● Prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic odpovídal na otázky Zájmů strojvůdce ... str. 1 ● Podnět na zlepšení pracovních podmínek na motorových jednotkách Regionova ... str. 1 a 2 ● Role regionální železnice a trať 341 ... str. 2 ● Akční oděvy a obuv ve slepé uličce ... str. 2 ● Proč vlastně došlo k zastavení provozu na trati na Moldavu ... str. 2 ● Lékařem v první linii ... str. 3 ● Svéráz českého návěstění ... str. 3 ● Strojvedoucí vydal sbírku básní ... str. 3 ● Kulaté jubileum našeho krnovského dopisovatele ... str. 4 ● Když byla zima „jako v Rusku“ ... str. 4 ●

číslo 8
30. dubna 2017
ročník 70

FSČR

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Rozhovor s nově zvoleným prezidentem Federace strojvůdců ČR Jaroslavem Vondrovicem

Pro dosažení dobrých výsledků je nutná spolupráce s předsedy ZO i s celou členskou základnou

Na celostátní radě předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky, která se konala 30. března, bylo zvoleno nové prezidium FSČR. Funkce prezidenta se na základě rozhodnutí delegátů CRP ujal **Jaroslav Vondrovic**, který také odpověděl na několik otázek našeho časopisu.

Jako člen prezidia, tedy nejvyššího výkonného řídicího orgánu Federace strojvůdců, rozhodně nejste žádný nováček, neboť v něm působíte už od roku 2006. Přesto mi nejprve dovolte otázku, jak se cítíte v nové funkci prezidenta FSČR?

Abych se přiznal, jsou moje prvotní pocity smíšené. Na jedné straně je to pocit obrovské pocty od předsedů a členů ZO za to, že mně dali důvěru při volbě prezidenta FSČR. Na straně druhé pak obava, abych jejich důvěru nezklamal a výsledky práce dokázal navázat na své předchůdce, což nebude vůbec lehké. Za dobu svého dosavadního působení v prezidiu FSČR jsem měl možnost pracovat s kolegy profesionály, s nimiž jsme sice neměli pokaždé shodný názor na řešení daného problému, ale vždy jsme dokázali nalézt společnou řeč. S některými budu mít možnost spolupracovat nadále a s některými se, bohužel, musím rozloučit z důvodu jejich dobrovolného odchodu za jinými aktivitami či na zasloužený odpočinek. Za všechna ta léta společné práce chci kolegům Jindřichu Hlasovi, Vladislavu Pouzarovi, Petru Čechákovi a Janu Zahulovi ještě jednou poděkovat.

Co považujete za priority v další činnosti naší profesní odborové organizace?

Priority se vždy vážou k určitému období. To, co se zdá dnes být nevýznamné, může se stát v brzké době problémem zásadním a naopak. Čeká nás liberalizace osobní železniční dopravy a nevíme, jaký dopad bude mít na národního dopravce a jeho zaměstnance. Stejně tak neznáme, v jakém režimu a rozsahu budou nadále poskytovány zaměstnanecké jízdní výhody. To budou témata, ve kterých bude muset FSČR aktivně a možná i razantně vstoupit do jednání. S liberalizací železničního trhu souvisí i rozvoj soukromých subjektů provozujících drážní dopravu. Předpokládá se, že část zaměstnanců ČD tak bude nucena přejít právě k těmto firmám. V případě, že tito kolegové zůstanou členy FSČR, bude naší povinností pokusit se jim zajistit srovnatelné podmínky, jako měli u předchozího zaměstnavatele. Trvalá pozornost bude pochopitelně věnována zajišťování dobrých mzdových, sociálních a pracovních podmínek našich členů. A právě pracovní podmínky se dostávají do popředí našeho zájmu. Narůstající konkurence na dopravním trhu nutí dopravce snižovat provozní náklady a zvyšovat produktivitu práce mnohdy až za hranicí únosnosti.

Bývalo zvykem, že v prezidiu byli kolegové, kteří se intenzivněji věnovali problematice, jež byla aktuální u Českých drah, a jiní zase u dceřiné společnosti ČD Cargo. A podobná dělba práce byla, pokud jde o zpracování předpisové problematiky či otázky související s bezpečností a ochranou zdraví při práci apod. Zůstanete u této praxe?

Ano, dělbu práce mezi jednotlivé členy prezidia zachováme. Aby při jednáních a při řešení vzniklých problémů byli zástupci FSČR rovnocennými partnery straně zaměstnavatele, je užší specializace nutností. Pro dosažení dobrých výsledků je nutná spolupráce s předsedy ZO i s celou členskou základnou. Aby kolegové ze základních organizací věděli, na koho se mají v případě potřeby obracet, rád bych ještě informoval o zaměření a konkrétní agendě jednotlivých členů prezidia.

Problematikou a úkoly ze společnosti ČD se budou zabývat kolegové Jaroslav Vincour, Josef Bock a Pavel Semecký. U společnosti ČD Cargo to budou Jiří Šafařík a David Votroubek. Problematice a úkolům vyplývajícím z našeho působení u SŽDC se bude věnovat Pavel Slánský. Kolega Vincour se zaměří na zpracování agendy mezd a mzdového vývoje jak u společnosti ČD, tak u ČD Cargo a SŽDC. Úkoly vyplývající z předpisové oblasti u ČD a SŽDC budou plnit J. Bock a P. Semecký. Kolega Votroubek se zaměří na plnění úkolů z předpisové oblasti společnosti ČD Cargo a SŽDC. Úkoly vyplývající z oblasti BOZP a OOPP u všech tří společností, tedy ČD, ČD Cargo i SŽDC, bude plnit J. Šafařík. Kolega Slánský se zaměří na plnění úkolů vyplývajících z oblasti techniky a radioprovozu, a to rovněž u všech těchto tří společností.

U vybraných soukromých dopravců nás budou zastupovat v rámci kolektivního vyjednávání a při dalších případných jednáních – u Jindřichohradeckých místních drah (JHMD) J. Bock a u společnosti TRILEX P. Semecký.

Kontaktní osobou pro jednání s Asociací pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů (AKV) bude J. Šafařík, který také bude zastupovat FSČR v orgánech AKV. Pro jednání s Hasičskou vzájemnou pojišťovnou (HVP) bude kontaktní osobou J. Vincour.

Prezident FSČR pak bude veškeré činnosti koordinovat a zúčastňovat se zásadních jednání v rozsahu působnosti naší odborové organizace.

Děkuji za rozhovor. Na otázky Zájmů strojvůdce odpovídal prezident FSČR Jaroslav Vondrovic.

Připravil Libor Poláček

Dne 3. dubna se v Praze uskutečnilo první zasedání nového prezidia Federace strojvůdců, tentokrát společně i se všemi členy ústřední revizní komise a ještě také s kolegy, kteří svoji činnost ve výkonném řídicím orgánu právě končí. Jednání řídil prezident FSČR Jaroslav Vondrovic (na snímku Libora Poláčka vpravo)

Návrh zlepšení pracovních podmínek na stanovišti strojvedoucího KMV řady 814

Letošní enormně tuhá zima a předloňské parné léto mě přimělo k tomu, abych podal návrh, který by mohl pomoci zmírnit dopad zhoršujících se klimatických podmínek na výkon služby strojvedoucího na kolejovém motorovém vozu řady 814.

Na úvod si dovolím uvést trochu teorie. Na zemský atmosférický obal dopadá sluneční záření o intenzitě 1,367 kW na m^2. Při průchodu atmosférou dochází ke změnám ve složení a množství záření dopadajícího na zemský povrch. V konečném důsledku pak slunečními paprsky dopadne na povrch Země energie přibližně 1 kW/m^2. Toto číslo se nazývá solární konstanta, která je jedním z výchozích údajů v projektech využití sluneční energie na výrobu elektřiny (fotovoltaika). Pokud je obloha bez mráčku, výkon slunečního záření je tedy kolem **1 kW/m^2**. Když se však obloha zatáhne, sluneční záření je až 10krát méně intenzivní.

