● Výměna zkušeností s představiteli německých strojvůdcovských odborů ... str. 1 ● Ochranné pásmo a dopadová vzdálenost v praxi ... str. 2 ● Drážní úřad přislíbil, že u tratí se bude více kácet ... str. 2 ● Připravujeme se na kolektivní vyjednávání ... str. 2 ● Všímejme si více, kde co stojí ... str. 2 ● Dráha zaspala aneb Zlepšeme systém výcviku strojvedoucích ... str. 2 ● Přeprava uhlí do elektrárny Opatovice přešla na technologii Innofreight ... str. 3 ● S novými filmovými dokumenty se vydáte na úzkorozchodné tratě a průmyslové dráhy ... str. 3 ● Pohádka z tunelu ... str. 3 ● Originální odmetače sněhu aneb Tryskáče u ČSD ... str. 4 ●

číslo 18
30. září 2017
ročník 70

FSČR
Zájmy strojvůdce
"VLASTNÍ SILOU"
ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Přijato společné stanovisko odborů k budoucnosti zaměstnaneckého jízdného

Těmito informacemi navazuji na článek, který vyšel v minulém vydání Zájmů strojvůdce pod názvem Chceme zabránit znehodnocení jízdních výhod!

Dne 18. září se v Praze sešli zástupci osmi odborových centrál působících na železnici, aby na svém jednání vypracovali společné vyjádření k velmi aktuální problematice řešení budoucnosti zaměstnaneckého jízdného.

Naše přijaté stanovisko především zdůraznilo, že účastníci tohoto jednání kategoricky odmítají návrh změny tarifu zaslaný I. náměstkem ministra dopravy Tomášem Čočkem, především omezení jízdních výhod na komerční vlaky provozované akciovou společností České dráhy.

Za zásadní lze považovat také skutečnost, že odbory na železnici podporují systémové řešení pro léta 2018 až 2020, jak bylo obsaženo v návrhu, které Odborové sdružení železničářů zaslalo ministru dopravy Danu Ťokovi. Zdůrazňuji, že Federace strojvůdců tento návrh již dříve s OSŽ konzultovala a následně podpořila svým dopisem, který adresovala náměstku ministra Čočkovi. A také připomínám, že v rámci tohoto systémové řešení by měla být ostatními subjekty využívajícími jízdní výhody zohledněna kompenzace finančních nákladů, které České dráhy vynakládají na provoz již zmíněných „komerčních vlaků".

Za projev vstřícnosti ze strany odborů osobně považuji třetí a závěrečný bod stanoviska, neboť odborové centrály v něm deklarovaly svoji připravenost jednat o ceně zaměstnaneckého jízdného.

Co bude s tímto dokumentem dále? Bylo oznámeno, že se svým stanoviskem odbory neprodleně seznámí dozorčí radu Českých drah a jejím prostřednictvím rovněž ministerstvo dopravy.

Jaroslav Vondrovic
prezident FSČR

Federace strojvůdců jednala s kolegy z německé GDL

Spolupráce Federace strojvůdců České republiky se zahraničními profesními odborovými organizacemi strojvedoucích se neomezuje jen na aktivní působení v evropském sdružení strojvedoucích ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas), ale představuje také celou řadu bilaterálních jednání. Jedno z takových významných pracovních setkání se uskutečnilo 8. září v Praze, kde prezidium FSČR navštívili představitelé německé odborové centrály GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer). V delegaci vedené spolkovým předsedou GDL Clausem Weselskym byli kolegové Uwe Ullrich a Klaus-Peter Schölzke. Za naši odborovou organizaci se jednání zúčastnili prezident FSČR Jaroslav Vondrovic, členové prezidia Pavel Semecký a David Votroubek a za základní organizaci FS Trilex Hrádek nad Nisou Josef Stracke.

GDL, jejíž vedení sídlí ve Frankfurtu nad Mohanem, vyjednává pro své členy tarifní smlouvy, což je obdoba našich podnikových kolektivních smluv, nejen v akciové společnosti Deutsche Bahn, ale i u mnoha soukromých železničních společností. Odborová organizovanost německých kolegů se datuje již od roku 1867, kdy vznikl jejich spolek Verein Deutscher Lokomotivführer (VDL), a právě letos si tedy připomínají rovných 150 let, jež uplynuly od této historicky významné události.

Zatímco dříve GDL zastupovala zájmy výhradně strojvedoucích, v roce 2002 se otevřela i pro další pracovníky v železniční dopravě. A tak v současnosti tvoří její členskou základnu vedle 20 000 strojvedoucích i čtyři tisíce vlakvedoucích. Zájem vlakového personálu o členství v GDL vyplynul mimo jiné i z důrazně odmítavého postoje této centrály ke snaze DBAG, jež tehdy usilovala svým zaměstnancům výrazně navýšit počet ročně odpracovaných směn. S Deutsche Bahn má GDL uzavřenu vlastní tarifní smlouvu, německá legislativa totiž separátní PKS na rozdíl od té naší umožňuje. Síla této profesní odborové organizace, jíž tradičně prosazující zejména své mzdové zájmy i za cenu mnoha stávkových akcí, se projevuje také v tom, že ustanovení tarifní smlouvy s DBAG v praxi uznávají rovněž soukromí dopravci, u nichž jsou zaměstnáni členové GDL. Celkem je nyní takových partnerů (zaměstnavatelů) čtyřiačtyřicet.

Zástupci FSČR si s německými kolegy vyměnili názory na problematiku nejen v oblasti mzdové, ale i pokud jde o otázky související s pracovními podmínkami, s režimem práce apod. V souvislosti s liberalizací železničního trhu, která se zejména v posledních letech promítá rovněž ve stále častějším výkonu služby strojvedoucích i na území sousedního státu, GDL mimo jiné zdůraznila svůj zájem, aby docházelo k vyrovnání nejen v nasazení hnacích vozidel a délky výkonů, ale také v oblasti personální. GDL má problém zejména s mzdovým dumpingem, kdy zaměstnavatelé mají tendenci využívat k pokrytí výkonů služeb méně placených strojvedoucích. Proto mj. zakládají své firmy se sídlem na území sousedního státu, kde tyto nové společnosti pak mohou získat licenci k provozování železniční dopravy.

Jak jsme se také dozvěděli na jednání s delegací GDL, němečtí strojvedoucí mají celkem jednoduše vyřešen problém u nás tak často a někdy i velmi vášnivě diskutovaných „dělených směn". V Německu prakticky neexistují, neboť strojvedoucí a další provozní zaměstnanci mají výkon své práce od nástupu až do konce směny placen „sto procenty" stanovené mzdy. Ovšem s výjimkou půlhodinové přestávky po odpracování šesti hodin, která se do pracovní doby nezapočítává! Argument pro takové řešení je jednoznačný. – Podle kolegů z GDL přece strojvedoucí přichází do práce, aby pracoval. A je jen starostí zaměstnavatele, aby mu pro takovou práci zajistil podmínky. Pokud tak neučiní, jde to na jeho riziko. Na tom jsme se na jednání s německými kolegy shodli!

Text a foto: Libor Poláček

Spolkový předseda GDL Claus Weselsky (vlevo) a prezident FSČR Jaroslav Vondrovic

Na společném snímku členové obou delegací. Zleva Uwe Ullrich (GDL), Miloslav Pykal, David Votroubek a Jaroslav Vondrovic (všichni FSČR), Claus Weselsky (GDL), Jindřich Telín a Pavel Semecký (oba FSČR), Klaus-Peter Schölzke (GDL) a Josef Stracke (ZO FS Trilex Hrádek nad Nisou)

Šlápnutí na kuří oko?

