● Na trati Praha–Beroun vlétl izolátor i s trakčním vedením až na stanoviště strojvedoucího ... str. 1 ● Zájmy strojvůdce vstoupily do svého již 70. ročníku ... str. 1 ● Národní dopravce ve vážném ohrožení! ... str. 1 ● Strojvedoucí pohledem lékaře. Sova nebo skřivánek? ... str. 2 ● Jde o budoucnost naší profese ... str. 2 ● O radioprovozu s odborníkem ze SŽDC Pavlem Láškem ... str. 2 ● Nové pojmenování železničních zastávek... str. 2 ● Pozor přejezd! již podruhé... str. 3 ● Když na „štokru“ dojde uhlí ... str. 3 ● Pozoruhodná diesel-hydraulická lokomotiva MAXIMA ... str. 4 ● Oslavy na Obratařnce... str. 4 ● Dvakrát měř a jednou řež ... str. 4 ●

číslo 2
31. ledna 2017
ročník 70

FSČR

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

I se sedmdesátkou se lze chlubit!

V loňském roce naše samostatná profesní odborová organizace oslavila již 120 let svojí existence a hned v dubnu příštího roku na stejnou významnou metu dosáhne i náš časopis. Zájmy strojvůdce, jedno z nejstarších a pod stále stejným názvem vycházející periodikum totiž poprvé putovalo ke svým čtenářům už 10. dubna 1898!

I v tomto roce se ale máme čím pochlubit, neboť v ruce právě držíte druhé číslo již sedmdesátého ročníku Zájmů strojvůdce! Časopis byl od svého vzniku vždy věrným souputníkem, dobrým pomocníkem a ochotným rádcem strojvůdců, stejně jako užitečným nástrojem jejich profesní odborové organizace. Sdílel s ní to dobré, ale zároveň i dny zlé, kdy byla činnost Federace strojvůdců silou státní moci či vládnoucí nedemokratické diktatury zastavena. Tak tomu bylo v roce 1939, kdy naši zemi obsadila vojska wehrmachtu, aby pak na šest let vznikl tzv. protektorát, ale bohužel lépe nebylo ani v rámci peripetií politického vývoje po roce 1945. Ten byl zase spojen s nástupem ideologicky zaměřeného Revolučního odborového hnutí neboli ROH, kde profesní odbory na více než čtyři desetiletí prostě nemohly mít své místo.

Sedmdesátka tak znamená, že vlastně vždy, kdy tady reálně existovala Federace strojvůdců, byl jejím zrcadlem i časopis, který si vydávala. A společně s redakcí na něm pracovala parta obětavých a šikovných lidí, členů redakční rady, dopisovatelů a fotografů, bez nichž by Zájmy strojvůdce mohly vycházet jen velmi těžko. A nejinak je tomu i v současnosti, neboť jen s nimi dokáží obsáhnout takovou šíři zajímavých a podnětných článků. Vážíme si toho, že jste to právě vy, vážení kolegové, kterým váš časopis není lhostejný a s důvěrou se na nás obracíte s náměty, ale i konkrétními problémy, s nimiž se setkáváte při výkonu své nelehké služby. A že se mnohé z nich, když na ně v časopise kriticky poukážeme, podaří vyřešit, o tom netřeba zvlášť pochybovat. Konkrétních příkladů i z toho loňského roku bychom zde totiž mohli přinést hned několik.

Vaše Zájmy strojvůdce prošly zvláště v posledních letech značnou proměnou. Nejen po obsahové stránce, ale mohou se pochlubit i čitelnější a zajímavější grafikou, větší přehledností a v neposlední řadě i pravidelnou aktualizací na oficiální internetové prezentaci naší odborové organizace. V jejich rozsáhlém a již z dřívějška existujícím archivu jsou od loňského roku nově uloženy i kompletní verze časopisu ve formátu pdf. I když tištěné slovo je i nadále mezi našimi kolegy v základních organizacích a také dalšími čtenáři nejoblíbenější, dnes se k časopisu snadno a rychle dostanou i další zájemci, mj. kolegové ve výslužbě anebo zástupci médií. Zájmy strojvůdce jsou tady jen pro vás a pevně věříme, že i do budoucna vám budeme mít co nabídnout!

Libor Poláček, odpovědný redaktor ZS
Ivo Vlachynský, předseda redakční rady

Demontáž Českých drah začala

Nejprve dovolte, abych citoval z článku prezidenta FSČR Jindřicha Hlase **Složitá doba přinese náročné úkoly** otištěného v č. 1/2017 ZS: *„... Čeká nás totiž řešení problémů s představiteli naší politické reprezentace. Samozřejmě mám na mysli chystané privatizace tratí, výmysly jako „vlakopůjčovny“ a další nápady, které se z jejich strany jistě ještě objeví...“*

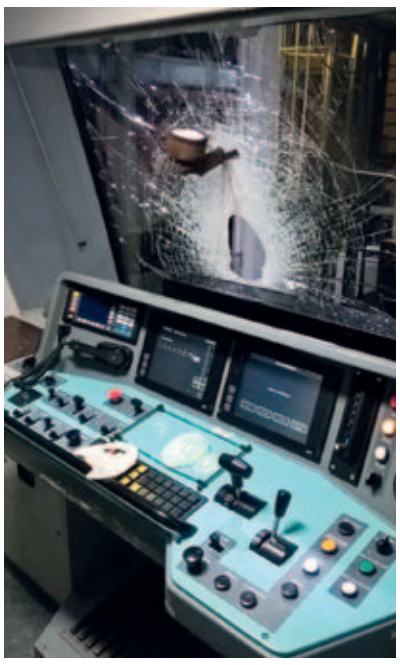
Ano… 25. listopadu 2016 byla podepsána smlouva mezi Jihočeským krajem a společností GW Train Regio, která bude od 10. prosince 2017 provozovat osobní dopravu na tratích České Budějovice–Černý Kříž, Číčenice–Nové Údolí a Strakonice–Volary. Viz také článek **Šumavské lokálky – jde o mnoho!** v č. 22/2016 ZS. České dráhy zde přichází o obsluhu více než čtvrtiny tratí v Jihočeském kraji…! Společnost GW Train Regio zvítězila v roce 2015 ve výběrovém řízení, když České dráhy skončily až na třetím místě!

A podruhé ano. Deník MF Dnes zveřejnil 10. ledna 2017 v rubrice Ekonomika článek **První kraj rozjíždí půjčovnu vlaků**. Jihomoravský kraj vypsal soutěž na dodávku 31 elektrických jednotek, které bude pronajímat dopravcům. Hodnota zakázky činí 5,5 miliardy korun. Nákup těchto vlaků je však vázán na přidělení dotací z EU. A zde doufejme, že všechny stránky uvažované transakce budou příslušnými orgány velmi pečlivě zvažovány a prověřovány. Vítězný výrobce má poskytovat kompletní servis jednotek po dobu třiceti let. I málo zasvěcený čtenář jistě chápe, co představuje 31 elektrických jednotek v objemu osobní dopravy jednoho kraje. A také, že poskytování plného servisu na dobu třiceti let není možné provádět bez příslušné infrastruktury. Vybuduje vítězná firma vlastní obslužnou infrastrukturu na zelené louce nebo bude z nařízení „někoho“ využívat zařízení Českých drah?

V oné budoucí době už ovšem nemusí být České dráhy hrdým národním dopravcem, ale pouze jedním z řady dopravců. Tak se vracíme, nepoučeni historií, zpět. V počátcích provozu parostrojní železnice v našich zemích (zahájen v roce 1839) působila také řada železničních společností. V dnešním odborném názvosloví provozovatelů dráhy a drážní dopravy. Postupně docházelo, v tehdejší terminologii, k jejich postátňování. Jednotné Československé státní dráhy v době první Československé republiky patřily k evropské železniční špičce. To samé platilo i o strojírenské výrobě související s železnicí – zejména o našich lokomotivách.

Ale vraťme se do dnešních dnů. České dráhy musí ve velmi krátké době analyzovat příčiny toho, proč ve výběrových řízeních nevyhrávají. Co s tím souvisí? Nadměrná a těžkopádná administrativa? Vydávání zbytečně složitých provozních (vnitřních) předpisů a s tím související zaměstnávání naprosto zbytečných lidí, kteří je vytvářejí? Špatné smlouvy s dodavateli drážních vozidel, opravárenskými podniky a dodavateli materiálu a služeb? To jsou však také otázky pro zřizovatele a majitele Českých drah – tedy Českou republiku. Učiní odpovědné orgány tohoto státu vše potřebné, aby existence Českých drah nebyla jen bezvýznamnou kapitolou v dějinách světových železnic? Není na to mnoho času. Demontáž Českých drah již začala!