Tady už mluvíme o výkonu, který vznikne dopadem slunečních paprsků a při následné přeměně na jiný druh energie. U solárních panelů na elektrický proud a teplo, na stanovišti strojvedoucího pouze na teplo.

Nyní ale konkrétní hodnoty. Čelní sklo KMV 814 a 914 má rozměry 220 x 100 cm, čemuž odpovídá plocha 2,2 m^2. Takže přes sklo (průhledné optické prostředí) se na stanoviště dostane 2,2 kW tepelné energie. Pokud zohledníme zakřivení čelního okna a připočítáme ztrátový výkon napájení všech přístrojů soustředěných v pultě stanoviště, možná můžeme uvažovat s tepelným výkonem 2,5 kW. Pro srovnání je vhodné připomenout, že u obyčejné elektrické trouby kombinovaného sporáku, který má nebo měla snad většina domácností, udávají výrobci příkon necelé 2 kW. Takže v prostoru necelých tří metrů krychlových nám sluneční záření dokáže za nejpříznivějších podmínek dodat tolik tepla, jako bychom měli na stanovišti zapnutou troubu s otevřenými dvířky. Pokud by se podařilo sluneční záření alespoň z části odrazit, určitě by to pomohlo snížit tepelné zatížení prostoru stanoviště strojvedoucího. Vyzkoušel jsem běžně dostupné sluneční clony pro osobní automobily (obr. 1). Je patrné, že šířku clony je žádoucí cca o polovinu zvětšit např. integrováním do stávající rolety. Improvizované připevnění clony pomocí kolíčků na prádlo vidíte na obr. 2. Pokud by byla šířka samostatné clony

dokončení na str. 2

Významné posílení postavení odborových organizací

Změna zákona o dráhách účinná od 1. dubna 2017 přináší vedle jiných novinek také významné posílení postavení odborových organizací působících na železnici. Nyní jde o to, aby základní organizace FSČR se s touto změnou seznámily a ve spolupráci s prezidiem je v zájmu svých členů začaly využívat.

Vedle jiného došlo k podstatné změně § 53 b zákona o dráhách, kde je definováno postavení Drážní inspekce při šetření vážných nehod, ale i jiných mimořádných událostí. Dále byly do zákona zařazeny nová ustanovení, a to paragrafy 53 c, 53 d a 53 e.

Podle § 53 b, odstavce 2 ***Do probíhajícího šetření nesmí Ministerstvo dopravy ani jiné orgány zasahovat***. Nechci zde otevírat staré rány, ale zejména Federace strojvůdců ví, že v minulosti se pokusy ovlivňovat vyšetřování ze strany různých orgánů a organizací vyskytly.

Podle § 53 b, odst. 4 ***O zahájení a průběhu šetření Drážní inspekce informuje:***

e) odborovou organizaci působící u dotčeného provozovatele dráhy nebo dopravce. Zde jde o nově definované ustanovení s naprosto jednoznačným výkladem. Odborová organizace musí být informována o zahájení a průběhu šetření DI ČR.

Podle § 53 b, odst. 5 ***Drážní inspekce přijímá podněty a vyjádření od subjektů podle odstavce 4 a jejich obsah zohledňuje při svém šetření.*** V praxi to znamená, že odborová organizace může svými podněty a vyjádřeními být výrazně nápomocna při zjištění objektivních faktů majících vliv na vznik a průběh mimořádných událostí a tím přispívat k přijetí účinných opatření k jejich předcházení, tedy k prevenci.

Podle § 53 e, odst. 1 ***…zpracuje Drážní inspekce závěrečnou zprávu o výsledcích šetření … Je-li to s ohledem na předcházení mimořádným událostem vhodné, obsahuje závěrečná zpráva rovněž bezpečnostní doporučení určené Drážnímu úřadu, jinému správnímu orgánu nebo příslušnému orgánu jiného členského státu…*** Právě zmíněné bezpečnostní doporučení může být iniciováno informacemi a vyjádřeními odborových organizací a tím může výrazným způsobem přispět k prevenci mimořádných událostí.

Podle § 53 e, odst. 3 ***… Drážní inspekce závěrečnou zprávu zašle: h) odborové organizaci působící u dotčeného provozovatele dráhy nebo dopravce.*** V praxi to znamená, že odborová organizace může ihned využít této zprávy k preventivní práci mezi svými členy, k jednání s vedením DKV nebo i jednání s jinými orgány, shledá-li potřebu takových kroků.

Podle § 53 e, odst. 4 ***… Drážní úřad a jiný správní orgán sdělí Drážní inspekci ve lhůtě 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jim určená bezpečnostní doporučení, jaká opatření v souvislosti s tímto doporučením přijaly.*** Touto povinností je vytvořena určitá zpětná vazba, která by měla zaručit, že bezpečnostní doporučení Drážní inspekce nebude „zameteno pod koberec“. I když z praktického hlediska se lhůta 12 měsíců jeví jako příliš dlouhá.

Jak již bylo uvedeno na začátku tohoto článku, popsané změny v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách jsou účinné od začátku dubna 2017. Věřím, že zejména členové výborů základních organizací FSČR si tyto nové právní normy dobře osvojí a budou je využívat v zájmu svých členů.

Vladimír Selucký

Jezdíme v pečící troubě?!

Vážení čtenáři, možná se vám to zdá jako nadsázka. Kdo však zažil tropy na stanovišti „Žlutého přízraku“ neboli motorové jednotky řady 814/914, ten ví své. Nedá mi to, abych při této příležitosti nevzpomněl na mého kolegu, jenž v parném dni zkolaboval na stanovišti ř. 814 a jednotka zastavila díky zásahu vlakového zabezpečovače (KBS) částečně na přejezdu a částečně na zastávce Třeboň lázně. Údajně byla příčinou dehydratace... Můžete si myslet leccos, ale v klimatizované kabině by se to patrně nestalo.

Když mě kolega a předseda základní organizace FS Veselí nad Moravou Libor Černý oslovil, abych posoudil materiál věnující se zde uvedenému problému, byl jsem doslova konsternován. Že se z rolety na stanovišti v létě stává topný článek, na kterém neudržíte ruku, je všeobecně známé, ale že to výkonově vydá za pečící troubu, mě tedy překvapilo. Čísla však nelžou, a že se z nás v akčně-neakčních tričkách s 96procentním obsahem bavlny pot jenom řine a brzy se z nich stane mokrý hadr, na tomto názoru se asi shodneme.

Slyším možná trávu růst, ale jistě dojde na známý argument těch, kteří mohou činit, ale nečiní, že jde o zásah do konstrukce vozidla. Úprava povrchu rolety např. nástřikem „tepelně odrazového materiálu“ jistě není zásahem do konstrukce vozidla a uzavírací či obtokový ventil snad by také neměl být problém. Na obstarožních jednotkách se zažloutlým garančním listem je každý zásah pro bezpečnost a zdraví strojvůdců dobrý a potřebný.

Věřím, že prezidium a hlavně komise BOZP pod vedením Josefa Daňka se do toho ještě před létem opřou, abychom nečekali, až se opět ochladí. Rovněž zaměstnavatel by měl mít zájem na zlepšení pracovních a provozních potřeb strojvedoucích jako nosné profese, která se potýká s personální nouzí.

Takže příjemné počtení návrhu, se kterým také vás právě v tomto vydání Zájmů strojvůdce seznámí kolega Černý.

Ivo Vlachynský

Návrh zlepšení pracovních podmínek na stanovišti strojvedoucího KMV řady 814

dokončení ze str. 1

větší, je možné použít na připevnění svislou vodicí tyčku plátěné rolety. V létě jsem dotykem rukou vyzkoušel, že na přímém slunci byla teplota na cloně rozhodně nižší, než na přečnívající plátěné roletě.