V srpnovém dvojčísle Zájmů strojvůdce vyšel můj článek týkající se přípravy na kolektivní vyjednávání. V závěru jsem napsal, že dojednaná kolektivní smlouva by měla platit jen pro zaměstnance, kteří jsou organizováni v odborech. Stávající systém, kdy výsledky kolektivního vyjednávání jsou uplatňovány i na ty, kteří na činnost odborů nijak nepřispívají (nejsou tedy jejich členy), mi přijde nespravedlivý.

Už pár hodin po zveřejnění těchto názorů na webových stránkách FSČR mi začaly chodit e-maily od rozhořčených pisatelů, strojvůdců stojících mimo odborové organizace, kteří mi spílali a svůj (slušně řečeno) nesouhlas opírali o nejrůznější argumenty. Psali mj. o bolševických organizacích, o rudém ROH anebo komunistickém včerejšku. Nemám se jim s... do života a práce a raději nechť držím tu svoji nevymáchanou hubu, jelikož nevím nic o životě. Naopak oni by mi prý mohli vyprávět!

Je docela překvapivé, jak nečlenové FSČR důkladně studují náš odborový tisk. Byť je samozřejmě pravda, že zveřejněním na internetu ho může číst, kdo chce. A je vlastně dobře, že tyto stránky vyhledávají i ti, kteří nejsou v odborech organizovaní. I to je totiž důkaz naší dobré práce.

Před několika lety se na stránkách Zájmů objevil příspěvek od kolegy Dlouhého, který se tématem rovněž zabýval. Odborově neorganizované zaměstnance, kteří bez jakýchkoliv výčitek svědomí přijímají všechny výdobytky kolektivního vyjednávání, tehdy dokonce nazval parazity a příživníky. Já jsem tentokrát jen konstatoval, že tento stav není spravedlivý. Nikoho jsem neurážel.

Pokud ale přesto došlo na již zmíněné e-maily, je vidět, že jde o vysoce citlivé téma. Připomíná to pověstné „šlápnutí na kuří oko". Přiznávám, že jsem do „vosího hnízda" zavrtal zcela záměrně, byť jsem se snažil nikoho neurazit. Pokud se nyní někteří čtenáři přesto cítí uraženi, nemohu jim pomoci. Omlouvat se nebudu, není za co. Za tím, co jsem napsal, si stojím. Každému z nespokojených pisatelů jsem slušně odpověděl a nesnažil jsem se o nějakou lacinou konfrontaci či vygradování diskuze. Někdo mi již dál nenapsal, jiní ale dále předhazovali, jak posluhuji bolševickým odborům a komunistickým pohlavárům a jak je jim z toho „rudého odborového přízraku" totálně zle.

A já se zeptám. Z výsledků kolektivního vyjednávání jim zle není? Kdo z nich, odborově neorganizovaných, měl tolik hrdosti, že požádal zaměstnavatele, aby na něj podnikovou kolektivní smlouvu neuplatňoval? Kdo se hrdě spokojí jen se zákoníkem práce? Dovolím si tvrdit, že nikdo.

Stručně si připomeňme historii odborové organizovanosti. Začala v průběhu 19. století v souvislosti se sílícím hnutím především manuálně pracujících zaměstnanců. Jejich hlavními cíli byla tehdy především bezpečnost práce, omezování práce dětí a mladistvých a zájem na zkracování pracovní doby. Takže žádná rudá odborová síla, ale dělnický odpor v buržoazní společnosti, tedy „buržoazní" zde dejme do uvozovek. Paradoxně ne komunistická

Pokračování na str. 3

Spor o kácení stromů skončil exekucí

Nezvyklým, ale zato velmi účinným řešením – exekucí – skončil spor mezi Drážním úřadem ČR a státním podnikem Lesy České republiky. Drážní úřad (DÚ) vydal v roce 2016 správní rozhodnutí o kácení stromů u trati č. 142 v obci Nová Role v úseku Karlovy Vary–Potůčky. Lesy ČR se proti rozhodnutí odvolaly k Ministerstvu dopravy ČR, které ovšem rozhodnutí DÚ potvrdilo. Exekutorský úřad tak na základě pověření Okresního soudu v Hradci Králové zahájil proti s. p. Lesy ČR se sídlem v Hradci Králové exekuci, která spočívala v omezení vlastnického práva k nemovitostem zapsaných na listech vlastnictví u příslušných katastrálních úřadů. K tomu došlo v červenci 2017. A během měsíce srpna bylo kácení stromů zajištěno...

Správa železniční dopravní cesty musí v rámci zajištění bezpečné dopravní cesty z preventivního hlediska vyhodnocovat možné zdroje ohrožení bezpečnosti provozu. Jestliže majitelé pozemků nacházejících se v ochranném pásmu dráhy neplní dobrovolně své povinnosti vyplývající ze zákona o dráhách a nečiní tak ani po výzvě SŽDC, pak přísluší Drážnímu úřadu, aby vydal závazné rozhodnutí. Jak je patrné z předešlých řádků, tak i „mocný" státní podnik, jako jsou Lesy ČR, musí dodržovat platné zákony. Uvalení exekuce bylo v tomto případě velmi účinným připomenutím, že otálet s plněním povinností uložených podle zákona se nemusí vyplácet.

Vážení kolegové, pokud máte poznatky, že některé porosty v ochranném pásmu dráhy jsou zdrojem možného ohrožení bezpečnosti provozu, pak neváhejte napsat příslušné hlášení strojvedoucího. I vy tak můžete přispět k tomu, aby po každé letní bouřce nebo po každém silnějším závanu větru nemusely naše sdělovací prostředky oznamovat, na kolika železničních tratích spadlé stromy přerušily provoz.

Vladimír Selucký

Ochranné pásmo a dopadová vzdálenost v praxi ...

Je to již obehraná písnička, popsány byly stohy papírů a výsledek? Byrokratický moloch a nechuť řešit problémy má bohužel stále navrch! O co jde? Zafouká, nebo napadne mokrý sníh a stromy, jež tam dle zákona o dráhách nemají co dělat (ochranné pásmo dráhy – dopadová vzdálenost), si „ustelou“ na kolejích, nejlépe v nepřehledném oblouku. A ejhle, o velký problém je postaráno!

Příklady táhnou. V médiích není dne, kdy by diváci či posluchači nebyli doslova zavaleni zprávami o porušování či ignorování různých zákonů, předpisů a nařízení. Železnice je oblíbeným terčem pro sdělovací prostředky. Jak je možné, že příslušné státní orgány a organizace nezasáhnou proti majitelům pozemků s ohrožující vegetací, popřípadě proti různým rádoby ochranářským spolkům či sdružením bez jakékoli odpovědnosti? Je normální, že ochrana ptactva a drobných živočichů vítězí nad ochranou lidských životů a obrovských materiálních hodnot?

Střet „subtilní“ jednotky řady 814/914 či vozu ř. 810 se staletým dubem má fatální následky a je úplně jedno, jestli je chráněný či ne! Ne vždy je totiž strojvedoucí varován „alibistickým“ rozkazem o možné překážce na trati a při střetu s ní má před sebou jen pár centimetrů plechu či laminátu ...

Platíme za bezpečnou dopravní cestu, za co platí ti, jež bojkotují snahu o tuto bezpečnou dopravu a cestující veřejnost je jim naprosto lhostejná?!

