal na mne modrýma očima. *„Víte, pracuji jako vedoucí lokomotivních čet u Českých drah a mám problém. Odchází nám nyní hodně strojvedoucích do důchodu a nových se nám nedostává. Nebo spíše, hlásí se nám jich málo. Nebo ještě přesněji, hlásí se jich i dost, ale polovina jich nevyhoví po stránce zdravotní a psychologické a z té druhé poloviny jich většina není schopna poté absolvovat náročný výcvik. Dokončí jich tak desetina.“* Pomyslel jsem si zděšeně, co já s tím asi mohu udělat, protože jsem šeroslepý a ve vlaku se mi dělá špatně. Já tedy rozhodně řady modré armády nerozšířím. Vrhl jsem tázavý pohled na šéfredaktora. *„Pan Babička vás vybaví příslušným oprávněním a vy v místním depu omrknete situaci. Promluvíte se zaměstnanci a vychválíte ježdění s mašinkami až do nebe. Určitě se potom budou zájemci hlásit více než předtím, a navíc už budou vědět, do čeho jdou…“* Pochopil jsem svůj úkol, rozloučil jsem se s velitelem všech strojvůdců a vycouval z ředitelny. Na Wikipedii jsem si prohlédl několik obrázků lokomotiv a vzpomínal na dětství, jak se mi líbily Pohádky o mašinkách.

Takto teoreticky vyzbrojen jsem druhý den odjel redakčním kombíkem do depa. Auto jsem hrdě postavil na parkovišti pro zaměstnance a v kanceláři mne již očekávalo písemné povolení ke vstupu na stanoviště strojvedoucího. Ještě jsem vyfasoval oranžovou vestu s logem národního dopravce na zádech a byl jsem odveden k točně, kde se zrovna jeden strojvedoucí chystal přebírat velikou modrou lokomotivu do provozu. *„Tady máte, pane Kuběna, pana redaktora z místního deníku. Naše vedení usoudilo, že není nad propagaci našeho povolání, a tak panu redaktorovi všechno pěkně ukažte a vysvětlete, aby o nás napsal samé pěkné věci. Když se reportáž povede, tak bude otištěná nejen místně, ale i v celostátním vydání deníku. A reklamu – to my přece potřebujeme. Třeba se nám začnou více hlásit zájemci a my vás potom budeme moci pustit do důchodu.“* Tohle řekl můj průvodce, významně na pana Kuběnu mrkl a vrátil se zpátky do kanceláře.

Strojvedoucí Kuběna byl vysoký, statný, prošedivělý, a z jeho zarostlé tváře se dalo vyčíst, že mu do odchodu na odpočinek schází tak pět let. Obešel rozvážně lokomotivu a vyšplhal se po schůdkách ke dveřím kabiny. Z kapsy vyndal svazek klíčů a začal zkoušet, který to bude pasovat do zámku. Jednou rukou se držel madla, balancoval, a v druhé měl klíče. S tichým zaklením se trefil až asi napočtvrté. *„Vy tady nemáte dálkový centrál?“* Pohladil jsem vděčně v kapse krabičku, kterou měl na klíčích náš redakční kombík. *„Jó, pane redaktore, my tady nemáme víc věcí,“* povzdech si Kuběna a konečně otevřel dveře na stanoviště. Potom mne požádal, abych se držel oběma rukama a vyšplhal za ním. Nedal jsem se pobízet a vklouzl do kabiny. Na to, jak je mašinka veliká, tak je stanoviště překvapivě malé. Očima jsem ihned zaregistroval volant a do nosu mne udeřila zvláštní směsice pachů. Trochu něco jako nafta a výfukové plyny a olej, pěkně dohromady. Parfém velikého silného motoru sem do kabiny pronikal. *„To se mašina jako řídí volantem?“* dělal jsem ze sebe naivku. *„To asi opravdu ne,“* reagoval strojvedoucí. *„Já jsem se náhodou na reportáž připravil, já vím, na co volant na brejlovci slouží,“* hodil jsem do placu svoji znalost ovládání a lokomotivních názvů nabytou včera na netu. *„Tak to už jste odborník,“* ušklíbl se Kuběna a otevřel velkou plechovou skříň s červeným bleskem na hráškově zeleném nátěru. Zapnul nějaké jističe, skříň uzavřel a vnitřními dveřmi vešel do strojovny. Tam v šeru čněl a čpěl tím svým parfémem velký spalovací motor. Zatím byl studený a ztichlý. Byl ovinutý skrumáží trubek a hadic a vzpřímeně se kolem něj nedalo projít. Jestli jste nebyli v ponorce, tak po prohlídce strojovny brejlovce tu zkušenost získáte. Můj průvodce se zručně okolo motoru protáhl na druhou stranu, tam něco prohlédl, tam otřel loužičku, povytáhl měrku na olej zvící délky jednoho metru a spokojeně si broukal. *„Mašinka je po opravě a všechny náplně jsou doplněny. Snad nás ničím nepřekvapí.“*