Vladimír Selucký



Izolátor i s trakčním vedením na stanovišti „Honzíka“ 971 070-8. Jen pohotové jednání strojvedoucího zabránilo nejhoršímu!

Dlouhotrvající hazardování s životy strojvůdců má být odstraněno

Stav mnohých tratí ve správě SŽDC není právě ideální. Důkazem jsou i konkrétní příklady, na které se již mnohokrát poukazovalo na stránkách Zájmů strojvůdce. Opravdu extrémní situace ale začíná panovat na trati Praha–Beroun. Na této velmi frekventované trati se v poslední době objevilo velmi velké množství mimořádných událostí, kdy jedoucí vlak najel do poškozených částí trakčního vedení. Dle vyjádření Drážní inspekce došlo na této trati v loňském roce ke čtyřem střetům jedoucího vlaku s částmi trakčního vedení. V roce 2015 došlo k pěti a v roce 2014 ke čtyřem podobným MU, přičemž nejčastěji k tomuto dochází v úseku Praha-Smíchov–Praha-Radotín.

Jedna taková událost se letos stala hned na Nový rok (1. 1. 2017). Příměstská jednotka City Elefant tam narazila do uvolněného izolátoru příčného převěsu, došlo k proražení čelního okna a ke vniknutí izolátoru i s trakčním vedením do prostoru stanoviště strojvůdce. Z fotografií k tomuto článku můžete sami posoudit nebezpečnost celé situace. Pouze duchaplné a velice pohotové jednání strojvedoucího Michala Kopťára mu v ten den zcela jistě zachránilo život a náš kolega tak mohl na Nový rok oslavit své druhé narozeniny.

Rád bych se v této souvislosti vyvaroval onoho známého přísloví *„Jak na Nový rok, tak po celý rok“*, ale hned **dva dny** poté, tedy 3. ledna, se najetí vlaku do poškozeného trakčního vedení ze stejného důvodu na této trati opakovalo. V tomto případě došlo „pouze“ ke kompletnímu vylomení sběrače jednotky City Elefant a naštěstí nebylo přímo ohroženo zdraví či život strojvůdce.

V souvislosti s oběma událostmi, jež svědčí o evidentně velmi zanedbané údržbě celé tratě, jsem požádal o pomoc při řešení této nebezpečné situace prezidium naší odborové organizace, generální ředitelství ČD i SŽDC, vedení DKV Praha a oddělení BOZP Federace strojvůdců. Na tomto místě bych rád vyzdvihl hlavně okamžitou aktivitu prezidia FSČR *(viceprezident FSČR Jaroslav Vincour adresoval žádost o neodkladné řešení situace generálnímu řediteli SŽDC Pavlu Surému a Drážní inspekci ČR – pozn. redakce)* a generálního ředitelství ČD, ale také další kroky k nápravě, které v této záležitosti podnikl vedoucí oddělení BOZP Josef Daněk.

Správa železniční dopravní cesty tento nevyhovující stav uznala a oznámila, že v období duben/květen budou investovány prostředky do zlepšení stavu na této trati. Celková investice bude ve výši 85 mil. Kč. Na realizaci jsou plánovány nepřetržité výluky a náklady budou rozděleny v poměru 80 mil. Kč do zlepšení stavu železničního svršku a 5 mil. Kč na výměnu izolátorů trakčního vedení.

Kolegové, nebuďme tedy lhostejní ke stále se zhoršujícím podmínkám naší práce a nebojme se na ně (byť často pořád dokola) poukazovat. Jedině tak je možné dosáhnout alespoň nějakého zlepšení často neutěšeného stavu. Připomínejme si také dříve „železné heslo“ NESPOUŠTĚJ OČI Z TRATI! Vzhledem k (ne) udržování některých tratí nám dodržování této zásady jednou může zachránit zdraví. Nechť je ale takových krajních situací a mimořádných událostí raději co nejméně!

Vlastní silou!

Antonín Sehnal
strojvedoucí DKV Praha

Poznámka redakce: Neprodlené odstranění nedostatků na trati Praha–Beroun, jež zde ohrožují zdraví a životy strojvedoucích, požadoval 19. ledna rovněž prezident Federace strojvůdců ČR **Jindřich Hlas** na svém jednání se zástupci vrcholového managementu SŽDC.

Prostor pro vyjádření kandidátů do prezidia

Vážení kolegové, ve čtvrtek 30. března 2017 se v Praze uskuteční vrcholné výroční jednání naší samostatné profesní odborové organizace. Vedle projednání pravidelných programových bodů Celostátní rada předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky tentokrát zvolí i nové členy prezidia a ústřední revizní a kontrolní komise FSČR. **Redakce Zájmů strojvůdce z pověření redakční rady již v lednu oslovila všechny nám dosud známé kandidáty do prezidia s nabídkou, aby na stránkách našeho časopisu prezentovali své názory na poslání a práci Federace strojvůdců.**

Odpovědi na soubor otázek, které jsme jim zaslali, budou postupně v tematických blocích, sestavených podle obsahu a zaměření otázek, otiskovány v Zájmech strojvůdce vycházejících v měsíci únoru a v polovině března. Kandidát se ale může rozhodnout i pro volnou formu svého předvolebního vyjádření, které zašle do naší redakce ve formě jednoho uceleného článku.

Našim kolegům, kteří se ještě rozhodnou v těchto volbách kandidovat do prezidia FSČR, samozřejmě rovněž umožníme jejich stanoviska publikovat na stránkách našeho periodika. Napište nám svá vyjádření na e-mailovou adresu redakce *(Polacek@fscr.cd.cz)* a my vám v případě zájmu ještě pošleme i zde již zmíněné připravené otázky.

Ucelené články s vyjádřením kandidátů bude redakce přijímat až do 22. února 2017.

Redakce ZS

Strojvedoucí pohledem lékaře

Počínaje tímto vydáním Zájmů strojvůdce bude pod titulky ***Sova nebo skřivánek ?, Když byl dědeček na dráze pod penzí…*** a ***Do důchodu sedřeni „až na kost“?*** otištěno velmi aktuální a poutavé vyprávění emeritního okrskového železničního lékaře MUDr. Antonína Vítězslava Pučálky.

Volbu být lékařem jistě ovlivnil i jeho otec, MUDr. Antonín Pučálka senior, který se podílel na rozvoji moderního pojetí železničního zdravotnictví. Doktor Antonín V. Pučálka junior promoval v Brně v r. 1966. Již během svého studia se věnoval lékařskému výzkumu. Posléze, ve spolupráci s kolegy z USA, stál u vzniku prvního sonokardiografu na světě a uvedení této vyšetřovací metody do praxe. Po odmítnutí vstupu do KSČ byl z lékařské fakulty „přesunut do terénu“. Postupně pracoval jako internista, obvodní a okrskový železniční lékař v obvodu Železniční polikliniky Brno. Později také ve funkcích vedoucího lékaře a revizního lékaře zdravotní pojišťovny. Nedá se v několika větách vyjádřit vše důležité o životě a práci tohoto mimořádně erudovaného lékaře. Snad jen to, že i v seniorském věku pomáhá jako poradce v jednom renomovaném zdravotnickém zařízení.

Děkuji MUDr. A. V. Pučálkovi, že vyhověl mojí prosbě a své vzpomínky i názory na současnost železnice „svěřil“ Zájmům strojvůdce.

Vladimír Selucký

MUDr. Antonín V. Pučálka

Sova nebo skřivánek?

V dnešním povídání se budeme zabývat vlivem nepřetržitého pracovního režimu s nepravidelnými nástupy a ukončeními směn a jejich různou délkou na zdraví a psychiku strojvedoucího.

Každý živý tvor, a člověk samozřejmě také, je geneticky vybaven pro určitý způsob žití. K tomu patří nejen zajišťování si vody a potravy, ale i odpočinek a budování si svého přebývání tak, aby byl co nejlépe tělesně, psychicky i smyslově dobře vybaven pro všechny eventuality svého dalšího bytí. K tomu je vybaven i biorytmy, v nichž se v jeho těle aktivita orgánů střídá s klidem a odpočinkem. Narušování těchto přírodních zákonitostí vede ke zhoršování zdravotního stavu organismu.

V civilizované společnosti se o tom nejen ví, ale je to i respektováno. Protože noční práce či nepravidelné střídání směn nepatří ke správným životním podmínkám jedince. V některých státech se navečer zavírala i nádraží a další provozní činnost se tam odvíjela až od kuropění. Pokud tam byly osobní vlaky mezi vzdálenými městy vypravovány navečer, byly jejich jízdní doby nastaveny v grafikonu tak, aby do cílové stanice přijížděly ráno následujícího dne. Poněkud hektičtější způsob života naší lidské společnosti v „pupku Evropy“ vedl ovšem k směnnosti práce, a to nejen na železnici, se všemi s tím souvisejícími důsledky.