Dnes a denně jsme na přejezdech ohrožováni nezodpovědnými řidiči, ty stromy pak máme jako bonus...

Požádal jsem svého kolegu Miroslava Fedáka, zda by nenapsal pár řádků k nedávné kalamitě, jež zasáhla Veselí nad Lužnicí a její blízké okolí. Jeho příběh najdete právě v tomto vydání ZS.

Zpracoval Ivo Vlachynský, předseda ZO FS Veselí nad Lužnicí

Na trase z Veselí nad Lužnicí do Třeboně (21 km) napočítal Miroslav Fedák 39 stromů ležících v kolejích!

Drážní úřad: U tratí se bude kácet víc

V souvislosti hned s trojicí článků, které se v Zájmech strojvůdce tentokrát zaměřily na stromy a další náletové dřeviny ohrožujících bezpečnost železničního provozu, můžeme konstatovat, že přístup k řešení této pro strojvedoucí tak důležité problematiky se ještě velmi liší. Někde to prostě jde velmi rázně a jak vidět, výsledky se dostaví. Jinde ale nelze postup označit jinak než za opatrnický a velmi liknavý.

Rozhodně však platí, že pomyslné *„ledy se lámou“*. Tedy konečně! Svědčí o tom ostatně i nedávný rozhovor ředitele Drážního úřadu Jiřího Koláře pro zpravodajský server iDNES.cz, kde prohlásil, že u tratí se bude kácet více a mnohem častěji než nyní... Pokud nezůstane jen u slov, jeho úřad si za to zaslouží velkou pochvalu a uznání. *-lp-*

Stromy na kolejích, jak je na svém snímku zachytil kolega Fedák

Stromy padaly do trati po celých skupinách!

V sobotu 18. srpna 2017 jsem měl ranní nástup ve 3:52 na osobní vlak 8701 z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic. Ze spaní mě vzbudila bouřka, tak jsem si říkal, že to nevěstí nic dobrého. Ve tři jsem vyjel autem do práce. To už byl první oříšek, protože ve Veselí bylo dost popadaných stromů a hned na začátku města se válela plechová střecha z obchodu Tesco. K depu jsem se ale nakonec dostal.

Všude tma. Nešla elektřina. Šel jsem tedy oživit motorový vůz ř. 842. Ve stanici mě již čekal výpravčí se známým rozkazem, který strojvedoucímu otevírá dveře do průšvihu ... Čekali jsme asi 45 minut na autobus, který přijel od Českých Budějovic a jel ještě pro lidi od vlaku ze Soběslavi. Mezitím přišli dva chlapi od SŽDC s pilou. Řekli, že pojedou se mnou a že prý určitě budu rád. Trať do Vlkova nad Lužnicí by měla být volná, dál se prý uvidí.

Do Vlkova jsme skutečně dojeli víceméně v pohodě. Stromy už vyřezali hasiči, co odklízeli vedlejší cestu. Následujících osm kilometrů z Vlkova nám to ale trvalo necelé dvě hodiny. Stromy byly popadané po skupinách tří až šesti kusů!

Když jsme přijeli do Lomnice nad Lužnicí, bylo napůl vyhráno. Dále už nejsou tak kritické úseky na padání stromů a také nám jel naproti další zaměstnanec SŽDC autem, co vyřezával stromy. Do konečné stanice jsme ale přijeli zpožděni 200 minut! Vlaky 8705/8708 byly odřeknuty. Na trati České Velenice–České Budějovice se jezdilo v celém úseku autobusy. Jako celek byla trať zprovozněna až v pondělí odpoledne.

Z Veselí nad Lužnicí se nejezdilo až do Horní Cerekve a směrem na Soběslav byl pak provoz jen po jedné traťové koleji. Některé závady na trakčním vedení byly řešeny jen provizorně, takže následovaly ještě další výluky, aby se odstranila provizoria.

Je tedy otázkou, jak je naplněna dikce zákona o ochranném pásmu dráhy? Jde o to, jak rychle přimět všechny majitele lesů k vykácení stromů ohrožujících provoz. Přitom do toho všeho ještě zasahují pracovníci Chráněné krajinné oblasti Třeboňsko.

V tomto svém ohlédnutí chci ovšem především poděkovat zaměstnancům SŽDC za pohotový přístup k řešení vzniklé kalamitní situace.

Miroslav Fedák (foto autor)

P.S.: Když jsem jel obratový vlak 8709 z Veselí do Velenic, měl jsem 15 minut zpoždění od přípojného rychlíku od Prahy. Po příjezdu do zastávky Hrdlořezy mě velmi pobavila jedna paní. Nelenila popojít až k mému oknu a říci mi, že kdyby ona pracovala ve svém zaměstnání tak, jako my jezdíme, že by ji už dávno vyhodili ... Jo, kdyby jen věděla, kolik to dalo ráno úsilí, aby vůbec dopoledne odjela!

Dráha zaspala aneb Zlepšeme systém výcviku strojvedoucích

Většina kolegů a čtenářů tohoto časopisu patrně vnímá problémy týkající se buď náboru nových strojvedoucích, nebo jejich následného výcviku. Nejen mě udivuje, jakým způsobem a hlavně jakou rychlostí se dnes ze studenta ve školní lavici stane hotový strojvedoucí. Upozorňuji ale, že tento článek necílí na současné či budoucí absolventy zkoušek, ale poukazuje na nevhodný, mnohdy zastaralý systém výcvikového kolotoče. Shrnu svým pohledem můj zácvik, uvedu vlastní zkušenosti a upozorním na věci, které se podle mě dají dělat jinak. Omluvte, prosím, jistou dávku sarkasmu a ironie mně vlastní.

Po absolvování různých prohlídek a dalších záležitostí s tím souvisejících jsem nastoupil do správkárny DKV Brno v PJ Veselí nad Moravou, kde jsem pak byl po celou dobu zácviku. V montérkách a s rukama na prsou jsem se od prvního dne jal naslouchat plánu výcviku, abych zjistil, že do dílny nastupuji hned následující den, a to dokonce na celé dva týdny! Jelikož se u nás v depu okolo určitých aktivit již chvilku pohybuji, nebyl to pro mě takový šok. Ovšem někteří noví kolegové, jež drážní múza úplně nepolíbila, při troše snahy za dva týdny zjistili, kde je v depu jídelna a kde nejbližší toalety, a už si balili fidlátka. Nechci se vracet do dob minulých a posílat potencionální strojvedoucí na roky do dílen, ovšem alespoň tři měsíce by nikoho nezabily a kolegům, nejen těm úplně zběhlým v naší profesi, by jistě pomohly. I tak je to málo, neboť v dílně vás většinou stejně nikdo k ničemu nepustí ...

Nejdůležitější je samozřejmě přístup samotného zácvikáře. Já osobně jsem byl s přístupem dílny naprosto spokojený. S kolegy jsme se už trochu znali, ale i tak (vzhledem k mé vysoké aktivitě) byly ty dva týdny náročné spíše pro ně. Následoval týdenní zácvik u vozmistrů a pak stejně dlouhý pasivní zácvik. Poté jsem na měsíc nastoupil na „ozdravný a rekonvalescenční pobyt“ na DVI v České Třebové, kde na všechny dolehla nejen drážní atmosféra, ale především výborná jídelna, která se večer pod rouškou tmy měnila na pivnici, a tak v důsledku toho se málokdo vracel domů na své váze.