Vrátili jsme se na stanoviště strojvedoucího a pan Kuběna mi začal vypravovat o množství oleje a paliva, písku a vody, co se do mašinky vejde, aby byla v provozním stavu. Mezitím držel nějaký knoflík a ve strojovně něco začalo vrčet. Že by to ten motor? Nebyl. Ten se najednou rozběhl za mohutného řevu a celý prostor stanoviště tím vibroval. Byl jsem poučen, že tišší první vrčení bylo promazávací čerpadlo, které nejprve před vlastním startem promaže motor olejem a že mám za sebou zavírat dveře do strojovny, jestli nechci, abychom přišli oba o uši. I zabouchl jsem za sebou ty vnitřní dveře a stanoviště se rázem ztišilo. Nebudu prosím říkat, že ztichlo, ale už mne alespoň přestaly bolet uši. Potom se pan strojvedoucí začal věnovat nějakým knížkám, co tam ležely na pultě. *„Přebírám nyní stroj papírově,“* řekl. Já jsem si zatím prohlížel knoflíky a budíky a páky na pultu. Zarachotila vysílačka a pan Kuběna se domluvil s někým na druhé straně vlny, houkl a pomalu jsme vyjeli z depa. Sedl jsem si do sedačky. Byla pevně přišroubovaná k podlaze a seděl jsem na ní tak nějak jako prkénko. Marně jsem na boku opěradla hledal nějaká seřizovací hejblátka. *„Pohodlí v tom nehledejte, pane redaktore.“* Bylo na mne vidět překvapení. *„To je takto nastaveno z výroby a ta byla někdy před čtyřiceti lety.“* – *„To na těchto sedadlech sedí strojvedoucí už čtyřicet let a stále stejně?“* V mysli se mi promítla kabina náklaďáku mého švagra, který mne jednou vezl na otočku do Holandska. Tak tam byla sedadla! Jejich vzduchové pérování se staralo o bezvadné přejíždění výmolů a elektrické vytápění v opěradle mi nahřívalo záda. A těch tlačítek na seřízení co na sedadle bylo. Za volant jsem se pohodlně vešel já, habán i malý švagr. Když jsem to řekl strojvedoucímu, tak se smutně usmál. *„Většina kolegů má po letech strávených na těchto strojích zničená záda. A to tady na brejlovcích je ještě sezení celkem v pohodě. Některé posunovací lokomotivy mají jenom takové sedací otočné verpánky. Tak konstruktéra, který navrhl taková sedátka, tak toho bych na nich nechal sedět dvanáct hodin v jednom kuse. Příště by se mu tužka na rysu jinak kmitala… Ale taková zpětná vazba je bohužel utopie.“*– *„Krejčí, který si ušije kalhoty, nebo švec, který si udělá boty, tak v nich chodí,“* namítl jsem. *„Ano, ale konstruktér lokomotiv s nimi nejezdí. A nesetkal jsem se za svou dlouhou praxi s tím, že by se nějaký takový přišel do provozu zeptat, jak jsme spokojeni.“*