Samozřejmě, že mezi lidmi jsou velké rozdíly a že někteří patří mezi „sovy“, kterým noční práce tolik nevadí, a jiní patří zase mezi „skřivánky“ a těm vyhovují směny denní. Pracovní psychologie na železnici i s tímto při přijímání lidí do provozu počítá a přísně nastavené zdravotní předpisy pro vstupní prohlídky také.

Jednoznačně je však třeba říci, že směnný provoz nepatří k zdravotně vhodným režimům a že osoby s nervovou soustavou citlivější na stres a s choulostivějším zažívacím systémem by se měly střídání směn vyvarovat. Stejně tak osoby s nedokonalým viděním, ať již s přípustnou dioptrickou vadou oka dle předpisu či s nedokonalým viděním v šeru, by se neměly ucházet o práci za špatných světelných podmínek.

Ve „hře“ totiž není jen kvalita a bezpečnost odvedené práce, ale též osobní pohoda v této práci a z ní a v neposlední řadě i v době volna. Proto je zdravotní a smyslová způsobilost železničářů tak „ostře“ sledována. Jak v rámci prohlídek vstupních, tak i zdravotních prohlídek periodických. Na nezpůsobilost zaměstnance při periodické prohlídce dříve navazovala nabídka jiného vhodného zaměstnání a při splnění dalších podmínek (věk a délka služby) i vyrovnávání rozdílu průměrné mzdy, pokud byla v nové profesi nižší. Tento ucelený systém v dnešní době už v plné míře neplatí, zdravotně nezpůsobilí zaměstnanci jsou často propouštěni bez zájmu dosavadního zaměstnavatele o jejich další osud.

Zde považuji za nutné zdůraznit významnou a nezastupitelnou úlohu odborů dříve i v dnešní době. Aktivní role Federace strojvůdců ČR jistě přispívá k vytváření příznivějších pracovních podmínek pro zaměstnance v nepřetržitých pracovních režimech.

Pokračování v ZS č. 3/2017

MUDr. Antonín V. Pučálka

Nové pojmenování železničních zastávek

S novým jízdním řádem platným od 11. prosince 2016 došlo i ke změnám názvů některých stanic a zastávek. Důvodem pro změny názvů bývají většinou požadavky místní samosprávy nebo organizátorů veřejné hromadné dopravy (sladění místopisných názvů apod.). Drážní úřad, který schvaluje jejich pojmenování, přináší přehled změn. Které zastávky se tedy přejmenovaly a na kterých tratích vznikly nové?

Přejmenované stanice a zástavky

Trať označená v JŘ 2016/2017 jako	Staré označení zastávky	Nové označení zastávky
č. 037 Liberec–Jindřichovice pod Smrkem	Srbská	**Jindřichovice pod Smrkem-skanzen**
č. 086 Liberec–Benešov nad Ploučnicí	Božíkov	**Zákupy-Božíkov**
č. 096 Roudnice nad Labem–Bříza	Račiněves	**Bříza obec**
č. 198 Strakonice–Volary	Zátoň	**Zátoň-Boubín**
č. 198 Strakonice–Volary	Zátoň zastávka	**Zátoň**
č. 212 Čerčany–Světlá nad Sázavou	Sázava-Černé Budy	**Sázava**

Nové zastávky v provozu ode dne vyhlášení

Trať označená v JŘ 2016/2017 jako	Nová zastávka	Plánované umístění
č. 120 Praha–Rakovník	**Praha-Bubny Vltavská**	v km 0,251–0,371
č. 121 Hostivice–Podlešín	**Dobrovíz-Amazon**	v km 27,1–27,3; otevřena 29. 11. 2016
č. 224 Tábor–Horní Cerekev	**Tábor-Měšice**	v km 66,960–67,020
č. 241 Znojmo–Okříšky	**Lesůňky**	v km 148,657–148,717
č. 273 Prostějov–Červenka	**Červenka zastávka**	v km 1,566–1,626; se zahájením nového JŘ
č. 321 Opava–Český Těšín	**Havířov střed**	v km 16,935–17,105
č. 340 Brno–Uherské Hradiště	**Veselí nad Moravou-Milokošť**	v km 89,962–90,062

Z tiskové zprávy Drážního úřadu

Omezení platnosti jízdenek FIP ve vlacích DB AG

Ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG platí nová omezení využití jízdenek FIP. **Tato omezení platí do 10. června 2017, kdy budou nahrazena novým zněním.**

Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízdenek FIP je 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)*

Depo Krnov deset let poté

Ano, právě desetiletí uplynulo od zániku krnovského lokomotivního depa. K této pro nás smutné události došlo v poslední prosincový den roku 2006.

Díky krnovské základní organizaci Federace strojvůdců byla 24. listopadu 2016 uspořádána vzpomínková akce, kdy si asi padesát zaměstnanců, a samozřejmě i těch bývalých, prošlo starými známými prostory a zavzpomínali na léta minulá. Toto naše setkání pak pokračovalo v jednom blízkém krnovském hudebně-restauračním zařízení, kde (mimo jiné) bylo možno zhlédnout i audiovizuální program.

Pojďme ale společně trochu nahlédnout do minulosti. V roce 1872 byla dokončena a zprovozněna trať z Olomouce do Krnova a současně s tratěmi vybudovala Moravskoslezská centrální dráha v Krnově dílny, nazývané v té době jako Zařízení strojní služby pro údržbu železničních vozů. Tato technická základna pro opravy dopravních prostředků byla určena nejen k provádění oprav parních lokomotiv, nákladních a osobních vozů, ale byla současně hlavně výtopnou. Dílny s výtopnou zahájily provoz v roce 1872 společně se zahájením provozu na trati Olomouc–Krnov–Jindřichov a Krnov–Opava západ. V letech 1906 a 1907 byla postavena v blízkém prostoru kruhová rotunda, která má v konečném provedení 29 stání a v podstatě dodnes slouží k podobnému účelu, i když pod jiným majitelem. I dnes je ovšem největší v republice.

Není žádným tajemstvím, že zlikvidování krnovského lokomotivního depa jako provozu ČD je v současnosti chápáno, a to dokonce i v depu Olomouc, jako velká chyba. Byl zde totiž komplexní provoz pro opravy a údržbu železničních a hlavně hnacích vozidel, jaký v okolí neměl obdoby, a k tomu ještě na strategickém místě.

Například v roce 1997 nastoupila do provozu nová řada motorových vozů 843, které v Krnově neměly problémy se stáním. Ale s rokem 2007, kdy depo Olomouc různými úhybnými manévry vyšachovala krásné krnovské lokomotivní depo ze hry, jí problémy začaly. Nevím, kolik miliónů se muselo investovat jen do prodloužení několika stání v olomouckém depu, nemluvě o dalších souvisejících problémech.

To hlavní ale byli lidé. Dodnes musí z Krnova do Olomouce (a do více než stísněných a nepřívětivých prostor v Opavě) dojíždět krnovští zaměstnanci (po železnici 83 km, resp. 29 km), kteří byli v Krnově určitě zvyklí na lepší pracovní a sociální podmínky, nehledě k promarněnému času.

S vaničkou tak bylo vylito i dítě. Pokud dnes dojde někde poblíž Krnova k poruše jakéhokoliv kolejového vozidla, nastane problém končící vždy velkým zpožděním a dopravními zmatky. Krnovské depo už totiž není k dispozici. A mohlo být. Ale to už všichni víme. Vše semele zřejmě až čas.

Karel Kvita

Jde o budoucnost strojvůdcovské profese

V poslední době mě znepokojilo několik věcí, které se velmi silně dotýkají naší profese. Nejprve zde zmíním směrnici ředitele O12 č. 11/2016 *Provoz vlaků v systému AVV*, která podle vyjádření odpovědných představitelů odboru kolejových vozidel GŘ ČD de facto nařizuje vedení vlaku v režimu automatického vedení vlaku vždy, když není toto zařízení v poruše.

Další věcí, která se týká nás všech, je novinka představená generálním ředitelem AŽD Praha v interním zpravodaji AŽDinfo 1/2017. Jedná se o naprosto autonomní systém řízení drážních vozidel na regionálních železničních tratích, a to zcela bez přítomnosti strojvedoucího a již v roce 2020!

Myslím si, že právě nastal zásadní okamžik pro nás strojvedoucí a naši profesní odborovou organizaci (a nejen pro ni!), kdy je nutné začít s debatou, co bude se zaměstnanci, jejichž práci přeberou plně automatizované stroje.