Součástí tohoto kurzu jsou po měsíci na dráze tři týdny všeobecné techniky a týden průpravy na zkoušku V-06. Za sebe mohu vyjádřit velkou spokojenost s úrovní lektorů, ovšem za jeden den nenaučí motory, převodovky, hydrauliku a elektriku celou třídu ani nejlepší vyučující. Mnohdy se navíc učíme zastaralé věci. Například převodovku Mylius už v praxi moc často nenajdeme a čas jí věnovaný považuji v rámci kurzu za promrhaný.

Hlavní problém vidím v tom, že jen po dvou týdnech v dílně a při tom přívalu informací v kurzu není u většiny posluchačů na čem stavět. Kdyby byli tři měsíce na dílně, vyzkoušeli by si různé činnosti a třeba by pak nebylo potřeba strávit půlku dne vysvětlováním, jak funguje motor. V momentě, kdy jsou vytažena schémata, z velké většiny se v nich orientují pouze elektrikáři a ostatní si většinou z celého dne pamatují pouze to, co měli na oběd. Po třech týdnech se dělá licence, dá se říct, že svatý grál strojvedoucího. Něco pravdy bude na tom, že kdo má licenci, má už skoro všechno. Drážní úřad drží laťku alespoň na základní výšce, sice pro juniorku (byť na ni skáčou dospělí), ale aspoň něco... Ani další zkoušky určitě nejsou lehké, ale největší čistka je vždy na DÚ. Po třech týdnech kurzu na licenci je týden kurzu na V-06. A zejména pro lidi mimo dráhu je to opravdu náročné a během týdne pasivního zácviku toho moc nezvládají. Opět totiž není na čem stavět, ty základy chybí. Tak ty tři týdny pasivního zácviku by opravdu neškodily...

Pokud se povede zkouška na licenci i V-06, strojvedoucí nastoupí do aktivního zácviku. Slavnostně vstupuje do „VIP zácvikového“ turnusu. V rámci diskuzí s kolegy z kurzu, s kterými jsme se většinou setkali po měsíci jízdního výcviku v kurzu ZOZ (zvláštní odborná způsobilost), jsme se shodli na názoru, že by nám určitě více vyhovoval systém, kdy za měsíc vystřídají a posbírají zkušenosti od co největšího počtu lidí, kteří jsou na dané lokomotivní řadě a v příslušném turnusu opravdu odborníci. Ani ti nejlepší strojvedoucí v těchto turnusech nemohou znát dokonale úplně všechno. I to, že VIP turnusy nejsou vždy plné pouze VIP strojvedoucích, ale někdy také VIP směn pobraných od různých turnusů, nebude daleko od pravdy. Samozřejmě, ono do takového turnusu nalákat lidi není jednoduché. Vrchní strojmistři mají každý rok nemalou práci s obsazením tohoto turnusu, do kterého se ne pokaždé dostanou pouze ti nejlepší, tedy kulantně řečeno ...

Navíc opravdu ne všude jsou vybrány jen pěkné směny. Pokud ve VIP turnusu nemám pouze VIP strojvedoucí, ztrácí tento turnus okamžitě smysl. Navíc při současné kvalitě některých kolegů v zácviku je pro zacvičujícího strojvedoucího dvacetihodinová „dvoudenka“ či několik měsíců společných chvil nervově dokonalý očistec. Při hlubší diskuzi s kolegy v Brně-Horních Heršpicích jsem zjistil, že strojvedoucí i se zácvikářem u dvoudenních směn spí ve stejné místnosti. Je třeba si uvědomit, že každý se v noci chová jinak, někdo jde spát později, někdo dříve, minimálně v noci by ale měla být možnost maximálního a nerušeného odpočinku. A zvláště ve směně, která sama o sobě má přes dvacet hodin a náročnější je ještě o to, že strojvedoucí hlídá zácvikáře. I na tomto je třeba zapracovat.

S drtivou většinou strojvedoucích působících ve VIP turnusu jsem o této problematice mluvil a zastávali názor, že jsou pro zrušení VIP turnusů. Platí, že čím více lidí, tím víc zkušeností. A navíc je zcela jasné, že zácvikář si povětšinou z každého dne sám něco odnese, tedy pokud ovšem sám chce. Absolutní většina strovedoucích ve VIP turnusu se mi svěřila, že po několika měsících v kuse už měli zácvikáře také plné zuby...

Názor si udělá každý sám, zkusme o tom ale více debatovat. Osobně mohu za svoji provozní jednotku vyjádřit spokojenost s tím, že jsem v rámci přípravy narazil ve VIP turnusu na pohodové lidi a kromě toho i na poměrně vstřícný přístup, co se týče organizace směn – počínaje vrchním strojmistrem a konče strojmistry „u okna“. Zejména v případě „vyhozených směn“ v turnuse u VIP strojvedoucího nebyl problém si směnu vyměnit a odjet zácvik s jiným zkušeným kolegou. Zde je třeba připomenout i to, že letmo kolega bez zácvikáře na směně z VIP turnusu příplatek nemá. Byť tato situace se samozřejmě neopakovala každý týden.

Lehce mě zaráží, že i když šetříme, kde se dá, platíme někdy celé měsíce v turnusu kolegu, který zácvikáře nemá. Nikomu příplatek nezávidím, za ty nervy bych naopak dal zacvičujícím kolegům i 50 procent, jen mě v tomto případě zaráží postup managementu. Osobně bych ty peníze přidal raději strojmistrům, ale to by bylo na jiný článek ...

Podotýkám, že v žádném případě nevyčítám nikomu, že něco neví. Sám zdaleka neznám, co bych chtěl vědět. Podobně je tomu s realitou, že nově příchozí kolegové nemají adekvátní vzdělání, stoprocentně plně kvalifikované pracovní síly prostě neseženeme. Někteří kolegové potom nadávají na vedení, že nám posílá takové lidi. Je ale potřeba otevřít oči a pak zjistíme, že tyto ústupky jsou všude. Stačí se podívat, jak klesají nároky třeba u armády a policie. Některé policisty by s odpuštěním předběhl i vozíčkář bez vozíčku ...

Minimálně za DKV Brno je potřeba vnímat velmi kladně, že z personálních důvodů nebyl (na rozdíl od jiných DKV) odřeknut ani jeden vlak. Chápu, že zodpovědné osoby to stojí mnoho úsilí a především nervů. Proto apeluji na to, abychom zlepšili systém výcviku strojvedoucích. Je pravda, že brát musíme, co pracovní trh nabízí (a dlouho to asi lepší nebude), ale máme možnost alespoň změnit přípravu budoucích strojvedoucích. Daleko od pravdy nebude asi to, že kdyby se v poslední dekádě připravovalo alespoň pár strojvedoucích každým rokem, možná by teď nebyla situace taková, že najednou je jejich akutní podstav. Dráha zkrátka zaspala.

Matěj Daněček

Připravujeme se na kolektivní vyjednávání

S koncem léta se rychle přiblížil rovněž čas zahájení nového kolektivní vyjednávání. Naše profesní odborová organizace se i letos na tuto každoroční mimořádně důležitou etapu své práce již velmi odpovědně připravuje.

Čtvrtého září se problematikou blížícího se kolektivního vyjednávání zabývalo i prezidium Federace strojvůdců. Mimo jiné přijalo usnesení, na jehož základě jsou ustanoveny vyjednávací týmy FSČR. Prezidium schválilo návrh na personální složení týmů pro kolektivní vyjednávání k uzavření podnikových kolektivních smluv na rok 2018:

Pro kolektivní vyjednávání k uzavření PKS ČD: Jaroslav Vincour jako vedoucí týmu, Josef Bock a Pavel Semecký (členové).