Dalším nechtěným zdrojem tepla na stanovišti v létě je někdy nefunkční či přidírající se (mnohdy v polootevřené poloze) nebo případně i jinak nespolehlivý elektromagnetický ventil kaloriferu. Pokud ventil propouští vřelou vodu, spolehlivě tepelným výkonem zlikviduje fungující klimatizaci, která se pak jeví jako nefunkční. Řešením je doplnění uzavíracího ventilu kaloriferu (na obr. 3 červená páčka) u řady 814. (Není třeba u řady 914, kde není spalovací motor.) Předpokládám, že ventil nebyl montován ani u vyšších sérií.

Nyní se ale vrátím k problematice spolehlivosti elektromagnetického ventilu. Jak jsem již zmínil, pokud se ventil přidírá v polootevřené poloze, těžko se to dá poznat (vyjma klimatizace). Ovšem v zimním období, kdy venkovní teplota klesá hluboko pod minus 10 °C, dokáže přidřený ventil natolik snížit protékající množství vody kaloriferem, že z průduchů je vyfukován sotva vlažný vzduch. Řešením by opět bylo doplnění obtokového ventilu na řadu 814 i 914 (obr. 3 a červený nákres).

Další možností je ještě zvýšení teploty chladicí vody, která je softwarově od firmy Lokel nastavena v regulátoru Intelo na pevno bez možnosti na zimní období teplotu přechodně zvýšit. Řešením by mohla být úprava softwaru.

O posouzení možnosti změny teploty chladicí vody jsem telefonem a e-mailem požádal 22. března 2017 ředitele firmy Lokel. Předběžně jsem tuto možnost konzultoval s pracovníkem, který se na softwaru podílí. Dle jeho posouzení není realizace změny složitá, nicméně rozhodnutí a posouzení finanční náročnosti je v kompetenci ředitele, ing. Jiřího Liberdy.

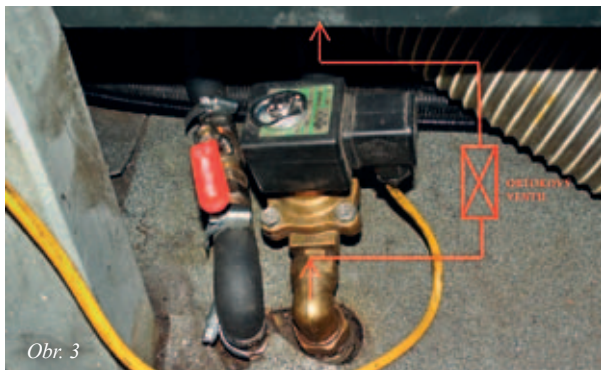
Závěrem bych chtěl uvést, že v některých lokalitách mohou být KMV řady 814+914 nebo 814+014+814 vybaveny lépe, než je tomu v naší PJ – viz uzavírací ventil vratné větve kaloriferu, který u nás nemáme. Tato vozidla ale již mají něco odslouženo a v provozu budou muset být ještě hodně dlouho. A tak je třeba, aby se s nevyhovujícími podmínkami na stanovišti strojvedoucího konečně začalo něco dělat.

Předpokládám, že prostřednictvím prezidia FSČR se můj návrh dostane ke kompetentním pracovníkům, kteří k této problematice mají co říci. Pokud bude nalezeno lepší řešení částečného odražení slunečního záření jiným způsobem než provizorním použitím sluneční clony, která je primárně určena pro osobní automobily, budeme určitě rádi a s povděkem přijmeme profesionálnější řešení tohoto palčivého problému.

Ostatní zde zmíněné úpravy doplnění ventilů a změny teploty vody v zimním období snad určité stopy jednoduchosti a funkčnosti vykazují a mohly by být použity.

Za ZO FS Veselí nad Moravou
ing. Libor Černý

Obr. 2


Obr. 3

Trojice fotografií k článku, který informuje o návrhu předsedy základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou Libora Černého na zlepšení pracovních podmínek na stanovišti strojvedoucího motorových jednotek řady 814 Regionova

Obr. 1

Akční oděvy a obuv ve slepé uličce

Po jisté aktivitě programů Pilot I. a Pilot II. se zdá, že o dotažení celého projektu se vytratil zájem. Občas vymýšlíme vymyšlené a prověřené. Výsledky však ne vždy odpovídají očekávání. Smůlu pak mají například naši kolegové vyššího vzrůstu a štíhlejší postavy, kdy ve velikosti XXXL vypadají jak strašáci v zelí. Stejně tak kolegové menšího vzrůstu a silnější postavy řeší mnohdy dilema, jak se nasoukat do úzkých akčních oděvů. Připomínky k uvedeným skutečnostem však nebyly vyslyšeny. Věřím, že noví členové prezidia přinesou čerstvý vítr do plachet a popoženou pomyslnou bárku ze stojatých vod.

V sortimentu obuvi chybí pracovní polobotky, jež by bez újmy snesly chůzi po hrubším kamení v kolejišti při častém střídání, vyvěšování a svěšování. Máme jen sandály, obuv pracovní kotníčkovou a obuv pracovní 3/4 zimní. Ne vždy se však dá na jaro či podzim v sandálech chodit bez újmy a v kotníčkové obuvi trávit dvanáct hodin!

Před rokem jsem v Zájmech strojvůdce psal o potřebnosti „pracovní“ vesty s množstvím praktických kapes včetně vnitřních, kam by se daly uložit mnohdy objemné svazky klíčů od jednotek, psací potřeby, brýle, peněženka či mobily. Nedávno snad proběhl ověřovací provoz, ale nikdo ještě neví, jak vesta vlastně vypadá a z jakého je materiálu...

Patrně nás čeká ještě mnoho pokusů a možná i nezdarů, ale bez vzájemné pomoci se to neobejde. Nadáváním na „fircimrách“ či rezignací nic nevyřešíme a přitom tu nejde jen o nemalé peníze, ale zejména o naši bezpečnost a zdraví při práci!

V příštím čísle Zájmů strojvůdce se v článku Akční oděvy versus funkční materiály pohlédneme po současných trendech funkčního oblečení.

Ivo Vlachynský

Role regionální železnice a trať 341

Problémy provázející současný provoz na Vlárské trati jsou velmi závažné a není divu, že jim Zájmy strojvůdce od února už několikrát věnovaly pozornost. Místopředseda základní organizace FS Veselí nad Moravou Martin Urbánek ve svých článcích Úmyslná likvidace trati 341?! (ZS č. 3) a Chtělo by to trochu snahy... (ZS č. 6) zevrubně posoudil situaci kritickým pohledem veselských strojvedoucích, ale uvedl i konkrétní příklady, jak se zhoršila kultura cestování. A nejde jen o nelogicky postavený jízdní řád. Cestujícím se nelíbí také změny, pokud jde o zázemí, na které byli zvyklí v objektech železničních stanic anebo zastávek v tomto regionu.

Tato smutná fakta se mi vybavila při listování knihou Role regionální železnice v 21. století, kterou právě vydal Svaz cestujících ve veřejné dopravě ve spolupráci s Českou parkovací asociací. Kolektiv autorů ji veřejnosti představil 23. března a zdůraznil, že publikace racionálně zdůvodňuje potřebu řešení regionální mobility, která je klíčová pro rozvoj měst i regionů v České republice. Ukazuje na vysoký potenciál využití páteřní kolejové dopravy a její společenské přínosy i pozitiva ve vztahu k silniční síti a městské mobilitě. V zajímavé knize samozřejmě najdete příklady fungující dopravní obsluhy regionů v ČR i zahraničí. Ukazuje se, že lepší provázanost veřejné dopravy s dopravou individuální v rámci regionů pomáhá měnit dopravní chování obyvatel a v neposlední řadě se tak vyrovnávají i rozdíly mezi chudými periferiemi a bohatými centry.