Ani nevím, jak jsme se ocitli na koleji, kde stála řada vagónů, a ty jsme měli posléze zapřáhnout a odvést do krajského města. Začal jsem se ošívat a popošlapovat. *„Pane Kuběno, záchod tady máte? Nikde jsem si ho nevšiml.“* Strojvedoucí se pootočil a očima hodil po PET láhvi u odpadkového koše. *„Samozřejmě ji nejdříve nožem odříznu hrdlo,“* usmíval se. *„Když je nezbytí, tak tohle je moje toaletní mušle.“* Suše jsem polkl a na další toaletní pomůcky jsem už neměl odvahu se zeptat. Proto Kuběna pokračoval. *„Víte, u osobní dopravy si strojvedoucí vozí alespoň záchod v motorovém či v přípojných vozech. U nás, u nákladní dopravy, se s takovými základními lidskými potřebami prostě nepočítá.“* I vyřešil jsem prozatím svůj problém tak, že jsem si doběhl do dopravní kanceláře a tam si vyprosil klíč od WC.

Když jsem se vrátil na lokomotivu, bylo vše připraveno k odjezdu. Slunce se dostalo na obloze na vrchol své pouti a začalo se prudce opírat do oken kabiny. *„Máte tady klimatizaci?“* jsem se odvážil zeptat. *„Počkejte chvilku, pane redaktore, až vyjedeme, tak se díky staženým okénkům trochu ochladí,“* řekl strojvedoucí. *„To ale tady bude průvan,“* namítl jsem. *„Průvan bude,“* řekl a pokračoval: *„Klimatizaci má pouze pár desítek zrenovovaných brejlovců. Jinak se při běžných opravách či rekonstrukcích do lokomotiv klimatizace nedosazuje. Já a i mnoho mých kolegů máme od průvanu revma v ramenou.“* Vzpomněl jsem si opět na švagra a jeho náklaďák. Tak ten by bez klimatizace určitě nejezdil. U automobilů se jedná již o běžný standard. Na železnici jsou asi na pohodlí a pracovní pohodu obsluhy lokomotiv kladeny jiné nároky než u automobilů? Nějak mi to nešlo na rozum. Navíc jsem se začal potit. Nemohlo za to snad ani to teplo, ale vědomí, co vlastně napíši do reportáže pro budoucí zájemce o řízení lokomotiv? Co jim mám nabídnout? Bolavá záda a revma? Jak z toho vybruslit? Napadla mne ale spásná myšlenka.

Zeptal jsem se pana Kuběny: *„Proč jste se chtěl stát strojvedoucím?“* Zamyslel se a potom řekl: *„Já jsem se stal železničářem vlastně náhodou. Od dětství jsem hltal knížky o cestování a dalekých krajích. Vyrůstal jsem na malé vesničce, kde jsem měl sice blízko k přírodě, ale mne vše táhlo do světa. Dnes to máte vy mladí jednodušší. Můžete vyrazit, prakticky kam je libo. Ale tenkrát mi musela stačit ta četba cestopisů a dobrodružné literatury a obrovská představivost. Z Čech se do zahraničí bylo možné dostat třeba tak, že se člověk stal námořníkem. To by mi vyhovovalo – cestovat po světě, zažít dobrodružství a ještě za to být placen. Proto, když se přiblížil můj čas a musel jsem se rozhodovat o budoucím povolání, věděl jsem to přesně. Přihlásím se na dopravní školu, obor lodní doprava, a po střední půjdu na vysokou do Polska. Ale pro můj kraj byla bohužel místně určena dopravní škola, kde se daly studovat pouze železniční obory. Tak jsem se stal strojvedoucím. Ale co, železniční trať je vlastně řeka, po které plynou vlaky, železniční koridor je veliká řeka, kde se míjí hodně vlaků. Stanice jsou takové suchozemské přístavy. Silné motory lokomotiv mají konstrukční původ z lodních motorů a jsou i vyráběny ve stejné továrně.“* – *„Tak dobrá, to vysvětluje, proč jste se stal strojvedoucím. Co vás ale tady drží, když už jím jste. Jak jsem nyní stačil za tak krátkou chvíli poznat, není to jednoduchá a lehká práce. Já mám prosím vás napsat pozitivní reportáž o vašem povolání a jsem zmaten. Zatím mám otlačená záda, bolí mne hlava a nevím, zdali více z průvanu nebo z hluku a už se mi zase bude chtít jít, a nevím kam, na toaletu. Proč tady děláte?“* I zamyslel se pan Kuběna podruhé: *„Líbí se mi mít tu moc nad soupravou o hmotnosti třeba dva tisíce tun. Nemohu se nabažit pocitu síly, kdy vás vše poslouchá, vlak na váš pokyn zrychluje i zpomaluje a svěřený náklad i lokomotivu řádně dopravíte do místa určení. Líbí se mi svítání, která sleduji z okna lokomotivy při vedení vlaku. V každou roční dobu jsou jiná. Možná to je moje úchylka, ale mám rád odchody z noční směny, kdy cestou domů potkávám rozespalé tváře lidí jdoucí do práce. Asi to tak někdy nevypadá, ale železniční doprava má svůj přísný organizační řád a předpisy. Na jejich dodržování závisí bezpečnost a životy nejenom cestující veřejnosti, ale i nás, železničářů. Výžaduje to přísnou sebekázeň a musí se také přistupovat s pokorou k výkonu naší profese. Vzpomínám na jednu z prvních výukových hodin na průmyslové škole, kdy nám učitel, starý praktik z provozu říkal, že naše předpisy mají červené desky proto, že jsou psány krví. A také nám říkal, že železnice je polovojenská organizace. To se mi zarylo hluboce do paměti.“* Přerušil jsem tok vzpomínek: *„Z toho, co jsem tady dnes zažil, viděl a slyšel, mi plyne, že strojvůdcem nemůže být každý.“* *„To máte pravdu, pane redaktore. Tak já jsem vám naši práci trochu ukázal a jsem zvědav, jak si s úkolem napsat o nás fungující náborovou reportáž poradíte.“*