Pro kolektivní vyjednávání k uzavření PKS ČD Cargo: Jiří Šafařík jako vedoucí týmu, David Votroubek a Pavel Slánský (členové).

Pro kolektivní vyjednávání k uzavření PKS SŽDC: Pavel Slánský jako vedoucí týmu a Pavel Semecký (člen).

Toto své rozhodnutí prezidium FSČR již také zaslalo řediteli Personálního odboru GŘ ČD JUDr. Veselému, řediteli Odboru lidských zdrojů GŘ ČD Cargo ing. Bakalářovi a řediteli Personálního odboru GŘ SŽDC ing. Kouckému.

Všímejme si více, co kde stojí

V odpovědi ředitele Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha v článku „Případ bude předmětem pravidelného školení dispečerského aparátu“ (reakce na odvěšený vagón ve stanici), který byl otištěn v Zájmech strojvůdce č. 15-16, mne zaujala věta: *„Ano, obsazení koleje po odjezdu vlaku považoval za poruchu kolejového obvodu, protože takových případů je drtivá většina a pravděpodobnost, že na koleji zůstal vůz z odjetého vlaku, je minimální, zatímco pravděpodobnost vzniku poruchy mnohem vyšší.“*

„To je teda argument!“ řekl jsem si. Kolik máme my, strojvůdci, výpadků napětí v troleji a drtivá většina, takřka 100 procent, vznikne jen přetížením napáječky či nějakým technickým problémem na mašině. Kdežto pravděpodobnost, že takto nouzově zastavují můj vlak, je minimální. Zkuste pak ale říct vyšetřovateli po mimořádné události: *„Výpadek napětí je častý, a proto jsem nezastavil!“* To vás v depu rovnou ukřižují.

Opravdu je takový problém počítat vždy raději s tou vážnější variantou? A zavolat na další projíždějící/objíždějící vlak a zeptat se strojvůdce, zda je kolej opravdu volná?

Nevěřím, že pracovník pohotovosti byl ve stanici do dvaceti minut po obsazení kolejového obvodu – z pohledu dispečera jen vzniku poruchy, kdy by měl vůz ještě zůstat zabrzděn. Je opravdu velké štěstí, že stanice, kde k této události došlo, je na rovině a brzda tohoto odvěšeného vagónu byla těsná.

Zase je to na nás, kolegové. Všímejte si odstavených vozů a raději 100x zbytečně volejte na CDP. Pořád je lepší se hloupě ptát, zda oni vědí, než potkat ujetý vagón. Není totiž vyloučeno, že těch pitomců, co vykonají takové mimořádně nebezpečné trestné činy, bude přibývat. Zvláště zůstane-li pachatel toho nedávného, o kterém zde píšeme, nepotrestán.

Miloš Brunner

Přeprava uhlí do Elektrárny Opatovice přešla na technologii Innofreight

Od začátku měsíce dubna dost možná i mnozí ze čtenářů tohoto časopisu postřehli, že mezi Březnem u Chomutova a odbočkou ELNA Opatovice se začaly pohybovat nové soupravy Innofreight, které nahradily vozy Falls.

Jedná se o čtyři soupravy složené z 15 osmdesátistopých vozů typu InnoWaggon (vždy spřažených „dvojčat“), na kterých je 60 speciálních výsypných kontejnerů typu MonTainer, do kterých lze naložit až 2760 m^3 sypkého materiálu, což představuje 22,5 tuny na nápravu.

Jelikož úsek tratě Březno u Chomutova–odb. České Zlatníky spadá do kategorie C3, musí se dodržet ložení na nápravu 20 tun, což představuje 1819 tun uhlí, tj. 121 tun na vůz o délce vlaku 400 metrů.

Pro srovnání, s 32 vozy Falls, které pojmou 2400 m^3, s ložnou hmotností do 20 tun to představovalo 1702 m^3 uhlí o délce vlaku 432 metrů.

V současné době je ale i možné spatřit kombinovanou dopravu uhlí, kdy soupravy Innofreight doplňují vozy Falls.

Samotnou vykládku v Elektrárně Opatovice nad Labem provádí dva zaměstnanci v klimatizované a před průnikem prachu utěsněné kabině a vyložení jednoho výsypného kontejneru trvá okolo tří minut. V zimním období by mělo odpadnout i rozmrazování soupravy, nevýhodou je ovšem nutnost neustálého posunu vozů k výklopníku.

Pavel Mlejnek

Lokomotiva 163 252-0 ČD Cargo v čele soupravy Innofreight na trati u Ústí nad Labem-Střekova (foto: Pavel Mlejnek)

V rámci zajištění jízdy speciálního měřicího vozu Správy železniční dopravní cesty s označením TUDC – Diagnostika ERMTS se 17. května tohoto roku objevila na trati Frýdlant v Čechách–Nové Město pod Smrkem netradiční řada hnacího vozidla v podobě brejlovce ČD Cargo 750 277-6. Vzácnou událost, která by se vlastně mohla zapsat i do historie této železniční trati, se podařilo zdokumentovat mimo jiné také u Řasnice (na snímku). Text a foto: Martin Kalousek

Šlápnutí na kuří oko?

Dokončení ze str. 1

společnost, ale tržní hospodářství bylo u zrodu odborů. Stejně tak jako první máj, svátek práce, není komunistický výmysl, ale den, který si američtí dělníci zvolili pro své protesty již v devatenáctém století! Proč první květen? To je jednoduché, v křesťanském kalendáři je to den svátku svatého Josefa, dělníka. Odbory tedy nejsou všeobjímající rudou organizací, ale tržním hospodářstvím prověřenou organizací. Byť komunisty později tvrdě zneužitou.

Několik dalších řádků k mojí osobě zde nepíšu rád, leč jsem okolnostmi donucen. Pokud se vám zdá, že obhajuji rudé pořádky a rudé odbory, tedy říkám, že za minulého režimu byla naše rodina zapojena do něčeho, čemu se dnes říká „třetí odboj“. Jen se tím v současné době nechlubíme, neboť to považujeme za naši niternou věc. Polovina naší rodiny kopala uran v Jáchymově a druhá polovina seděla na Mírově. Někteří se nevrátili. Několik členů naší rodiny opakovaně zavírali ještě na konci osmdesátých let. Ze svého dětství pamatuji spoustu věcí, o kterých nyní nebudu mluvit, ale věřte, že bych mohl vyprávět hodiny, možná dny a týdny. Právě pro tyto zkušenosti s „rudým systémem“ mám nyní snahu pracovat v odborech, abych jim pomohl vrátit jejich pravé poslání. Aby byly očištěny od špíny, která na ně byla minulým režimem nakydána. A věřte, že nestydatá nařčení, kterými jsem jakkoliv spojován s komunisty a tehdejšími totalitními pořádky, mě velmi uráží!

Evžen Mikolajek
místopředseda redakční rady ZS

S novými filmovými dokumenty se vydáte na úzkorozchodné tratě a průmyslové dráhy

Tradiční seriál filmových dokumentů „Historie a provoz železnic“ byl také v letošním roce rozšířen o další, už 25. díl pod názvem **Úzkorozchodky a průmyslové dráhy**.