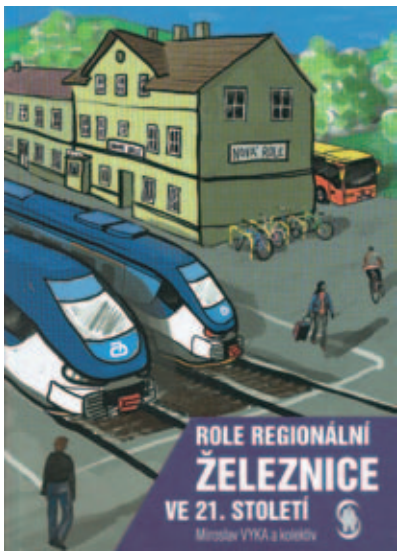
Uveďme si pro názornost dvě citace z knihy, vždy v konfrontaci s realitou na zde již zmíněné trati 341. Nejprve z kapitoly „Nádraží a dopravní terminály“: *Obyčejná zastávka – v místě může být nádražní budova z doby, kdy zde bylo nádraží, nutný je přístřešek, lavičky, parkovací stání, chráněné stojany na kola, informační systém, kamerový dohled...* Na Vlárské trati něco takového najdete jen stěží, zato na nástupištích, z nichž některé jsou dokonce jinde, než by je cestující očekával a potřeboval, vyrostly namísto čekáren starého ale osvědčeného stylu sice nové, ale už jen strohé a vlastně nic neřešící plechové přístřešky. *Venkovské nádraží u větší obce či menšího města – stejné služby jako u zastávky, navíc by většinu dne měl být přítomen pracovník prodávající jízdenky a poskytující informace + čekárna, WC.* Příkladem svědčícím o pravém opaku může být žst Újezdec u Luhačovic bez prodeje jízdenek a se znepřístupněným sociálním zařízením, zato s novými improvizovanými „zákoutími“, která cestujícím v bezprostřední blízkosti staniční budovy suplují nyní chybějící WC. A jinde (např. v žst Nezdenice) jsou na dveřích od čekárny už dokonce i mříže...

A dovolte ještě úryvek z komentáře, jak by měl vypadat jízdní řád v rámci regionální železniční dopravy: *Jízdní řád musí odpovídat přepravním potřebám regionu. Platí zde pravidlo, že prioritně vlak musí jezdit pro obyvatele regionu. To například znamená, že cestující jedoucí jedenkrát za měsíc do Prahy si při přestupu v okresním městě na rychlík může počkat 20 minut, samozřejmě musí mít k dispozici na nádraží příjemné zázemí, ale cestující jedoucí do školy nebo do zaměstnání nemůže přijít každý den o 20 minut později. Pokud se mu nevyhoví, použije jiný druh dopravy...* Na Vlárské trati je dnes realitou pravý opak! Zbytečné přestupy, ještě zbytečnější čekání a dopravní komplikace. Kdo si přečetl články kolegy Urbánka, ten přesně ví, o čem je řeč.

Ale vraťme se ještě zpět k nové publikaci. Partnery, kteří se zasloužili o její vydání, byly v neposlední řadě České dráhy a jejich dceřiné společnosti, a dále Pardubický kraj anebo Koordinátor integrovaného systému Olomouckého kraje. Je přímo symbolické, že dva významné subjekty, jež by mohly vyřešit problémy s provozem na trati 341, tedy Zlínský kraj anebo Správa železniční dopravní cesty, mezi nimi nejsou. Jak je ale z uvedených citací zřejmé, odpovědní pracovníci obou institucí by si z této publikace měli vzít alespoň ponaučení. Měli by si ji nejen zařadit do knihovniček, ale také do seznamu „povinné četby“.

Marek Poláček

Poznámka: Knihu „Role regionální železnice v 21. století“ (celobarevný tisk, formát A4, vázaná, 216 stran s desítkami fotografií a dalších příloh) lze objednat na adrese: Svaz cestujících ve veřejné dopravě, z.s., Zákopní 6, 713 00, Ostrava nebo v objednávkovém formuláři na *http://www.regionalni-zeleznice.cz/*



ČD postaví novou myčku kolejových vozidel

České dráhy připravují v Českých Budějovicích stavbu nového mycího zařízení pro všechny typy osobních vozů provozovaných národním dopravcem. Plánovanou investici schválily dozorčí rada i představenstvo společnosti a nyní začala soutěž na zhotovitele. Vozy by měly myčkou projíždět už v příštím roce.

Moderní objekt za cca 30 milionů korun je určený pro všechny typy osobních vozů provozovaných ČD a nezáleží na tom, zda budou myty samostatně nebo v soupravě. Umyje také všechny elektrické a motorové jednotky a lokomotivy kromě vozidel s ochozem. Moderní technologie umožní běžné provozní mytí vozidel při průjezdu soupravy s ochlazením před vlastním mycím procesem, vysušením před opuštěním prostoru – kvůli zamrzání dveří a oken, a to s použitím chemických prostředků anebo bez nich.

V souvislosti s výstavbou čtvrtého koridoru zanikla před pěti lety stará myčka a budějovické vozy musely využívat zařízení v jiných depech. V současné době mají České dráhy velké myčky s celoročním provozem v Praze, Bohumíně, Hradci Králové a Brně (myčka je v majetku SŽDC a ČD zde myjí soupravy na základě smlouvy), menší zařízení jsou k dispozici například v Plzni, Chebu, Havlíčkově Brodě nebo v Liberci.

Nová myčka v číslech

Kapacita 30 vozů za 24 hodin. Provoz při teplotách od –5 °C (samostatně stojící vozidlo), respektive 0 °C (ucelené soupravy). Mycí proces podle předem zvoleného programu (s předchlazením, se sušením nebo bez něj, s možností aplikace vosku, mytí střechy tlakovou vodou popř. kartáči). Pohyb při vlastním mytí bude nezávislý na vlastním pohonu vozidel, tedy za použití mechanizačního prostředku myčky nebo s pomocí posunovací lokomotivy

Nabídka penzionu Real

Využijte **výhodných nabídek pobytů v 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

Ještě jeden záběr z prvního zasedání nového prezidia Federace strojvůdců. Jeho členy se nově stali rovněž David Votroubek (bývalý místopředseda ZO FS Pardubice) a Josef Bock (bývalý předseda ZO FS Jihlava), kteří jsou na snímku s prezidentem FSČR Jaroslavem Vondrovicem. Pětatřicetiletý kolega Votroubek (na záběru je vlevo) je dosud nejmladším členem tohoto výkonného řídicího orgánu v celé novodobé historii naší profesní odborové organizace (foto Libor Poláček)

Proč vlastně došlo k zastavení provozu na trati na Moldavu

Z důvodu havarijního stavu, konkrétně sesuvu opěrné zdi mezi tunely, byla od 15. března uzavřena železniční trať na Moldavu. V současné době platí tato výluka do 9. prosince 2017, což je konec platnosti aktuálního jízdního řádu. Trať je uzavřena v úseku Osek město–Moldava, kde jsou vlaky nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Podle prvních odhadů by předpokládaná oprava mohla činit cca 85 miliónů Kč. Je ovšem zásadní otázkou, zda tak značné finanční prostředky bude vůbec někdo chtít investovat.

Kolega T. H. nám k této smutné události napsal, že se vlastně ani nic jiného nedalo čekat a že v tomto případě může jít i o uměle připravenou mimořádnou událost. Svah traťového náspu v prostoru mezi tunely je totiž velmi příkrý (více než 45 st.) a jedině kořenový systém listnatého lesa dokázal udržet tento svah soudržný a únosný dokonce i pro železnici. V loňském roce se ale z nepochopitelných důvodů vytěžil pás přilehlého lesa v délce asi dvě stě metrů, takže bylo jen otázkou času, kdy se svah samovolně sesune. Degradace naší krajiny tedy zase pokročila o další krůček.