Ano, slyším kolem sebe názory, že se nás to netýká, že to ještě dlouho nebude atd. Vážení, už otevřete oči, možná se vás to netýká, protože máte pár let do důchodu, ale myslete na ty ostatní, kteří to štěstí nemají a mají o nějaký ten rok méně. Již teď je nutné nastavit jasná pravidla na úrovni legislativy ČR, jak bude o tyto zaměstnance postaráno, kdo jim poskytne případnou rekvalifikaci nebo kdo jim zajistí, že po převedení na jinou práci neklesne životní úroveň těchto zaměstnanců.

Takže… začněme si vidět dál než na špičku vlastního nosu a pojďme řešit budoucnost naší profese, ať za 10 či 15 let nesedíme všichni na úřadě práce a nebrečíme, že šlo vše udělat jinak.

Filip Loubek, strojvedoucí DKV Praha

Hlasové spojení strojvedoucího s výpravčím nebo dispečerem je důležitá věc!

V zájmu větší informovanosti našich kolegů v oblasti radioprovozu, ale i o aktuálních změnách směřujících v tomto oboru k dalšímu zkvalitňování provozování drážní dopravy, se nám podařilo získat ke spolupráci s naším časopisem odborníka ze Správy železniční dopravní cesty **Pavla Láška**, který se na SŽDC právě touto důležitou problematikou zabývá.

Mnozí z našich kolegů strojvedoucích se s Vámi už jistě znají anebo jste se s nimi dokonce při různých příležitostech i osobně setkal. Přesto bychom Vás nejprve měli čtenářům našeho časopisu blíže představit. Jaká byla doposud Vaše profesní kariéra na naší železnici?

Vezměme to tedy už od mého nástupu na dráhu v roce 1982, kdy jsem vykonal zkoušku signalisty a o jedenáct roků později zkoušku výpravčího. V roce 1997 jsem přestoupil na technickou skupinu žst Praha hl. n. a v roce 2001 pak převzal agendu dopravně technického specialisty na OPŘ Praha ve funkci kontrolního operatéra regionu. Zde jsem kromě řízení oblasti radioprovozu prováděl i odborné zkoušky D-07, a to část D/z, tedy z obsluhy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení výpravčích. Od ledna 2015 pracuji na GŘ SŽDC ve funkci kontrolního operatéra obsluhy dráhy. Pro úplnost také dodávám, že v roce 1991 jsem absolvoval kurz a následně zkoušku jako strojvedoucí SHV pro kategorii Speciální vozidla pro přepravu osob a materiálu, tzn. typ MUV 69 a jeho modifikace. A v roce 2004 jsem pak vykonal rovněž zkoušku na funkci strojvedoucího motorové trakce a následně pak získal licenci k této činnosti na Drážním úřadě.

K práci strojvedoucích máte tedy více než blízko... Jak se ale vůbec dá to všechno, co jste zmínil, stihnout v praktickém životě?

Přiznávám, že mnohdy opravdu dost těžko. Není jednoduché sladit tolik zájmů a činností. Takových lidí, kteří mají zkoušku na výpravčího i strojvedoucího, je u ČD i SŽDC opravdu málo. Ale v žádném případě nelituji těch tisíců hodin, díky kterým jsem získal nesmírně cenné zkušenosti, a to jak z pohledu zabezpečováka a sdělováka, z pohledu výpravčího, tak z pohledu strojvedoucího, které jsou pro spravedlivé posuzování objektivních hledisek problematiky řízení provozu nebo řízení hnacích vozidel či speciálních HV nesmírně důležité a opravdu se nedají ničím nahradit. Říkám to proto, že nechci, aby mne čtenáři považovali jen za úředníka, jak se lidově říká „od zeleného stolu“. S velkou pokorou si vždy vzpomenu na ty desítky hodných lidí, které jsem v životě potkal a kteří měli se mnou tu trpělivost odpovídat na moje dotěrné dotazy a učili mě „modrému“ řemeslu ve všech směrech. Tedy jak těch s červenou čepicí, tak mnohých kamarádů strojvedoucích, kteří již nejsou mezi námi. Jejich montérky tak „krásně“ voněly válcovým olejem nebo naftou a jejich vyprávění, co všechno zažili za pákou regulátoru nebo kontrolérem, nebralo konce. A já poslouchal se zatajeným dechem a obdivem.

Proč jste se rozhodl, že nám budete nápomocný při řešení problémů strojvedoucích v oblasti radioprovozu?

Tak zaprvé z mých slov vyplývá, že mám druhou půlku svého srdce také na kolejích, a zadruhé z důvodů množství legislativy, kterou zaměstnanci, ať výpravčí nebo strojvedoucí, musí dobře znát. SŽDC k tomu nutí především legislativní závazky ČR k EU. No a zatřetí, protože hlasové spojení strojvedoucího s výpravčím nebo dispečerem je důležitá věc. V rámci svých pracovních pravomocí sice jezdím, pokud mi pracovní povinnosti dovolí, na školení strojvedoucích dopravců, ale protože nemohu být všude, také bych zde rád pomohl některým strojvedoucím (popř. výpravčím, kteří také čtou vaše periodikum, pokud se k němu dostanou) se správně orientovat v základních pravidlech a problematice sdělovacího zařízení a radioprovozu. Chci se pokusit odstranit z jejich mysli některé mýty nebo dokonce špatné návyky při obsluze takového zařízení, které se navzdory pravidelnému školení neustále a stále dokola opakují. Lidé někdy až ortodoxně odmítají vzít na vědomí, že se od roku 1989 zásadně změnila legislativa a česká železnice již není unitární prostor jednoho právnického subjektu. Jejich argumenty jsou mnohdy jen prázdná slova ze stromu: *„Máňa říkala, že to není směroplatný…“*

Ještě smutnější pak je, že nesprávný postup obsluhy chtějí legalizovat se slovy *„mně to tak vyhovuje“* a na základě takových nekompetentních argumentů a příp. základních neznalostí jsou lidé pak zlí, drzí a svoje dotazy formulují primárně jako urážky. V takovém duchu neúcty, arogance a sebestřednosti jedinců, kteří vidí jen problémy jejich profese a nevidí, že to „jejich“ řešení by naopak poškodilo ostatní kolegy, se problémy smysluplně a rychle řešit opravdu nedají. Pro objektivní a realizovatelné řešení je také důležité vidět prostor a pozadí celé věci.

*S kontrolním operatérem obsluhy dráhy SŽDC **Pavlem Láškem** rozmlouval Libor Poláček. Dokončení rozhovoru, včetně odpovědi na naši první otázku týkající se problematiky radioprovozu, bude zveřejněno v ZS č. 3/2017.*

Prolongace zaměstnaneckých jízdních výhod ČD

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2017 je stanoveno období **od 1. ledna do 28. února 2017**. Prolongační částky jsou stejné jako v roce 2016, tj. 1000 Kč hradí zaměstnanci, rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců, pozůstalí a 500 Kč důchodci a děti, vč. sirotků.

Potvrzení dokládaná v době prolongace: V době prolongace je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení lze doručit osobně nebo zaslat doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem.

Průkazy pro bezplatnou jízdu: V době prolongace lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazy pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců a důchodců ČD, a.s., kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazu).

Kompletní informace a další přepravní podmínky, které nejsou uvedené v předpisech ČD Ok 9 a ČD Ok 10), včetně seznamu nepovinně místenkových komerčních vlaků 2017, naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2017 (dokument č.j. 3466/2016-O10), který je 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-*

Pozor, přejezd! již podruhé.
Reakce na článek Josefa Schröttera

Vážený pane inženýre, ve svém článku Pozor, přejezd! zveřejněném v ZS 22/2016 navrhujete různé úpravy přejezdových zařízení. Všechny tyto úvahy počítají s řidičem k závorám přijíždějícím, z nějakého důvodu příkaz k zastavení u přejezdu ignorujícím. Tomu se pokoušejí „probít do mozku“. Potud s nimi souhlasím. Nepočítají ale s psychologií řidiče, který se ocitl z různých příčin už těsně u závor.