První část pořadu začíná ohlédnutím za dnes už vyřazenými jednotkami ČKD řady 420.9 Tatranských elektrických železnic. Dále pokračuje unikátními záběry ještě z plného provozu již kompletně zrušené sítě důlních drah rozchodu 900 mm na Sokolovsku. Motorové lokomotivy osoblažské a jindřichohradecké úzkorozchodky jsou zachyceny v době před jejich remotorizací. Současně uvidíme v provozu i vozidla, která začínala provoz nově vzniklé společnosti JHMD. Dnes už jsou i některé z těchto strojů trvale odstavené. Druhá část pokračuje provozem v Osoblaze a Jindřichově Hradci jen o několik let později, na vrcholu provozu zdejších motorových lokomotiv. V závěru navštívíme ještě několik muzejních a turistických úzkorozchodných tratí v České republice a na Slovensku.

Délka první části pořadu je 69 minut, druhé části 62 minut a celková cena je 390 Kč.

Oba pořady jsou jako vždy dodávány na profesionálně lisovaných DVD.

Vyrobilo je studio **Video-služby Kolář**, e-mail: ***video_kolar@volny.cz***.

Na webových stránkách ***www.videokolar.cz*** můžete zhlédnout krátké ukázky z každého z dosud vydaných 25 dílů tohoto seriálu.

Pořady, včetně všech předchozích, si můžete objednat na dobírku jak na zde uvedené webové adrese, tak i přímo na adrese autora námětu a scénáře, který také zajišťuje distribuci všech pořadů: Ing. Milan Bíba, Jihovýchodní II. 759/14, 141 00 Praha 4, e-mail: ***milan.biba.domu@gmail.com*** nebo ***jana.bibova@gmail.com***, tel. 272 774 091.

Pohádka z tunelu

Bývaly časy, kdy železnice byla opředena spoustou pro normálního člověka nepochopitelných tajemství. A tak začaly vznikat pohádky o mašinkách plných ohně a páry, semaforech – co zvedaly rameno a nikdo nevěděl proč, o vozech plných toho nejrůznějšího zboží, o kouzelníku Zababovi a spousta dalších. Jenže to už je dávno, vlaky jezdí na elektřinu a světla v semaforech rozsvěcuje počítač, u kterého někde daleko někdo sedí, a už skoro není zapotřebí spousty lidí, co se motali okolo vlaků a kolejí. Není daleko doba, kdy povolání jako brzdař, lampář, závorář, topič, přípravář a pěkná řádka dalších budou k nalezení jen ve slovníku. A je smutné ujet s vlakem sto kilometrů a nepotkat živáčka. Přesto jsou ještě místa plná tajemství a pohádkových postav, co voní nepoznaným. Možná tomu nevěříte, ale jsou to tunely. A v těch tunelech tuneloví skřítci – tuneláci. V každém tunelu jich je několik rodin, mají nenápadné modrošedé uniformy a jsou to skřítci strážní. Hlídají provoz v tunelu, semafory, a když zabloudí k tunelu někdo, kdo tam nemá co dělat, třeba děti, začnou houkat a vřeštět jako divoká zvěř, aby si každý dobře rozmyslel lézt dovnitř. No, a když přijde do tunelu někdo od dráhy v těžkých botách s ocelovými špičkami, tak se potichoučku ztratí ve tmě. Takže je může vidět jen ten, komu se ukážou. Na čem si tuneláci hodně zakládají, to jsou jejich jména. Jsou podobná našim lidským, ale používají se v zdrobnělinách, dokud ten který skřítek nevykoná hrdinský čin, a tím získá dospělé jméno, může si najít nevěstu a založit rodinu. Jenže jak k takovému hrdinskému činu přijít? S tím si nevěděl rady hrdina naší pohádky, skřítek jménem Ludvíček nebo Ludánek.

Chvíli takové jméno nevadí, ale když jednomu táhne na čtyřicet a všichni vám říkají Ludánku, tak to zamrzí. Tak si Ludánek bral strážní služby častěji než ostatní, ale nic mimořádného se pořád nedělo. Až jednou, takhle v říjnu. Venku lilo jako z konve a zrovna se začalo smrákat, když se na vlaku se dřevem utrhla klanice a čtyři klády se s rachotem skutálely do tunelu. Ludánek na to koukal jako u vytržení a pak mu došlo, že tohle je jeho chvíle. Koukne na hodinky, za pět minut pojede rychlík od Budějovic, tak co teď. Vyběhne před tunel. Na semaforu svítí zelená. Být to starý semafor, zhoupne se na jeho rameni, jako kdysi děda. Najednou mu blesklo hlavou, že tu zelenou sice nezhasne, ale když ji strojvedoucí neuvidí, musí jet, jako kdyby byla červená. Tak si nacpe do kapes bláto ze strouhy a už se drápe po semaforu a tím černým blátem zamatlá zelené světlo. To už ze zatáčky vykouknou světla rychlíku a mašinfíra si řekne, že už to zase mají porouchané. Vezme za brzdu a rychlík se skřípáním zastaví. Strojvedoucí se vysílačkou domluví s výpravčím, že může pokračovat dál, ale když je takováhle mimořádnost, jede s očima na špičkách a včas uvidí klády na konci tunelu a stihne před nimi bezpečně zastavit. Domluví si pomocný vlak. Zpoždění sice mrzí, ale hlavně, že se nikomu nic nestalo. Hned na příští schůzi tuneláků ten nejstarší vyzdvihne Ludánkovu bystrost a statečnost a že se mu má od té chvíle říkat Lůďo, což všichni schválili souhlasným mručením. Lůďa uspořádal oslavu na počest dospělosti a začal se ohlížet po nevěstě. Netrvalo dlouho a byla svatba a starosti kde udělat doupě, no prostě normální dospělácký život.

Jednou Lůďu potká jeho kamarád Toníček. Lůďa vypráví o svých problémech a Toníčkovi je čím dál víc do breku, až se ho Lůďa optá, co mu schází. Už pěkných pár let Toníček pokukuje po sousedovic Bětce, ale mimořádností je pořád míň a šancí na hrdinský čin taky. Týden na to shání Lůďa kus prkna na police do doupěte a vidí, jak v zatáčce za tunelem si nějaký nešťastně zamilovaný blázen lehá na koleje a poutá se k nim řetězem. Pádí zpátky do tunelu pro pomoc a na stráži je zrovna Toníček. Tak seženou zámečníka a posily a jdou tomu nešťastníkovi pomoci. Když k němu přijdou, chvíli se radí, jak toho na kolejích uspat. Lůďa zašeptá Toníčkovi do ucha, ať mu břinkne jednu kladívkem do hlavy, že usne natošup. Toníček se k němu tedy připlazí a pořádnou mu vrazí. Než bys řekl „pumpička“, zámečník odemkl řetězy a ostatní ho vezmou za ruce a za nohy a odtáhnou z kolejí. Právě včas, protože to už se z kopce žene nákladní vlak a strojvůdce, když vidí ležet vedle kolejí člověka, zavolá mu záchranku. Netrvalo ani pět minut a nešťastník byl na cestě do nemocnice. Když pak tuneláci hodnotili zásah, řekl Lůďa, že největší podíl na záchraně měl Toníček. A tak se stal z Toníčka Toník a Lůďa měl toho nejvěrnějšího kamaráda a celý tunel se radoval, jak to pěkně dopadlo.

Až někdy budete projíždět tunelem a něco vás bude nutit koukat z okna, třeba se vám tam mihne skřítek. Protřete si oči, a jestli věříte na pohádky, tak jste možná zahlédli Lůďu nebo Toníka. Kdo ví?