Podle kolegy J. M. ovšem ten, kdo vytěžil stromy nad tratí tak bezohledně, že se svah sesunul, se zřejmě dopustil přečinu obecného ohrožení (ať už úmyslného či neúmyslného) a měly by se tím tedy nyní zabývat i orgány činné v trestním řízení. A samozřejmě pak také platí zákon o dráhách č. 266/1994, § 10 Ochrana dráhy, odst. 1 a 2:

1) *Vlastníci nemovitosti v sousedství dráhy jsou povinni strpět, aby na jejich pozemcích byla provedena nezbytná opatření k zabránění sesuvů půdy, padání kamenů, lavin a stromů nebo jejich částí, vznikne-li toto nebezpečí výstavbou nebo provozem dráhy nebo přírodními vlivy;* ***vznikne-li toto nebezpečí z jednání těchto vlastníků, jsou povinni učinit nezbytná opatření na svůj náklad.*** *O rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření a o tom, kdo je provede, rozhodne drážní správní úřad.*

(2) *Drážní správní úřad zjišťuje zdroje ohrožování dráhy a zdroje rušení drážního provozu na nich. Zjistí-li zdroj ohrožení jiný, než je uveden v odstavci 1, nařídí drážní správní úřad jeho provozovateli nebo vlastníku odstranění zdroje tohoto ohrožení. Nevyhoví-li provozovatel nebo vlastník zdroje ohrožení, drážní správní úřad rozhodne o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady.*

Je také otázkou, kde byly v tomto případě ekologové a ochránci přírody? A co na to místní obyvatelé a samospráva? Jde navíc o raritní úvraťovou železniční trať, což by samo o sobě mělo být zajímavé téma nejen pro média, ale i širokou veřejnost.

Docela (smutně) úsměvné by bylo, pokud by kácení stromů nařídila a provedla Správa železniční dopravní cesty. Pak by se ovšem těch 85 mil. Kč mělo v jejím rozpočtu najít!

Oznámil někdo tuto událost Drážnímu úřadu? A bylo už podáno trestní oznámení na „neznámého pachatele“? Soud by pak měl rozhodnout v duchu zákona 266/1994: ***Vlastník nemovitosti pak musí odstranit zdroj ohrožení… nebo bude odstraněno na jeho náklady…***

S použitím podkladů, které do redakce ZS zaslali členové Federace strojvůdců, připravil Libor Poláček

Někteří lidé si pletou kolejiště s pěší zónou

Ačkoliv mají cestující a veřejnost obecně zakázaný vstup do kolejiště, vyjma oficiálních míst pro přechod, přesto se najdou mnozí, kteří zákonné omezení porušují a ohrožují tím bezpečnost nejen svou, ale i železničního provozu. Za rok 2016 Drážní úřad projednával 338 přestupků, ve kterých bylo celkově uloženo pokut za 133 400 Kč. Náklady na správní řízení v těchto případech činily 17 200 Kč. Dalších 131 přestupků s pokutami za 11 600 Kč bylo odloženo, zastaveno nebo postoupeno k dořešení jiným úřadům.

Přestože zákon o dráhách jasně zakazuje pohyb osob v kolejišti, případně na dalších místech, která jsou pro širokou veřejnost vyloučena, najdou se tací, kteří si z toho příliš těžkou hlavu nedělají. Nerespektování těchto pravidel může mít ovšem fatální následky. Blíží-li se vlak k osobě, která nemá v kolejišti co pohledávat, zažívají strojvedoucí doslova infarktové situace. Na rozdíl od těchto „pochůzkářů“ totiž vědí, že zákony fyziky nelze obelstít. Mnohatunový kolos řítící se nemalou rychlostí má brzdnou dráhu i několik set metrů, v opravdu vysokých rychlostech nezřídka klidně i přes kilometr.

I když je všeobecně známo, že se po kolejích nechodí, někteří lidé si, zdá se, dosud stále pletou kolejiště s chodníkem. Po tramvajových kolejích ve městě se také nikdo nepohybuje, je to zkrátka nebezpečné. Hazardéři by si i na železnici měli uvědomit možné tragické následky dříve, než k nim skutečně dojde.

Přehled přestupků řešených Drážním úřadem v letech 2015 a 2016

DÚ	2015		2016	
	Počet řešených přestupků	Celková vyměřená pokuta	Počet řešených přestupků	Celková vyměřená pokuta
Přestupků celkem	367	119 400	469	145 000
Vyřešeno z toho nařízena exekuce	229 143	82 800 67 400	338 200	133 400 79 100
Odloženo, zastaveno, postoupeno	166	36 600	131	11 600

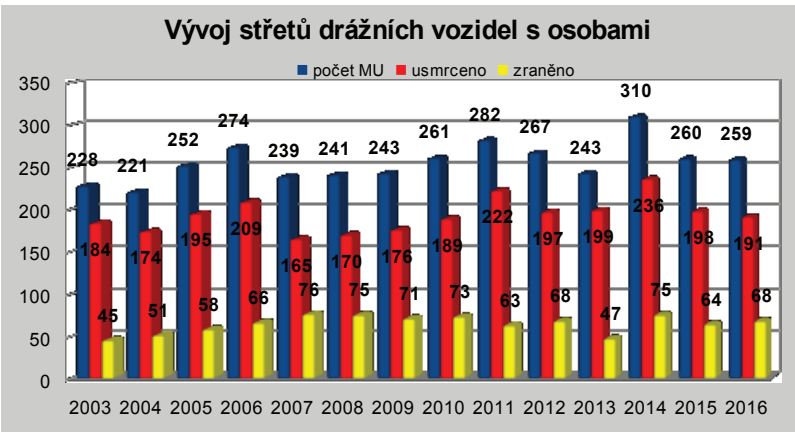
Připravil Martin Novák, tiskový mluvčí Drážního úřadu

Střety drážních vozidel s osobami

V roce 2016 podle statistik Drážní inspekce mimo železniční přejezdy umírali lidé především při střetech vlaku s osobou, kterých DI v loňském roce zaznamenala celkem 259, což je pouze o jeden střet méně než v roce 2015.

Nicméně počet usmrcených při těchto mimořádných událostech klesl o sedm.

Z dlouhodobého hlediska se počet střetů vlaku s osobou a usmrcených při těchto tragických nehodách držel letitého průměru.



Lékařem v první linii

„Rychlík z Brna do Svitav, České Třebové, Pardubic, Hradce Králové, Staré Paky, Železného Brodu a Liberce zastavil na čtvrté koleji…“ Tímto hlášením staničního rozhlasu ve Skalici nad Svitavou začínal můj každodenní pracovní den lékaře v první linii – železničního okrskového lékaře v tamní lékařské stanici. Přímý rychlík z Brna do Liberce k lítosti mnoha cestujících už dlouhou řadu let nejezdí, moje vzpomínky však zůstávají. A tak dovolte, abych se s vámi o některé z nich podělil…

Můj služební obvod nebyl zrovna malý. Začínal v Bílovicích nad Svitavou a končil ve Svitavách-Lánech. K tomu připadala lokálka ze Skalice n. Sv. do Chornice, až po Jevíčko. Situace ve stanicích byla tehdy zcela jiná než dnes. Každá stanice měla svého náčelníka, který osobně řídil své výpravčí, signalisty, hradlaře a závoráře, tranzitéry, skladníky, osobní pokladní a ostatní obslužný personál. Ve Skalici n. Sv. například i vlakové čety obsluhující zmíněnou lokálku. Všechny náčelníky jsem osobně znal a v zájmu svých pacientů s nimi úzce spolupracoval. S nástupem moderní techniky personál ze stanic mizí. Někdy je to ke škodě věci, nejlépe o tom vypovídají sprejery ničené budovy i ostatní zařízení…

V čekárně už seděli první pacienti. Nikdy se nestalo, aby mě „vítala“ prázdná čekárna. Na řadu přicházeli jako první pacienti s akutním onemocněním. Pak pravidelné preventivní prohlídky a pacienti, které bylo nutno pravidelně kontrolovat pro různá chronická onemocnění. Patřili k nim především tzv. srdíčkáři a pacienti s chronickým onemocněním zažívacího traktu. S prací souviselo také množství různé administrativy a také pravidelné výjezdy po celém služebním obvodě, a to zpravidla jednou týdně. Lékař musel vědět, v jakých podmínkách jeho pacienti pracují a jaké jsou hygienické podmínky i pro cestující. A včas upozornit na zjištěné nedostatky a žádat jejich nápravu. Pokud se tak nedělo, musel se obracet například na železniční hygieniky, kteří tehdy působili při každém Provozním oddílu ČSD.