Liboslav Kučera

Ukázka z knihy Literáti na trati III aneb Železnice bez hranic, která vyšla letos na podzim.

Společenská rubrika

V září oslavili svých 55 let kolega **Dominik Roman** z PP Maloměřice a **Karel Komínek** z PP Horní Heršpice a v říjnu se dožil téhož věku **Jan Franc** z PP Horní Heršpice. Kolega **Karel Sláma**, strojvedoucí ČDC PP Brno Maloměřice, se v listopadu dožívá taktéž pětapadesáti let. V prosinci oslaví své šedesáté narozeniny dva kolegové, strojvedoucí ČD Cargo Brno-Maloměřice, a to **František Vlašic** a **Milan Sobotka**. Budou ovšem slavit i další dva naši kolegové, tentokrát strojvedoucí ČD PP Horní Heršpice – 55 let **Jan Fojtík** a 50 let **Martin Kolařík**. Základní organizace FS Brno-Maloměřice přeje všem svým milým oslavencům hodně zdraví, štěstí a pohody do dalších let.

***

Dne 13. listopadu oslavil své 60. narozeniny kolega strojvedoucí ČD Cargo **Lubomír Šorm**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Mladá Boleslav mu přejí do mnoha dalších let hodně štěstí, zdraví a spokojenosti.

***

Významné životní jubileum padesáti let oslaví 24. prosince náš kolega **Vladimír Bartoš** ze základní organizace FS Kolín. Hodně spokojenosti do dalších let, štěstí a k tomu především pevné zdraví mu přejí výbor a ostatní členové kolínské ZO Federace strojvůdců.

***

V měsících listopadu a prosinci oslavili či oslaví svá životní jubilea tito naši kolegové z liberecké základní organizace, padesát pět let 9. 11. **Ladislav Horáček**, dále 60 let 26. 11. **Josef Moc** a člen Seniorklubu **Jiří Franc** 11. 12. sedmdesát let. Výbor, členové základní organizace FS Liberec a kolegové ze Seniorklubu děkují všem za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

***

V příštích dnech oslaví svá životní jubilea naši členové ze ZO Federace strojvůdců Chomutov. Sedmého prosince oslaví své 55. narozeniny strojvedoucí ČD, pan **Václav Pešek**. Dne 10. prosince bude slavit své 65. narozeniny pan **Pavel Bocián** a jen o den později své 70. narozeniny pan **Lubomír Kment**, oba strojvedoucí ve výslužbě. Všem oslavencům srdečně blahopřejí a do dalších let mnoho zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti přejí všichni kolegové a kamarádi z chomutovské základní organizace FS.