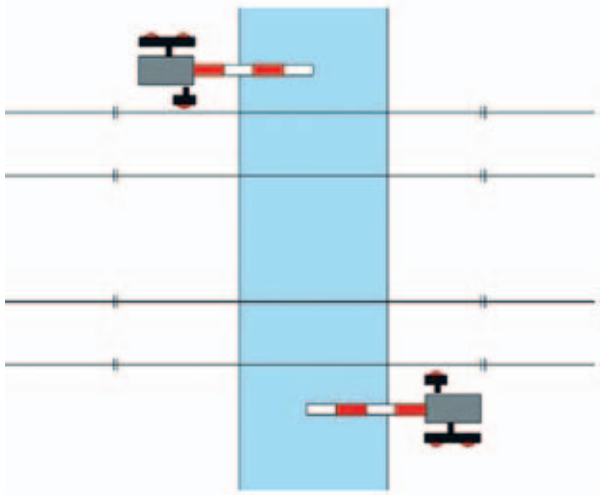
Mě už dříve zaujalo, kolik řidičů se na přejezdu ocitne poté, co musí těsně před závorami řešit složitou dopravní situaci, která je zaměstná natolik, že se ocitnou těsně u závor dříve, než se mohou pořádně věnovat signalizaci na přejezdníku, nebo vjedou na přejezd po krátkodobém otevření závor. Vzpomeňme např. na známé a smutně populární děje na přejezdu ve Studénce nebo v Rájci-Jestřebí. Všiml jsem si, že se mnohdy jedná o řidiče dodávek, náklaďáků a autobusů. Každého hned napadne obvinit nezodpovědné profesionály, ale jejich počínání má jedno společné. Řídí vozidla s TRAMBUSOVOU kabinou. Tedy stroje, které nemají přední kapotu. To je vede k najíždění těsně k závorám během spuštění. Nenajíždějí blíže než řidiči běžných vozidel s kapotou. Jen ve vozidle sedí více vpředu.

Pěkně to ilustruje například záběr z vjezdu dodávky na přejezd v Rájci-Jestřebí, zachycený kamerami 4. 12. 2016 ***(https://www.novinky.cz/krimi/423106-dodavka-uvazla-na-prejezdu-v-rajci-jestrebi--kolem-projel-mezinarodni-rychlik.html)***, o kterém informovaly i celostátní servery. Pokud si video s dobrým koncem přehrajeme, zaujme nás nehodový děj. Řidič dodávky stojí těsně u závor a poté, co jdou závory nahoru, vyráží vpřed. Jak to, že nerespektoval blikající světla? Nezodpovědnost? Hazard? Já dodávám, aniž bych se chtěl tohoto řidiče zastávat, že světla možná neviděl. Nebo je alespoň neregistroval. Jak už jsem zmínil, jedná se tu o vozidlo s krátkým předkem a jeho řidič sedí při zastavení velice blízko závory. Jeho zorné pole při pohledu vpřed je, jak už nás kdysi upozorňovali v autoškole, v nejlepším případě 180° a blikače přejezdníku se v tomto případě nacházejí na samém okraji řidičova pole výhledu. Navíc v ostrém úhlu k optikou zúženému paprsku vyzařování blikače. Nehledě k tomu, že vnímání barev je u lidského oka na okraji zorného pole už nekvalitní. Tedy jsou to pro něj jen velice málo důrazné, prakticky neviditelné podněty. Vůbec už nezáleží na tom, zda blikají dvě světla, jsou nějak barevně zdůrazněna nebo jsou doplněna ještě dalšími transparenty. Řidič se tedy ve chvíli, kdy se ocitne těsně před závorou, soustředí více méně hlavně na ty závory. Ty jsou pro něj v tomto okamžiku jedinou zprávou o tom, že nemá vjíždět na přejezd. Pokud jdou závory nahoru, jednoduše pro něj zákaz končí a řidič vyráží vpřed. Padající závory už nevidí, má je nad kabinou. Jediné, co jej napadne, když si konečně s jistým zpožděním uvědomí, že padají závory na druhé straně přejezdu (ty do té doby nebral vůbec v potaz, jeho jízdy se netýkaly) je, že může situaci vyřešit jedině projetím přes přejezd. Cesta zpět už není. Je jedno, jestli se zachová idiotsky, zmatkářsky, jako řidič v našem videu, nebo závory prorazí, jak to ale vyřeší většinou jen kamioňáci, vědomi si síly a nezranitelnosti svého stroje. Důležité je, že se tito řidiči se svými vozy ocitnou v nevhodnou dobu na přejezdu.

A teď co s tím? Za stávající situace nepomůže ani zvýrazňování přejezdníků, o otřesném návrhu různých médií na zastavování vlaků před přejezdem v případě, že složité a drahé zařízení zaregistruje (nebo také ne) na přejezdu vozidlo, jako strojvedoucí odmítám byť i jen na chvíli uvažovat jako o reálném. Vidím dvě možná řešení.

● Jednodušší a levnější možností se mi zdá stopovací čára před přejezdem, alespoň 10 m před závorami, podobně jako v článku Pozor, přejezd! uvedený návrh č. 1. Řidič z tohoto místa uvidí dobře na závory, ale hlavně na přejezdník. Ale... Není to reálné všude, často z prostorových nebo dopravních důvodů u jednotlivých přejezdů, viz třeba populární přejezd v Pardubicích-Pardubičkách anebo smutně proslulý přejezd ve Studénce. Navíc jsme v Čechách a v tomto případě by musel plnění povinnosti zastavovat už před čárou také občas někdo kontrolovat. Jinak to prostě fungovat nebude.

● K druhému mému návrhu, který je vlastně důvodem, proč tento příspěvek píši, mne inspiroval můj pobyt v Itálii. Tam, i cestou po Rakousku, jsem si všiml zvláštního (pro nás) uspořádání blikačů na přejezdu. Dvě světla míří klasicky ve směru k řidiči, jak jsme zvyklí, ale na „rubové“ straně přejezdníku je umístěno ještě třetí světlo, které míří do přejezdu, směrem k řidiči na opačné straně přejezdu. *(Ilustrační obrázek přikládám. Není ale z mé dílny, „upytlačil“ jsem jej někde na internetu a pro své potřeby jen lehce upravil.)* To se mi zdá jako vhodné a nepříliš nákladné opatření pro řešení nastíněného problému.



V dnešní době řidič přejíždějící přes přejezd, ať už z jakéhokoli důvodu v době blikání červených světel, v okamžiku, kdy blikač mine, nebo (jak již bylo zmíněno) jej nevidí, ocitne se na kratičký okamžik v zóně bez jakékoli výstrahy. Prostě červená je z dohledu a závory nahoře. Může vzniknout i situace, kdy vozidlo skutečně vjede na přejezd v době, kdy jsou blikače v klidu a z nějakého (třeba technického) důvodu na přejezdu zůstane po jistou dobu stát. Není už podstatné, že to vyhláška nepovoluje, prostě tam bude. U řidiče vznikne během doby, kdy se nachází v prostoru přejezdu na krátkou dobu pocit, že vše je v pořádku, jako vždycky, že může v klidu pokračovat v jízdě. Tento krátký, několikavteřinový časový úsek stačí k tomu, aby svým vozidlem vjel za pocitu naprosté pohody na přejezd a potom se podivoval, pokud přežije, proč šly závory dolů, když před tím červenou neviděl (či „přehlédl“). Stejný pocit pohody vzniká i u chodce, který se odvážil podlézt závory. Už nevidí červenou, všechno je, podle něj, v tu chvíli, v pohodě... Mnou navržená úprava přejezdníků by k řidiči, ale i k neukázněnému chodci, vysílala výstrahu po celou dobu jeho pobytu na přejezdu.

Prosím přijměte tyto mé názory jako příspěvek do diskuze, ke které jste vyzval. *-JiK-*

Diskuze vítaná a velmi potřebná

Potěšilo mě, že otevíráme diskuzi na téma „Železniční přejezdy, krizová místa v dopravě“. K reakci pana JiK uvádím:

Je třeba si uvědomit, že jiná situace se zvedáním závor je na jednokolejném přejezdu a jiná na vícekolejném přejezdu. Na vícekolejné trati mohou přejezdové zařízení ovlivnit dva protijedoucí vlaky. Nebezpečná situace vzniká, když jeden vlak mine přejezd a druhý je teprve na začátku přibližovacího úseku. Červená světla nezhasnou a začíná se načítat předzváněcí doba pro vlak z opačného směru. Řidič nerespektuje červená světla a vjede na přejezd – v tom po uplynutí předzváněcí doby se začnou opět sklápět závory a automobil je na přejezdu uzavřen. Provozovatel dráhy by měl upravit zapojení tak, aby ke zvedání závor došlo, až jsou oba vlaky ve vzdalovacím úseku za přejezdem.