A tak jsem se denně setkával s řadou železničářů, z nichž většina pracovala „na dráze“ od svého mládí a práci věnovali nejlepší léta svého života. Někdy bylo i pro mne bolestné, když jsem takovému člověku musel oznámit, že pro svoji profesi již zdravotně nevyhovuje. Na rozdíl ode dneška se však takový zaměstnanec od svých nadřízených dočkal maximální pomoci s novým zařazením. V tomto směru byla dobrá spolupráce i s posudkovými lékaři. Rád vzpomínám zejména na „posudkáře“ MUDr. Martina, MUDr. Mareše a MUDr. Závodného.

My, mladí lékaři, jsme byli také často vysíláni k různým zástupům za nemocné kolegy. Naši práci pak dočasně zastávali kolegové – např. mladší důchodci z blízkého okolí, kteří již nechtěli nikam dojíždět. A tak jsem se i já, jako „zástup“, ocitl v železniční lékařské stanici ve Veselí nad Moravou. Tehdy Veselím n. M. projížděly rychlíky do Trenčianské Teplé s přímými vozy do Košic. Na stroje v čele vlaků z veselského lokomotivního depa, ať už se jednalo o parní lokomotivy nebo nastupující lokomotivy motorové, bylo radost pohledět. Strojvedoucí se svými pomocníky se o ně vzorně starali. Co bylo i nebylo natřeno barvou, se lesklo!

Při zastupování ve Veselí n. M. jsem se v praxi setkal i s urgentní medicínou. Dne 11. listopadu 1977 ve 04.30 hodin došlo u Hradčovic na Vlárské trati ke srážce osobního vlaku č. 4104, taženého motorovou trakcí a jedoucího z Újezdce u Luhačovic do Brna, s nákladním vlakem taženým trakcí parní. Hrozný pohled nebudu popisovat. Bohužel zde došlo ke ztrátě lidských životů a řadě zranění. V této smutné souvislosti vzpomínám na MUDr. „Poldu“ Brychtu, se kterým jsem u nehody zasahoval a od kterého jsem se tam řadě věcí naučil. Byl erudovaným odborníkem a výborným kolegou, i když zlobíval na poradách okrskových lékařů našeho šéfa svým milicionářským stejnokrojem. Každá doba má však své klady i zápory. Nejinak tomu bylo i v době, ke které se vracím ve svých vzpomínkách.

Dnes jsem toho moc veselého nenapsal a tak v příští části mých vzpomínek se zmíním o tom, že i ŽOL (okrskový železniční lékař) se setkává s úsměvnými situacemi s dobrým koncem.

MUDr. Antonín V. Pučálka

Lovosické loučení se službou na dráze

Na staniční záloze v Lovosicích vykonal devátého dubna svoji poslední směnu na železnici náš kolega z ČD Cargo, člen Federace strojvůdců České republiky **Jiří Tonini**.

Po úspěšném absolvování děčínské průmyslovky, samozřejmě zakončené maturitou, nastoupil prvního srpna 1974 do depa Děčín. Profesi strojvůdce vykonával od roku 1978, kdy přešel do Lovosic. Ty tehdy organizačně patřily pod Děčín, pak i pod depo Louny, aby byly nakonec přičleněny k depu kolejových vozidel Ústí nad Labem.

Fotografie Aloise Sedlaříka zachytily našeho kolegu, kterému přejeme na zaslouženém odpočinku ještě do mnoha dalších let hodně spokojenosti a hlavně zdraví, na lokomotivě 742 236-3.

Obr. 1

Svéráz českého návěstění VII.
aneb Najdete rozdíl?

Jak vidno z obrázků, základní předpis SŽDC D1 – Dopravní a návěstní předpis, je pro některé zaměstnance Správy železniční dopravní cesty pouhou dětskou omalovánkou.

Jak jinak si lze vysvětlit seskupení návěstidel pro traťovou rychlost (dle čl. 1372) v železniční stanici Ševětín (trať 220) na obr. 1, které je chybné?! Co na to říká odborně způsobilý zaměstnanec SŽDC, který je pověřený vykonáváním stavebního dozoru?

Na obrázku 2 je správné seskupení rychlostních návěstidel dle zmíněného článku dopravního předpisu.

Text a foto: Ivo Vlachynský

Obr. 2

Okolo vlečkového kolejiště českobudějovického pivovaru BUDVAR projíždí expres Ex 1545 Mathias Schönerer z Prahy do Lince, vedený lokomotivou 380 006. Za řídicími pulty jsou strojvedoucí PJ České Budějovice (DKV Plzeň) a také rakouští strojvedoucí na dvou párech v úseku České Budějovice–Linz a zpět. Text a foto: Jan Kubeš

Strojvedoucí vydal svou sbírku básní

Vstupuji někam do podzemí, do sklepních místností a všude vůkol poctivé zdivo. Připadám si starý, když se vynoří myšlenka na podobný vchod dolů. Tehdy, Praha 1969 a bar Monika! Nešálí mne zrak? Vždyť je apríl, prvního dubna! Zrak i smysly mám v pořádku, jako za časů svého strojvůdcování.

Vcházíme se ženou do klubu Živo u Palečka. Mezi skupinkami sedících i postávajících lidí hledám toho zlotřilce, kterému prý dcera jednou řekla, aby se neopovažoval být slavný. Nechce pak poslouchat na třídních schůzkách svých dětí, že dostaly pětku za dědečka. S jeho bujnou hřívou černých vlasů se nemohu minout. Tentokrát je má vzadu spleteny do culíku. Tisknu mu ruku a my usedáme na skládací židle k jednomu stolečku.

Tak začíná večer představení autora básnické sbírky „Slzy vzdoru“ **Zdeňka Herziga**. Pozorný číšník nám přináší rudé víno a já se rozhlížím, zda nespatřím v davu někoho známého. Jsme tu sami, ale obklopeni věrnými příznivci tohoto stále ještě činného strojvůdce s poetickými sklony. Holé zdi zakrývají fotografie oblohy protkané bílými dráhami letadel. Úsporné žárovky osvětlují pět hudebníků skupiny Maskara. Zdeněk si připravil veršované uvítání, které trochu nesměle s trémou předčítá.

„Snad nebudou létat kameny…,“ tak uvažuje. Kameny nelétaly, zato kapela rozbalila decibely pěkně od podlahy a vše rezonovalo mezi klenutými stropy. Jeden z kytaristů si zároveň ke svému zpěvu rytmicky podupává. V postavě bubeníka s kšiltovkou trochu do čela, snad aby se mu neodráželo světlo od lesklých poklic činelů, které tu a tam v rytmu hudby, mezi údery do bubnu, dle jejich velikostí někde paličkou udeří, jinde pohladí či zase jen sklouzne, si představujeme svého vnuka. Zdeněk Herzig mezi jednotlivými vstupy přibližoval své básně v jednotlivých blocích a za každou sklidil potlesk dobře padesáti párů rukou. Prozradil na sebe, že v této kapele, ještě pod názvem Doutnák, dříve hrával. A tak ubíhal dvouhodinový program a nám u vínka uprostřed neznámých lidí bylo nezvykle hezky.