Martin Měkuta

Pohádka z tunelu je z prvního dílu knihy Literáti na trati, která vyšla v roce 2014. V říjnu letošního roku vzchází pod křídly literární skupiny FISAIC již čtvrtý díl s názvem Literáti na trati IV aneb Kola se točí dál. Autor povídky je strojvedoucí ČD.

Potvrzení o studiu dětí pro účely jízdních výhod

Upozorňujeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, na povinnost odevzdat v termínu **do 31. 10. 2017** potvrzení o studiu pro školní rok 2017/2018. Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných organizačních složek dle své evidence jízdních výhod.

Důchodci a pozůstalí dokládají *(osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e-mailem)* potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v příslušném informačním systému odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována do 31. 8. 2018. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu!

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

Motorový vůz M131.1081 Mladoboleslavského železničního spolku na kusé koleji v žst Mladá Boleslav hlavní nádraží. Snímek Jaroslava Krupičky z 21. července tohoto roku

Na snímcích z archivu Josefa Olivy jsou dva z „tryskáčů“, které byly ve službách ČSD. Vlevo exponát vystavený v chomutovském depozitáři NTM a na druhé fotografii v článku několikrát zmíněný přestavěný motorový vůz M 131.1377

Originální odmetače sněhu aneb Tryskáče u ČSD

V Zájmech strojvůdce č. 10/2017 mě kromě jiného zaujal příspěvek Zdeňka Kosteleckého Sloužili jsme i s „porodní bábou“ a tryskáčem. Popisuje tam přestavbu motorového vozu M 131.1 na tryskáčový motorák. Hned jsem věděl, že fotografii tohoto zajímavého stroje mám ve svém archivu a současně se mi vybavily vzpomínky na několik vzácných chvil, kdy jsem podobné zařízení viděl v činnosti.

Kdo a kdy přišel s nápadem na takové využití vyřazených tryskových motorů z letadel MIG 15, vůbec netuším. Ale bylo jich v síti tehdejších ČSD poměrně dost. Na plošinovém voze byla namontována kovová konstrukce, která držela tryskový motor. Konstrukce také umožňovala menší natáčení motoru ve svislém i vodorovném směru. Na voze bylo i místo, odkud bylo možné ovládat chod motoru. Za plošinovým vozem byl v provozu připojen dvouosý cisternový vůz na letecké palivo a celý konvoj uzavírala lokomotiva. Ta sloužila pro pohyb čistícího zařízení v kolejišti a při práci zajišťovala soupravu proti samovolnému pohybu.

Přestavěný M 131.1377 měl výhodu zachování původního pohonu a navíc z obou stran byly mezi dvojkolími připevněny přídavné nádrže na tryskáče. Byl to současně jediný typ, který měl tryskáče dva, na obě strany.

Tryskové čističe kolejí se začaly objevovat již v začátcích 60. let a traťová služba je používala leckde až do druhé poloviny 70. let. Mé osobní vzpomínky jsou právě ze začátku 70. let. Začínal jsem jezdit v rychloběžkovém turnuse Ústí n. L.–Děčín–Kutná Hora a jeden rok napadlo nejen hodně sněhu, ale byl i velký mráz. Přechodová stanice Děčín byla zamrzlá, a tak pro udržení provozu byla pro vyčištění kolejiště přivezena tato čisticí souprava.

Tryskáče ČSD se objevily dokonce i na titulní straně prvního čísla časopisu Železničář z roku 1964

Čistilo to opravdu důkladně. Sníh se v podstatě okamžitě pod proudem žhavých plynů rovnou vypařil, led dopadl stejně. Ale když roztál i sníh a led mezi štěrkem, začaly létat i kameny. Vybavuji si, že ve stejném roce se s tímto tryskáčem čistila od sněhu ne jedna či druhá stanice, ale celý úsek trati z Louky u Litvínova přes Dubí až na Moldavu v Krušných horách.

Tato technická zařízení patřila pravděpodobně pod jednotlivé traťovky, bližší údaje o jejich dislokaci nemám. Takové zařízení patřilo i pod ústeckou traťovku, neboť jeden tento stroj stál zakrytý plachtou v našem depu na odstavných pětistovkových kolejích. Jenže fotit v té době, to nebylo jen tak. Proto např. u titulní strany železničáře č. 1 z roku 1964 nenajdete údaj, kdy ani kde to bylo foceno. A to na snímku jsou dva tryskáče vedle sebe! Co kdyby si to náhodou chtěli okopírovat západní inperialisté.

Abych mohl pokračovat ve vzpomínkách na tryskáče u ČSD, musím teď trochu odbočit. Technický stav vozového parku ještě v šedesátých a sedmdesátých letech byl velmi tristní. Nejenže jste mohli mít na vlaku až deset druhů brzd, ale co se týče těsnosti vozů na sypké hmoty, to byla úplná tragédie. Uzavírací klapky velice často správně netěsnily a dřevěné podlahy byly děravé. Když vlak stál, tak se pod děravými vozy tvořily hromádky drobného uhlí. Za jízdy padající (tekoucí) uhlí plnilo prostor kolejiště. Trati ze Severočeské uhelné pánve přes Ústí n. L. a dále do republiky se tehdy eufemisticky říkalo uhelná magistrála. Toho uhlí, které se postupně z vozů vysypalo, bylo tolik, že kolejiště byla jedna uhelná pláň, ze které vykukovaly jen vršky hlav kolejnic. My jsme tedy uhlí po trati vozili, ale současně po něm i jezdili. Pokud bylo sucho, tak kromě zvýšené prašnosti po průjezdu vlaku se nedělo nic podstatného. Pokud ale déle pršelo, uhelná pláň se stala vodivou a zkratovala zabezpečovací zařízení. Jízdy na „Z“ rozkaz z důvodu „poruch Zabzař“ nebyly ničím neobvyklým.

Pak kdosi vymyslel, že by i jiné pracovní složky na železnici mohly pomoci traťovce s čistěním kolejí. Vedení našeho ústeckého depa se toho chytlo a organizovalo brigády na čistění kolejí od mouru. Jako velice potřebný byl vybrán úsek mezi žst Ústí nad Labem-Střekov a Sebuzín, úsek s větším stoupáním. A tak místo volna na odpočinek mezi směnami chodili v létě 1973 ústečtí strojvedoucí, strojvedoucí instruktoři a také správkaři vyhazovat mour z prostoru mezi kolejemi.

Jedné takové brigády se zúčastnil také tehdejší náčelník depa. Přestože na tuto práci nastupovalo denně cca 15 až 20 lidí, tak čištění asi sedmikilometrového úseku postupovalo velmi pomalu. (Vybíral se pouze mour mezi kolejemi do úrovně štěrku, takže štěrk zůstal nevyčištěn.) Do podzimu by se to určitě nepodařilo, nehledíc na to, že s přibývajícími vyčištěnými metry ubývalo zájemců o tuto činnost. Navíc bylo léto, dovolené ... Od koho pak přišel nápad, že to, co jde se sněhem, půjde v létě i s mourem, opět netuším. V parném létě začalo čistění zbytku úseku právě pomocí tryskáče. Asi tak 2,5 km od Střekova je v těsném sousedství trati termální koupaliště Brná (dnes součást města Ústí n. L.). Na stovky lidí na koupališti tak začal padat uhelný mour. Kdo mohl, utekl. Zda to čištění tehdy dodělali až do Sebuzína, opět nevím, zato stížností bylo spousta.