Určitě máte pravdu v tom, že by řidič měl zastavit před přejezdem tak, aby viděl na obě červená světla – proto jsem uváděl, že je třeba doplnit na vozovce podélná a příčná značení. Na silničních křižovatkách jsou ve většině případů vyznačena místa, kde má při červeném světle první auto zastavit. Důležité z psychologického hlediska jsou také žluté čáry na přejezdu – zákaz zastavení. To znamená nevjíždět na přejezd, pokud jsou na přejezdu přede mnou vozidla. Na silnici si řidiči již na to dávají pozor. Co se týká dalšího světla na opačné straně vozovky, to je věc veřejnoprávního řízení, kdy jsou stanovovány podmínky pro zabezpečení přejezdu z hlediska šířky vozovky, rozhledových poměrů a typu přejezdu – jednokolejný nebo vícekolejný atd.

ing. Josef Schrötter

Žst Střelice začátkem 70. let – na snímku z archivu Zdeňka Hájka jsou lokomotivy 556.0145 (na Mn vlaku do Okříšek) a 556.0203 (na Vn vlaku do Zastávky u Brna)

Trojice traťových kulatin

Dokončení seriálu

V roce 2006 proběhly důstojné oslavy 150. jubilea bývalé BRE (Brünn-Rossitzer Eisenbahn, Brněnsko-rosická dráha) Brno dolní–Zastávka u Brna. Málokdy se podaří (někdy to není možné ani teoreticky), aby s jubilejními vlaky jezdily řady těch lokomotiv, které zde byly nasazeny v pravidelném provozu. Zde se to povedlo a dva dny po sobě odvezly několik vlaků z Brna do Zastávky a zpět lokomotivy 464.202 a 556.0506.

Kdo se o nastíněnou problematiku zajímá zevrubněji, může si půjčit publikaci 150 let železnice z Brna do Zastávky, která velmi podrobně a s mnoha fotografiemi zpracovává historii nejen železnice Brno–Zastávka, ale i okolních vesnic a historii důlní činnosti RUD (Rosických uhelných dolů). Knihu vydalo před deseti lety Kulturní informační centrum Rosice. Z další literatury si zde ještě uveďme následující publikace:

● 140 let trati Brno–Boží Požehnání (Zastávka u Brna); 110 let tratí Boží Požehnání–Okříšky a Studenec–Velké Meziříčí (Fiala, Hájek 1996);

● 130 let trati Znojmo–Jihlava–Havlíčkův Brod (Cíla, 2001);

● 130 let Brněnsko-rosické uhelné dráhy Brno–Zastávka u Brna a 130 let LD Brno a historie vzniku brněnského železničního uzlu (Kolektiv, 1986);

● 150 let státní dráhy z Brna přes Moravský Krumlov do Vídně a Znojma (Kuča, Kacetl, 2016);

● Dampfbetrieb in Alt-Österreich (Stockklausner, 1979);

● Výpisky z archivu bývalého podniku Železniční stavitelství, pořízené autorem tohoto seriálu v r. 1985;

● Služební předpis D 12;

● Služební jízdní řád č. 322 ze 70. let min. století.

Zdeněk Hájek

Dvojice „štokrů“ (lok. 556.0) na vlaku s uhlím. V žst Střelice jim společnost dělala v roce 1974 i další parní lokomotiva 434.2333 s Mn vlakem do Hrušovan nad Jevišovkou. Foto: Zdeněk Hájek

Nabídka penzionu Real

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

CK SUSANNA VIAGGI

JIŽNÍ ITÁLIE – Marina di Camerota
zděné a dřevěné bungalovy, apartmány přímo u soukromé pláže, vlakové spojení až do místa
www.susanna-viaggi.cz
tel.: 607 101 707

Když na „štokru“ dojde uhlí

První část z rozsáhlého cyklu vzpomínek, který připravil kolega Zdeněk Kostelecký, přibližuje pravděpodobně jednu z jeho nejzajímavější a také nejdelších pracovních směn, neboť trvala 22 hodin. A ujelo se při ní na 400 km v nákladní dopravě, spálilo se cca 250 metrických centů uhlí. Přečtete si o „jízdě do neznáma“...

Psal se rok 1964, kdy jsem vykonával službu strojvedoucího v Ostravě. Nastoupil jsem na takzvanou dispečerku v 18:00 hod. Lokomotivu 556.011 jsme převzali v Ostravě už na vlaku v nádraží, kde jsme vystřídali lokomotivní četu, která s tímto strojem vykonala jízdu do Hranic na Moravě a zpět. Právě s ním jsme s topičem asi měsíc před touto šichtou odvezli z Hranic vlak o váze 2 200 tun bez postrku směrem na Suchdol. Byl to výjimečný výkon, ale také nám při této jízdě pomohli snad „všichni svatí“.

Kdo to tam zná, ten ví, o čem píši. Věděl jsem tedy, že máme na tuto směnu perfektní lokomotivu. V tendru už byla pořádná „díra“ po spálení cca 70 q uhlí. S topičem jsme zvážili, zda nám bude uhlí do Přerova stačit, nebo v Ostravě dozbrojíme. Nakonec jsme se rozhodli, že to odjedeme.

Dojeli jsme do Hranic, tam jsme vykonali krátký posun. Štokr, tedy lok. řady 556, není zrovna vhodná pro posun, je z ní přes velký tendr špatně vidět na posunovače. Protože jsem ale jezdil skoro se vším, co mělo komín, tak musím konstatovat, že asi nejlepší lokomotiva pro posun byla 414.0. Na lok. 414.036 jsem posunoval v Bohumíně. Nebyl pro ni žádný problém rozjet na přetazích vlak 2200 tun těžký. Velice rychle a dobře brzdila a dovolím si tvrdit, že ani v současné době ji žádný diesel nemůže nahradit, protože než motor naběhne do vyšších otáček, tak tato lokomotiva např. při odrazu po rychlém rozjezdu už brzdila. Lokomotiva byla vyrobena v roce cca 1900. V roce 1965 jsem v Hradci Králové posunoval ještě s lok. 414.404, která je v současné době pravděpodobně v majetku Národního technického muzea. Na jejím regulátoru by měly být stopy mé ruky. Také s ní se dobře posunovalo, ale 414.0 byla určitě lepší. Ale to jen na okraj... a zpět k té naší mimořádné „šichtě“.

Pokračovali jsme tedy do Přerova. Oči moje i kolegy topiče čím dál více sledovaly, kolik je ještě uhlí v tendru, namísto abychom se dívali dopředu. Začínali jsme se obávat, zda to vůbec dojedeme. Nikdy před tím jsem nejel na štokru na vyložení rozvodu na 40 %. S lokomotivou to nic nedělalo, a tak jsem jel s tímto vyložením asi 20 km. Někteří staří firové říkali, že se tak dá snížit spotřeba uhlí. Tento fenomén mě zajímal a našel jsem v jedné knize, že americká lokomotivka Lima Locomotive Works u lokomotivy typu Daylight ekonomického provozu dosahovala zařízením nazývaným pilotní ventil lokomotivy. Strojvedoucímu to zařízení indikovalo, jak má při dané rychlosti a provozních podmínkách nastavit uzavírání plnění. V naší literatuře jsem ale nic podobného nenašel.

Topič před Přerovem vymetl poslední zbytky uhlí. Měl jsem docela obavy, aby mu noha nesklouzla do koryta, kde se otáčel šnek přikladače. Ještě štěstí, že do Přerova bylo volno a také, že v jímkách byl dostatečný tlak vzduchu, když už přestal jít kompresor, protože vlak by jinak samovolně zastavil. Kdyby nás u vjezdu zastavili, tak bychom to už nerozjeli.

Okamžitě jsme jeli lokomotivu dozbrojit. V peci už moc ohně nebylo, voda ve skle byla tak na jeden prst, kompresor už dávno nešel. A tak jsem musel odvětrat tendr. Když tlak v jímkách klesl pod pět atmosfér, došlo by k samovolnému zabrzdění tendru lokomotivy, protože byl zapojen do průběžné brzdy.

V té době si někteří strojvedoucí vypínali z činnosti vlakovou brzdu pro lokomotivu, a když to bylo nutné, použili přídavnou brzdu. Štěstí také bylo, že ještě fungoval servomotor rozvodu. Další horor byl, když do tendru zbrojíř vysypal první drapák uhlí. Jak jsem slyšel dopad uhlí do tendru, hned jsem věděl, že horší uhlí snad už ani není. Topič reagoval slovy, že to ani nechci napsat. To se dalo poznat podle toho, že při dopadu do tendru to vůbec nerachotilo, ale bylo to, jako kdyby tam padaly brambory. Tomuto uhlí jsme říkali chlupaté Sokolovo. Byla to samá hlína a opuka. Hrozně to v peci narůstalo. Když už nám do tendru zbrojíř vysypal asi třetí drapák, tak jsem se za zbrojířem vypravil s tím, ať se jde raději vycpat! Pravda ale byla taková, že žádné jiné uhlí neměl. Vždycky, když jsme někde zbrojili takový „sajrajt“, tak jsme dostali alespoň jeden drapák černého. Tohoto sajrajtu jsme ale nazbrojili plný tendr 160 q.