***

V tomto měsíci oslavili svá životní jubilea dva naši kolegové ze základní organizace FS Hradec Králové – 21. listopadu svoji první padesátku **Vít Gašparovič** (ČD Cargo) a 11. 11. rovnou šedesátku **Jaroslav Šimonovský** (ČD). Výbor a ostatní členové královéhradecké ZO Federace strojvůdců jim blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí pevné zdraví, štěstí a hodně životního elánu.

***

Rovnou šedesátku oslaví 19. prosince pan **Josef Popek**, strojvedoucí ČD Cargo. Členové základní organizace Federace strojvůdců Havlíčkův Brod a ostatní kolegové mu přejí hodně štěstí a pevné zdraví do dalších let.

***

V prosinci oslaví svá významná životní jubilea tito naši kolegové ze základní organizace FS Děčín – 3. 12. pětapadesáté narozeniny **Milan Seifert**, o den později krásné 75. narozeniny **Miloš Macek**, 13. 12. pětašedesátiny **Blahoslav Kříž**, 20. 12. rovnou sedmdesátku **Jiří Kopecký** a 21. 12. **Milan Vaněk** své šedesátiny. Všem oslavencům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let jen to nejlepší, spokojenost a hlavně pevné zdraví přejí výbor a členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 13. prosince oslaví své 60. narozeniny náš kolega **Josef Fojtík** ze základní organizace Ostrava-Cargo. K tomuto jubileu mu blahopřejí a do dalších let spokojeného života štěstí a zdraví přejí výbor a ostatní členové z jeho ZO.

***

Dne 21. prosince bude slavit své padesátiny náš kolega **Libor Debnár** ze základní organizace FS Čerčany. Do druhé padesátky vše nejlepší, spokojenost, štěstí a zejména zdraví mu přejí výbor a ostatní členové čerčanské ZO Federace strojvůdců.

***

Osmý prosinec bude dnem, kdy svoji padesátku oslaví rovněž kolega **Pavel Strohe** (ČD Cargo) ze základní organizace FS Ústí nad Labem. Výbor a členové této ZO Federace strojvůdců mu přejí do dalšího života hodně štěstí, spokojenosti a především pevné zdraví.

***

Dne 14. listopadu oslavil svoje padesáté narozeniny pan **Milan Gadziela**. Všechno nejlepší, hodně zdraví a rodinné pohody do dalších let mu přejí výbor ZO Federace strojvůdců a celá členská základna Krnov.

Plzeňská teplárenská, a.s.

Doubravecká 2760/1, 301 00 Plzeň

přijme

Zájemce o perspektivní práci strojvedoucího v energetice

Pracovní předpoklady:
- minimálně vyučen v oboru elektro nebo strojním
- svědomitost a odpovědnost

Nabízíme:
- získání průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel motorové trakce
- zázemí stabilní společnosti s dlouholetou tradicí
- odpovídající mzdové ohodnocení
- nadstandardní systém zaměstnaneckých benefitů
- práce v nepřetržitém provozu (osmihodinové směny v pracovní dny, dvanáctihodinové směny o víkendu)
- možnost dalšího profesního růstu

Pracoviště:
hlavní areál firmy v Doubravecké ul.

Předpokládaný termín nástupu:
ihned nebo dle dohody

Životopisy zasílejte paní Jiřině Červené na mail: ***jirina.cervena@plzenskateplarenska.cz*** nebo na adresu firmy.

Poslední rozloučení

Dne 28. října 2016 zemřel ve věku 62 let po těžké nemoci pan **Břetislav Běhalík**, strojvedoucí ČD PP Přerov. Poslední rozloučení se zesnulým se konalo 3. listopadu 2016 v obřadní síni městského hřbitova v Přerově.

Prosíme všechny, kdo našeho kolegu znali, aby mu společně s námi věnovali svoji tichou vzpomínku.

Výbor ZO FS Přerov, kolegové a kamarádi

***

Dne 8. listopadu tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 58 let náš kolega, strojvedoucí ČD, člen základní organizace Federace strojvůdců Liberec, pan **Jiří Juročko**. Čest jeho památce. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž vy svoji tichou vzpomínku.

Děkují všichni aktivní členové i členové Seniorklubu liberecké ZO FSČR.

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