Pak nadešel zlatý hřeb programu. K autorovi přistoupily sudičky a dva hráči z kapely a po laminovaném přebalu „Slz vzdoru“ stékaly kapky slivovice. Tak proběhl křest básnické sbírky brněnského strojvedoucího Zdeňka Herziga. Také jsem si ji koupil. Jeho básně jsou mojí krevní skupinou a až si tu útlou knížečku zase po čase otevřu, zcela určitě mi znovu připomene tento kouzelný večer 1. dubna 2017.

-MiŠ-

Ilustrační foto: Jiří Adolf

S posledním vlakem do elektrárny Chvaletice

Přestože pracovní poměr u společnosti ČD Cargo končí strojvedoucí **Miroslav Šolc** až s posledním dubnovým dnem, vzhledem k čerpání dovolené a náhradního volna svoji poslední směnu odsloužil již 31. března na vlacích 66365/66364. S nákladem uhlí se vydal na trasu z Ústí nad Labem do Řečan (elektrárna Chvaletice) a s prázdnými vozy zpět.

Tento náš kolega, člen Federace strojvůdců, studoval na střední průmyslové škole v České Třebové a v roce 1975 po úspěšném vykonání maturitní zkoušky nastoupil do depa Ústí nad Labem. Strojvůdcovskou profesi vykonával od roku 1978.

Dvojici fotografií pořídil Alois Sedlařík v Řečanech na lokomotivě 122 055-7 a na pracovišti strojmistrů v Ústí nad Labem zachytil moment, kdy se kolega Šolc rozloučil se strojmistrem Františkem Höhnelem. Odcházejícímu kolegovi přejeme i v důchodu hodně elánu, životního optimismu a především pevné zdraví.

Kulaté jubileum našeho krnovského dopisovatele

Své významné životní jubileum, rovnou sedmdesátku, oslaví v příštích dnech náš dopisovatel a spolupracovník časopisu Zájmy strojvůdce, krnovský kolega **Karel Kvita**. Mnozí z našich čtenářů si ještě vzpomenou například na jeho skvělý seriál článků o nejen železničním putování po USA, ale také na další příspěvky o bohaté činnosti Jesenických Vlků anebo z nedávna na zajímavé, byť ale veskrze smutné ohlédnutí za posledními lety lokomotivního depa Krnov.

Současný Krnovák tělem i duší se narodil 10. května 1947 v Olomouci. Za to ale tehdy ještě mohla válka. Po základní škole absolvoval strojní průmyslovku v Opavě a poté ještě studoval vojenskou školu v Nitře. Přišel ale rok 1968 a náš kolega, jak sám říká, z tohoto životního směřování rychle „vystřízlivěl“. Z vojenské školy odešel a nastoupil do krnovského lokomotivního depa.

A i když měl o svém životě zprvu jiné představy, tak tohoto svého zásadního životního kroku nikdy nelitoval. Přes čtyři desítky let byl pak „mašinfíra“ a skoro na vše, co za celou tu dobu prožil, dodnes rád vzpomíná. Ať už to byly chvíle na mašinkách různých řad, kdysi ještě dokonce i parních, setkávání s vlakovým personálem, společně organizované odborové zájezdy anebo činnost vědeckotechnické společnosti, cesty do zahraničí, ale hlavně pak „zlatí Jeseničtí Vlci“. Radost mu dělají i jeho dvě úspěšné děti, syn Karel a dcera Veronika, která nyní žije v Rakousku.

Od Českých drah byl sice Karel Kvita „odejit“ už v roce 2005, až do loňského roku ale ještě brigádnicky „sedlal“ různé stroje různých firem. Řekl si pak – do sedmdesáti, a dost! No a právě tato chvíle nyní nadešla. Jiné je to ovšem s „Vlčáky“ a jejich výlety v zimě, v létě, na kolech, na běžkách... Těchto nevšedních akcí se chce ještě dále aktivně účastnit, jak dlouho to jen půjde.

Popřejme tedy našemu jubilujícímu kolegovi jen to nejlepší ještě do mnoha dalších let spokojeného života. Ať stále platí jeho věta: *„Dokud ještě žijeme, je to O.K.!“*

Redakce ZS, kolegové a kamarádi

Společenská rubrika

Dne 17. dubna oslavil svou první padesátku pan **Dalibor Miketa**. Hodně zdraví, spokojený život a mnoho kilometrů bez nehod na trati do Hradce na Moravicí mu přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Krnov.

***

Dvacátého osmého dubna oslavil sedmdesáté narozeniny náš kolega **Miroslav Řitka**, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

***

Sedmého května oslaví své 50. narozeniny náš kolega **Antonín Klusák**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Tišnov mu srdečně blahopřejí a do druhé padesátky přejí hodně úspěchů a spokojenosti v práci i osobním životě a k tomu především pevné zdraví.

***

Svá významná životní jubilea budou v příštích dnech slavit rovněž dva naši kolegové ze základní organizace FS DKV Praha – 9. května rovnou šedesátku **Václav Komůrka** a 14. května 65. narozeniny **Antonín Horák**. Oběma oslavencům blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Výbor a ostatní kolegové ze ZO Federace strojvůdců

***

Významné životní výročí šedesáti let oslavil 22. března náš kolega **Miroslav Luber**, strojmistr PJ Bohumín a člen naší ZO Federace strojvůdců Jablunkov. K tomuto jubileu mu všichni kolegové blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí pevné zdraví, hodně elánu a životní pohody.

***

Dne 7. května bude slavit své 45. narozeniny náš kolega **Petr Fialka** ze ZO Federace strojvůdců Čerčany. Do mnoha dalších let hodně spokojenosti v práci i osobním životě a k tomu především pevné zdraví mu přejí výbor a ostatní členové čerčanské základní organizace FS.

***

Osmý květen bude dnem, kdy své narozeniny budou slavit hned tři naši kolegové ze základní organizace FS Děčín – **Eduard Matěj** 81 let, **Jan Nývlt** rovnou sedmdesátku a **Vlastimil Kuncl** 65. narozeniny. Všem oslavencům srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme pohodu, spokojenost a zejména zdraví. Výbor a členové děčínské ZO Federace strojvůdců

***

Pátý květen bude dnem, kdy své 60. narozeniny oslaví náš kolega **Robert Vojtašovič** (ČD Cargo) ze základní organizace FS Ústí nad Labem. Ještě mnoho dalších let ve spokojenosti a zdraví mu přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců.

Sedmdesátka šéfa Jesenických Vlků

V poslední dubnový den slaví své sedmdesátiny pan **Václav Blažek**, bývalý strojvedoucí lokomotivního depa Krnov a šéf Jesenických Vlků, zvaný svými soukmenovci „Pavouk“.

Venánku, ty náš milý Pavoučku, copak se to děje, že jsou tady kulatiny se sedmičkou na začátku? Všichni Vlčáci a kamarádi ve zbrani ti přejí hlavně hodně zdraví, životní pohodu, hromadu životního optimismu a ještě hodně zážitků se smečkou. – *Za Jesenické Vlky Kája Kvita*

Do dalších let mnoho štěstí, pevné zdraví a ještě spoustu setkání Jesenických Vlků přejí jubilantovi rovněž členové a výbor základní organizace FS Krnov.

Oblíbené plánovací kalendáře

Vážení kolegové, nastal čas objednat si oblíbené plánovací kalendáře na rok 2018. Vaše objednávky zasílejte do 31. května 2017 e-mailem na základní organizaci FS Nymburk ***NBKzo@fscr.cd.cz*** nebo nejlépe na telefon 736168742 (9 až 20 hod.) Při objednávce uveďte civilní adresu, na kterou vám budou kalendáře zaslány, a tel. na objednatele. Za vaši objednávku děkujeme.