Když jsme konečně dofoukli páru a dotáhli dostatečné množství vody, dispečer chtěl, abychom odjeli do Břeclavi, že je to moc důležité. Odpověděl jsem mu, že tam nemám poznání, že je to v noci, a proto že tam tedy nepojedu. Okamžitě reagoval, že pilota zajistí. Jak známo pilot musí znát traťové poměry a měl by to být strojvedoucí. Nakonec jsem se nechal ukecat. Teprve potom mi došlo, že s tím sajrajtem, co je v tendru, máme ujet ještě dalších 100 km – a navíc pro mě do neznáma! Kdybych si to uvědomil při konzultaci s dispečerem dříve, tak bych asi tu jízdu do Břeclavi rezolutně odmítl.

Dokončení v ZS č. 3/2017

Zdeněk Kostelecký

Oslavy na Obratařce

V loňském roce uplynulo už 110 let od zprovoznění úzkokolejné tratě Jindřichův Hradec–Obrataň, ke kterému došlo 23. prosince 1906 slavnostní jízdou prvního parního vlaku.

Oslavy kulatého výročí provozu se uskutečnily dne 27. prosince 2016, tedy v období kdy většina lidí čerpá dovolenou a termín není v kolizi s jinou železniční akcí. O akci byl tedy ze strany široké veřejnosti značný zájem, který navíc podpořilo i jízdné zdarma. Vedle parního vlaku s lokomotivami U46.101 a U37.002 byl z Jindřichova Hradce do Černovic vypraven také posilový zvláštní osobní vlak s motorovou lokomotivou. Na pravidelných vlacích se pak objevily i motorové vozy řady M27.

Na snímku pořízeném v dopravně Včelnička odjíždějí parní lokomotivy U46.101 a U37.002 v čele nostalgického vlaku do Černovic, zatímco se vedle stojící motorový vůz řady M27 připravuje k odjezdu do Kamenice nad Lipou.

Text a foto: Martin Kalousek

Chomutovský kolega a dlouholetý dárce krve Miroslav Kohoutek

Dárce krve z Chomutova

Výbor základní organizace Federace strojvůdců Chomutov děkuje svému členu, kolegovi strojvedoucímu, panu **Miroslavu Kohoutkovi**, za velmi záslužný a lidský počin.

Je dlouholetým bezplatným dárcem krve, jemuž byl 8. června 2016 udělen Zlatý kříž Českého červeného kříže za 120 odběrů této velmi drahocenné tekutiny, která pomohla k uzdravení nemocných a zcela jistě i k záchraně lidských životů.

Změny u Matterhorn Gotthard Bahn AG

S účinností od 1. ledna 2017 se stala švýcarská železniční společnost Matterhorn Gotthard Bahn AG (MGB) součástí Schweizer Privatbahnen (SP). V případě cestování s MGB („Zermatt“) již nebude využíván jízdní doklad, který byl objednáván výdejnou FIP přímo u společnosti MGB, ale lze využít jízdenku FIP SP nebo na základě předložení mezinárodní průkazky na slevu jízdného zakoupit jízdenku se slevou 50%. Nárokovost jízdenek FIP u SP zůstává zachována beze změn. *-šp-*

Pozoruhodná diesel-hydraulická lokomotiva MAXIMA

Zájem evropských kolejových dopravců se v poslední době zaměřuje nejen na elektrickou trakci, ale i na nákupy nových výkonných motorových lokomotiv.

Jako novinku v oblasti výroby dieselových lokomotiv představila firma Voith nejvýkonnější jednomotorovou lokomotivu na světě – stroj MAXIMA 40 CC. Výroba probíhala ve firmě Voith Locomotivtechnik v nově postavené továrně v německém Kielu. Firma vsadila na poněkud netradiční hydraulický přenos výkonu stroje Maxima 40 CC o velkém výkonu 3600 kW. Zároveň probíhala i výroba její slabší verze MAXIMA 30 CC o výkonu 2750 kW.

Novinka byla poprvé představena v září 2006 v Berlíně. Lokomotiva, jejíž vývoj trval cca 500 dní, má samonosnou skříň se dvěma kabinami strojvedoucího na koncích. Skříň je uložena na dvou třínápravových podvozcích o rozvoru 2 x 1800 mm s koly o průměru 1 150 mm.

Mezi nimi se nachází palivová nádrž o objemu 10 000 litrů nafty. Dvoustranně průchozí strojovna je technologicky rozdělena zhruba na tři části, uprostřed se nachází čtyřdobý vidlicový vznětový dvanáctiválcový motor ABC od belgického subdodavatele typu 12V DZC o výkonu 2 750 kW (Maxima 30 CC) při 1 000 ot/min, spojený s hydrodynamickou převodovkou Voith LS 640 re U2 Turbo-Split.

Brzdění stroje zajišťuje hydrodynamický retardér o výkonu 2 500 kW, dále je namontována brzda samočinná, přímočinná a střadačová zajišťovací. Rozjezdová tažná síla stroje činí 408 kN, nejmenší poloměr oblouku pro průjezd je 80 m, délka lokomotivy je 23,2 m.

Maximální rychlost strojů 30 CC a 40 CC činí 120 km/h, byla ale připravena i rychlíková verze pro rychlost 160 km/h. Pro provoz na tratích v Německu, České republice a na Slovensku je lokomotiva vybavena zabezpečovačem PZB a MIREL VZ1. Mimořádná pozornost byla věnována i nejpřísnějším hlukovým a emisním normám dle směrnic EU.

Lokomotivka v Kielu vyrobila celkem 13 strojů MAXIMA 40 CC a 7 strojů ve verzi 30 CC. Z této řady se jedna lokomotiva dostala i do České republiky v rámci zamýšlené sériové výroby ve firmě LOSTR Louny. V ČR dostala označení 783.001 (92 54 2783.001-1 CZ-RCO). Mezitím ale lokomotivka v Kielu oznámila ukončení výroby a tím pádem nedošlo ani k zamýšlené výrobě v Lounech, když LOSTR prošel určitou reorganizací na firmu LEGIOS.

Lokomotiva 783.001 tak zůstala v ČR osamocena a přes společnost Railco ji provozuje IDS Cargo. Ponejvíce tento stroj můžeme spatřit na tranzitní dopravě těžkých nákladních vlaků v relaci Břeclav–Přerov (Hranice na Mor.) a Přerov–Česká Třebová, ale i jinde. Na snímku, který byl pořízen 8. prosince 2016 v žst Hodonín, je stroj MAXIMA 30 CC IDS Cargo Olomouc (v ranních hodinách téhož dne byl i v Břeclavi). Vzhledem ke špatnému počasí jsem bohužel nemohl pořídit kvalitnější záběr. Osobně jsem se přesvědčil o velmi rychlém a tichém provozu této pozoruhodné lokomotivy.

Text a foto: Pavel Hromek

Upřesnění

Na důchodcovském setkání mě upozornili dva kolegové, že v mém příspěvku „Střety na kolejích – 2. část“, otištěném v Zájmech strojvůdce č. 22/2016, mám jednu chybu. Jde o tu část, kde píši o střetu vlaku s autem sovětské armády. Všechny ostatní údaje souhlasí, pouze to nebylo na přejezdu před Všetatami, ale na přejezdu u zastávky Cítov. Zatímco moje první mylná informace poukazovala na trať z Ústí do Nymburka, nyní je už místo tehdejšího dramatického střetu správně lokalizováno na trať Ústí nad Labem–Praha.

Čtenářům se za původní nepřesnost omlouvám a uvádím zde věc na pravou míru.

Josef Oliva

Album lokomotiv Duchcovsko-podmokelské dráhy

alias „Kozí dráhy“ u příležitosti 145. výročí jejího vzniku (roku 1871) vydala v loňském roce agentura ENS, s.r.o. Ústí nad Labem. Soubor 13 dosud nepublikovaných záběrů z této bohužel dnes už neprovozované tratí, v přebalu s popisem a mapkou, je k dostání v Infocentru města Děčína na Hlavním nádraží ČD – Čsl. mládeže 89/4, 405 02 Děčín IV, e-mail: *info-nadrazi@decin.cz*

Dvakrát měř a jednou řež aneb Důvěřuj, ale prověřuj!