Za ZO FS Nymburk A. Rychetský

Když byla zima „jako v Rusku“

Lokomotiva řady 317.0 byla již moderní konstrukce, měla servomotor na ovládání rozvodu a služba na ní byla fyzicky méně náročná. Kvůli jiskření se topilo výhradně černým uhlím, které tolik nejiskří.

Stroje 317.0 byly velmi odolné proti necitlivému zacházení a bylo až s podivem, co si nechaly líbit při přistavování uhelných vlaků. Přijížděly k nám tehdy ucelené uhelné vlaky o váze 2 200 tun. Tuto zátěž lokomotiva bez problému rozjela. Nic silnějšího, kromě T 444.0554, jsme v té době ve Východočeských chemických závodech Synthesia Semtín neměli. Jezdila však především v chemickém obvodě. Do „hlubiňáku“ lokomotiva přistavila většinou celý vlak, tedy cca 26 Wapek, a po vysypání zůstaly pod koly vagonů kupičky uhlí. Rozjet zátěž po vysypání první desítky Wapek bylo daleko horší než rozjet celý vlak. Když lokomotiva chtěla přistavit další desítku vozů k vykládce a vytlačit prázdné vozy, tak to bylo, jako by narazila na skálu. Technologie práce na lokomotivě při této činnosti spočívala v tom, že lokomotiva stlačila soupravu, až kam to šlo. Okamžitě se zabrzdila a přestavěl se rozvod. Poté strojvedoucí otevřel regulátor téměř naplno a lokomotivu odbrzdil. Potom to samé, ale v opačném směru. Tento pro lokomotivu drastický rozkyvávací způsob se někdy opakoval, třeba i desetkrát, hlavně na vlhkých kolejích, než se podařilo vagony uvolnit.

Ještě pár vět o tom, co jsem s touto lokomotivou zažil. Stalo se to asi v roce 1967 a byla zima „jako v Rusku“. Určitě bylo mínus 20 stupňů, možná i větší mráz. Zrovna jsem měl noční směnu. Od 18. hodin do půlnoci jsme nepřetržitě posunovali. Po svačině jsme se na šatně natáhli na lavici a dali si šlofíčka. Kolem třetí hodiny nám dispečer telefonem nařídil přistavit další desítku uhláků do hlubiňáku. Vzal jsem si vaťák, kulicha a šel k mašině. Topič rozhrábl oheň, hodil pár lopat do pece a naplno otevřel dmychavku. Samozřejmě, že to nebylo správně. Na kotli je cedulka: POZOR! Ocelové topeniště – vyvarujte se náhlých změn teplot. Strojvedoucí na této lokomotivě vyžadovali držet nízký stav vody v kotli, protože tyto stroje byly náchylné ke strhávání vody do parních válců, a to zvláště při jízdách pozadu. Proto po delší přestávce nemohla být dostatečná rezerva páry a vody v kotli, a tak se tímto ne zrovna šetrným způsobem urychloval vývin páry. Lokomotivám to asi moc nevadilo, protože jsem na dvou strojích této řady nikdy neviděl, že by buď tekly neboli „brečely“ trubky (tento výraz se běžně používal na ČSD), nebo foukaly rozpěrky. Protože nás lákala vyhřátá šatna, tak jsem jel na místní poměry rychle, určitě víc, než povolených 20 km/hod.

Dobře jsem věděl, že v blízkosti hlubiňáku jsou neustále vlhké a kluzké koleje, kam dopadala zkondenzovaná voda z místních chladicích věží, a že se tam musí brzdit velmi opatrně. Když jsem se blížil k místu, kde jsem měl najet na uhláky, tak při docela mírném přibrzdění (max. do jednoho baru) se mi lokomotiva zablokovala a jela smykem. Okamžitě jsem chtěl povolit brzdu a znovu zabrzdit, ale nešlo to. Pravděpodobně došlo k uvolnění kousku ledu, který neznámo kde zafungoval jako zpětná klapka, a tak znemožnil únik vzduchu z brzdového válce. Jinak jsem si tuto situaci nedokázal vysvětlit. I když jsem pískoval, tak zablokovaná kola na první nápravě sloužila spíše jako pluh a písek z kolejí odstraňovala tak, že ani druhá a třetí náprava nemohly využít písku ke zvýšení brzdného účinku. Na této lokomotivě byly písečníky pouze před první a třetí nápravou.

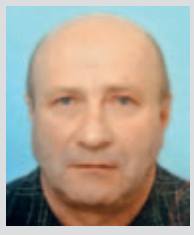
Okamžitě jsem se snažil přestavit rozvod na zpětný chod a kontrapárou „utrhnout“ kola ze smyku. To už jsem ale nestihl. Přišel prudký náraz. Uhlí z tendru se nám nárazem nahrnulo do kabinky tak, že jsme v něm s topičem stáli až po kolena. Okamžitě jsem se podíval do topeniště, zda tím prudkým nárazem nedošlo k nějakému poškození kotle. Tam bylo zatím všechno v pořádku, ale téměř do poloviny topeniště od dveřnice bylo žhavé uhlí odmrštěno k trubkovnici. Topič potom musel uhlí od trubkovnice škrabkou nahrnout směrem ke dveřnici, kde byly téměř holé rošty. Sám jsem se silně uhodil do žeber, jelikož jsem měl v jedné ruce rozvodovou páku a v druhé jsem zase svíral brzdu. Třetí ruka mi však chyběla, a proto jsem se nemohl zapřít jako topič, kterému se nic nestalo. Do poslední chvíle jsem s tím chtěl něco udělat. Topič se zapřel, posunovači včas vyskočili.

Měl jsem hrůzu z toho, co se stalo. Ani se mně nechtělo slézt z mašiny. Posunovač na mě volal, že jsou jenom trochu ohnuté nárazníky. Zajímavé bylo, že nárazníky na uhláku Wap byly ohnuté více, přestože jsou už od pohledu podstatě silnější. Potom jsem šel zkontrolovat závěsy pružnic a pojezd lokomotivy. K mé radosti jsem žádnou další závadu neobjevil. Po chvíli na lokomotivě konečně povolila brzda. Se strachem jsem se pomalu rozjížděl a čekal, co se bude dít. Nestalo se ale nic. Hned druhý den jsme na dílně pomocí autogenu nárazníky vyrovnali.

Zdeněk Kostelecký

Lokomotivní řada 317 byla jedním ze značení průmyslových parních lokomotiv CS 500 z produkce Škody Plzeň. Na snímku z brněnského dolního nádraží je však trojice jiných průmyslových lokomotiv, a sice z poválečné výroby v ČKD Praha. Zleva 1435 BS 200, uprostřed 1435 CN 350 a úplně vpravo 1435 CP 600. Všechny jsou ze sbírky ing. Jiřího Kotase

Vzpomínka



Prvního května to bude rok, co nás náhle opustil náš kolega a kamarád **Karel Šašek**.

Kdo jste Karla znali, prosíme, vzpomeňte spolu s námi.

Kolegové a kamarádi ze ZO FS Veselí nad Lužnicí a Veselí nad Moravou.

Poslední rozloučení

Dne 30. března 2017 odešel na věčnost náš bývalý kolega strojvůdce, pan **Jaroslav Hujka** z Jihlavy. Zemřel ve věku 73 let. Čest jeho památce.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Kolegové ze základní organizace FS Havlíčkův Brod a další spolupracovníci

***

Se zármutkem oznamujeme, že 31. března 2017 ve věku pouhých 46 let náhle odešel do firovského nebe **Miroslav Bohuněk**, strojvůdce ČD Cargo Česká Třebová.

Kdo jste ho znali, věnujte mu spolu s námi tichou vzpomínku.

Kolegové a kamarádi ze ZO FS Česká Třebová

***

Dne 5. dubna 2017 zemřel po dlouhé nemoci ve věku 71 let pan **František Krejčí**, bývalý strojvedoucí depa Meziměstí.

Kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu spolu s námi tichou vzpomínku.

Výbor ZO FS Meziměstí

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