Koncem roku 2010 došlo u jednoho železničního dopravce ke škodní události (přimrznutí brzdových zdrží ke kolům a jejich následnému poškození při jízdě vlaku). Zaměstnavatel sepsal obsáhlé zdůvodnění, na základě porušení jakých interních předpisů zavinil jeho zaměstnanec vznik škody ve výši 34 368 Kč. Nutno uvést, že oním zaměstnancem byl vlakvedoucí. Onen zaměstnanec v dobré víře, že je pojištěn u České pojišťovny pro případ způsobení škody při výkonu zaměstnání, svému zaměstnavateli škodu v plné výši zaplatil. Poté, vybaven odborným vyjádřením svého zaměstnavatele o příčině vzniku škody a jejím zavinění, se obrátil na svou pojišťovnu, aby mu zaplacenou částku po odečtení spoluúčasti (10 %) vyplatila. Ale ouha! Pojišťovna plnění odmítla poskytnout s tím, že se v tomto případě jednalo ze strany zaměstnance o zanedbání povinné údržby a obsluhy a na to se pojištění nevtahuje. Pojišťovna svůj názor po delších jednáních (již za účasti právního zástupce zaměstnance) nezměnila. Nezbylo tedy nic jiného, než aby se pojištěný zaměstnanec domáhal svého nároku soudní cestou.

Žaloba proti pojišťovně byla podána soudu v polovině roku 2012. Soudní poplatek činil 1370 Kč. Po téměř třech letech soudních tahanic, v květnu 2015, vydal soud rozsudek, jímž žalobu zamítl jako nedůvodnou. Současně soud uložil žalobci zaplatit pojišťovně náklady řízení ve výši 1800 Kč. Zmíněný rozsudek se stal pravomocným. A důvod zamítnutí žaloby? Soud si vyžádal interní předpis dopravce a z něho zjistil, že povinnost kontrolovat, zda nedošlo k přimrznutí brzdových zdrží ke kolům, neměl vlakvedoucí, nýbrž jiný zaměstnanec. Vznik škody tedy zavinil úplně někdo jiný. Po tomto jiném zaměstnanci však již zaměstnavatel náhradu škody požadovat nemohl, neboť nárok byl již promlčen.

Rozsudek soudu však znamenal, že zaměstnavatel se na úkor svého zaměstnance bezdůvodně obohatil (§ 2991 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník – OZ). Nárok na vydání bezdůvodného obohacení se promlčí nejpozději za deset let ode dne, kdy k bezdůvodnému obohacení došlo (§ 638 odst. 1 OZ). Promlčecí lhůta začala běžet zaplacením škody zaměstnavateli.

Z tohoto důvodu vyzval právní zástupce zaměstnance zaměstnavatele, aby svému zaměstnanci vrátil částku 34 368 Kč z titulu bezdůvodného obohacení. Dále jej vyzval, aby zaměstnanci zaplatil také škodu ve výši 3 170 Kč (1370 Kč + 1800 Kč), která mu vznikla tím, že na základě nepravdivé zprávy o příčinách a zavinění vzniku škody neúspěšně vedl soudní spor s pojišťovnou. Zaměstnavatel hrál nejprve nejen „mrtvého brouka“ a požadovanou částku nezaplatil, ale ani na výzvu k zaplacení neodpověděl. Po více jak měsíci navštívil zaměstnanec odpovědného pracovníka svého zaměstnavatele a důrazně mu sdělil, že je odhodlán domáhat se svého nároku soudně. Neuplynul ani týden a zaměstnavatel celou požadovanou částku svému zaměstnanci zaplatil. Tím byla celá záležitost po téměř pěti letech ukončena ve prospěch zaměstnance.

Jaké z tohoto případu plyne poučení?

1) Než přiznáte svou vinu na vzniku škody, důkladně zvažte, zda jste opravdu porušili své povinnosti vyplývající z právních předpisů a že to byla příčina vzniku škody.

2) Než podepíšete pojistnou smlouvu, důkladně zvažte, u jaké pojišťovny se chcete pojistit a před podpisem smlouvy si důkladně prostudujte její text, třeba i za pomoci právníka.

3) Abyste dosáhli uspokojení svého nároku (a to nejen finančního), je třeba si jít bezvýhradně za svým cílem a hlavně být trpělivý.

JUDr. Miroslav Kovář
advokát a právník FSČR
E-mail: miroskovar@seznam.cz

Společenská rubrika

Dne 15. ledna 2017 oslavil své životní výročí 55 let náš kamarád, kolega a předseda základní organizace FS Česká Třebová, pan **Vítek Šedivý**. Za výbor i ostatní členy/členky českotřebovské ZO Federace strojvůdců Ti – „Víťo“ – přejeme do dalších let pevné zdraví, hodně štěstí a stálý elán v pracovním i soukromém životě.

***

Dne 22. ledna oslavil svých krásných kulatých 50 let kolega strojvedoucí z Lipové Lázní, pan **Petr Štěrba** ze základní organizace FS Šumperk. Výbor a všichni členové mu přejí hlavně pevné zdraví, hodně štěstí a jen samou pohodu v práci i doma! Ať se ledy pohnou a přestane Ti to zdlouhavé dojíždění „za prací“ do Šumperka.

***

Dne 8. ledna oslavil své šedesáté narozeniny pan **Pavel Plinta**. Všechno nejlepší, hodně zdraví a rodinné pohody do dalších let mu přejí výbor ZO Federace strojvůdců a celá členská základna Krnov.

***

Přesně na Silvestra oslavil své padesáté narozeniny strojvedoucí ČD PP Mladá Boleslav, kolega **Petr Ossendorf**. Výbor a členové základní organizace FS mu přejí hodně štěstí, zdraví a spokojenosti.

***

V příštích dnech oslaví svá životní jubilea členové chomutovské základní organizace ZO FS. Čtvrtého února oslaví své 55. narozeniny strojvedoucí ČD, pan **Miroslav Kukuc** a 70. narozeniny bude 6. února slavit strojvedoucí ve výslužbě, pan **František Pánek**.

Oběma kolegům srdečně blahopřejí a do dalších let mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti přejí všichni členové ZO Federace strojvůdců Chomutov.

***

Svá významná životní jubilea v lednu oslavili tito naši kolegové ze základní organizace Ostrava Cargo: 50 let 19. 1. **Petr Braš** a 22. 1. **Artur Sadový**, 55 let 27. 1. **Miroslav Sýkora**, 60 let 3. 1. **Rostislav Zienč**, 8. 1. **Oldřich Myška**, 13. 1. **Miroslav Rudecký** a 19. 1. **Pavel Krupa**. Rovnou šedesátku bude osmého února slavit rovněž **Ivo Holáň**. Výbor a ostatní členové ZO svým oslavencům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života jim přejí jen to nejlepší a zejména pevné zdraví.

***

V únoru budou slavit své narozeniny naši kolegové ze základní organizace FS Děčín: 14. 2. 65 let **Ivan Sluťák**, 16. 2. krásných 81 let **Antonín Horák**, 18. 2. 60 let **Petr Král** a rovnou čtyřicítku 22. 2. **Zdeněk Vlasák**. Všem těmto svým oslavencům srdečně blahopřejí a ještě mnoho dalších spokojených let hlavně ve zdraví přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

***

Mezi prvními letošními jubilanty je také hned několik našich kolegů ze základní organizace FS DKV Praha. Pětapadesáti let se dožil 7. ledna **Jaromír Brabec** a 9. února stejné životní výročí oslaví rovněž **Ivo Swaczyna**. Pátého února bude slavit 65. narozeniny **Petr Gut** a už 17. února stejné životní výročí oslaví rovněž **Jaroslav Mareš**. Do dalšího života hodně spokojenosti, pohody a především zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z jejich ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 6. února oslaví své významné životní jubileum 65 let náš kolega, dosud aktivní strojvedoucí ČD, pan **Karel Auerswald**. Přejeme mu vše nejlepší, hlavně zdraví a životní optimismus. Výbor a členové základní organizace FS Hradec Králové

***

V příštích dnech oslaví svá životní jubilea dva členové základní organizace Meziměstí. Dne 9. února 55 let kolega **Josef Bartušek** a 16. února 60 let kolega **Jiří Čupela**, oba strojvedoucí ČD, strojové stanice Náchod. Přejeme oběma kolegům hlavně hodně zdraví, pohody a optimismu do dalších let. Členové ZO FS Meziměstí

Vzpomínka

Dovolte nám, abychom věnovali tichou vzpomínku našemu bývalému kolegovi, panu **Františku Glocarovi**, který nás a své nejbližší opustil 31. prosince 2016 ve věku 71 let.

Kdo jste ho znali, prosíme, vzpomeňte s námi.

Výbor a členové ZO FS Hradec Králové

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