Tento způsob čistění od sněhu a ledu byl určitě rychlý a účinný. Ale také velmi hlučný a zřejmě i drahý. Když pak přišla po arabsko-izraelské válce ropná krize (1973), byl to důvod k definitivnímu odstavení těchto zařízení z provozu a k jejich zrušení.

Na tuto jistě zajímavou epizodu v historii železničního provozu nezbylo jen pár fotografií a vzpomínek. Zachoval se i jeden pravý, přímo jedinečný exponát. O jeho záchranu se postarali členové spolku ZINOPA z Mladé Boleslavi, kteří ho i posléze darovali do sbírek NTM v Praze. K vidění je v depozitáři NTM v Chomutově. Tento „tryskový odmetač sněhu“ postavila pro svou vlečku automobilka Škoda v Mladé Boleslavi kolem roku 1972. Zásobník na palivo byl z nějaké dieselové lokomotivy a kabina pro obsluhu byla z nákladního auta, připomíná to kabinu německého náklaďáku DAF.

Josef Oliva, strojvedoucí v.v.
Ústí nad Labem

Oslavy desetiletí ČD Cargo proběhnou v Ústí nad Labem

Akciová společnost ČD Cargo již za několik dnů oslaví první kulatiny – rovné desetiletí své existence. Národní nákladní dopravce si za místo této významné události zvolil Středisko oprav kolejových vozidel (SOKV) Ústí nad Labem. Pokud sem šestého října přijedete, můžete zde od 9 do 17 hodin mimo jiné navštívit výstavu historických železničních kolejových vozidel a prohlédnout si rovněž ta, kterými ČDC v provozu disponuje v současnosti.

Připraveny jsou i komentované prohlídky SOKV pro skupiny zájemců, jízdy na historických drezínách, výstava historických automobilů a v neposlední řadě také ukázky techniky hasičů Správy železniční dopravní cesty.

S expozicí věnované historii ČD Cargo se návštěvníci seznámí v propagačním voze, který se poprvé představil již na letošním červnovém železničním veletrhu Czech Raildays konaném v Ostravě (na snímku). Tam byly už ostatně připomenuty také tradice 175 let nákladní dopravy na území Čech a Moravy.

Vydáte-li se v první říjnový pátek do Ústí nad Labem, můžete počítat i s tím, že mezi hlavním nádražím a SOKV bude zajištěna kyvadlová doprava.

Text a foto: Marek Poláček

*Sedmnáctého září 2017 si dojel svoji poslední směnu do stanice důchod karlovarský kolega **Standa Straka**, strojvůdce ČD Cargo a člen základní organizace FS Karlovy Vary. Svoji pracovní cestu začal v karlovarském depu 20. června 1974 na Bachyních M 240.0 a poslední roky své profese dojezdil u Carga na Mn vlacích s Tranzistory řady 742. Dráze tedy věnoval přes 43 let. Stando, díky za vše a teď si hlavně užívej ve zdraví a v pohodě zahrádky a výlety s emeritními karlovarskými strojvůdci. Spousty let v pohodě Ti přejí kolegové.*

Názvy nových železničních zastávek

Železniční síť ČR se opět rozroste o několik nových zastávek. Letos byla Drážním úřadem prozatím vydána čtyři rozhodnutí, která povolují vybudování zcela nových železničních míst pro nástup a výstup cestujících.

Trať číslo	Název nové zastávky	V místě
200 Zdice–Protivín	Tochovice zastávka	V km 61,000–61,071 mezi stanicí Tochovice a zastávkou Ostrov u Tochovic
201 Tábor–Ražice	Písek jih	V km 58,183–58,275 mezi stanicemi Písek a Písek město
220 Benešov u Prahy–České Budějovice	Červený Újezd u Votic zastávka	V km 102,769–103,000 (v rámci modernizace IV. koridoru)
321 Opava východ–Český Těšín	Ostrava-Zábřeh	V km 36,326–36,546 mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Ostrava-Vítkovice

Názvy pro zastávky Písek jih, Tochovice zastávka a Ostrava-Zábřeh jsou platné od nového grafikonu 2017/2018. Jejich výstavby jsou odvislé od investičního plánu národního správce železniční infrastruktury. Název pro zastávku Červený Újezd u Votic zastávka bude platný od zahájení provozu na modernizované části trati.

Žádost o stavební povolení byla podána zatím v jednom případu (Červený Újezd u Votic zastávka) – nyní běží na Drážním úřadu stavební řízení. V ostatních případech (Tochovice zastávka, Písek jih a Ostrava-Zábřeh) zatím o stavební povolení zažádáno nebylo.

DUČR

Společenská rubrika

V měsících září a říjnu oslavili nebo ještě oslaví svá životní jubilea tito naši kolegové ze Seniorklubu při liberecké základní organizaci, sedmdesát let 11. září **Karel Charvát** a sedmdesát pět let 10. října **Ladislav Stejskal**. Výbor, členové základní organizace Liberec a kolegové ze Seniorklubu děkují oběma za odvedenou práci a do dalšího života jim přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

***

V říjnu slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: sedmdesát let 30. října **Miroslav Chlíbek** a šedesát let 7. října **Karel Soukal**. K těmto významným životním výročím jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

***

Čtvrtého října oslaví 60. narozeniny pan **Vilém Endler**, 11. 10. slaví pětapadesátiny pan **Jiří Přibyl** a 13. 10. bude slavit svých 65 let pan **Jaromír Šolta**. Všem oslavencům k jejich životním výročím blahopřejeme a do mnoha dalších let přejeme jen to nejlepší, hodně štěstí, spokojenosti a hlavně pevné zdraví. Za všechny kolegy výbor královéhradecké ZO FS

***

Devátého října bude slavit rovnou šedesátku i náš kolega **Miroslav Fridrich** (ČD) ze základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou. Výbor a ostatní členové této ZO mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a především pevné zdraví.

***

V příštích dnech se mezi naše jubilanty zařadí rovněž dva kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo. Pětapadesáté narozeniny oslaví již 5. října **Libor Mendlík** a 13. října kulatou šedesátku **Břetislav Buroň**. Hodně spokojenosti a pohody v práci i osobním životě a k tomu zejména zdraví do dalších let jim přejí výbor a ostatní členové ZO.

***

Dne 15. října se dožívá 65 let náš kolega **Slavomír Radoš** ze základní organizace FS Čerčany. Výbor a ostatní členové čerčanské ZO Federace strojvůdců mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí hlavně pevné zdraví.

***

Osmého října oslaví své pětapadesátiny náš kolega **Alois Jánský** a 12. října 65. narozeniny **Jiří Rysl**. Oba jsou členy základní organizace Federace strojvůdců DKV Praha, která jim k těmto životním jubileím blahopřeje a do dalšího života přeje štěstí, spokojenost a hlavně zdraví.

***

Třetího října oslaví krásných 60 let kolega strojvedoucí, pan **Petr Zitta** ze základní organizace FS Šumperk. Výbor a všichni členové ZO mu přejí hlavně pevné zdraví, štěstí a pohodu doma i v práci! A protože se proslýchá, že nás chceš opustit, tak ještě hodně kilometrů na „Katrech“ na Jesenicku a v hospůdce, ať ti jde vždy jen ta správná karta!

***

V říjnu oslaví svoji šedesátku náš kolega **Luboš Hons**, strojvedoucí a člen základní organizace FS Telč. Výbor a ostatní členové této ZO Federace strojvůdců mu přejí do mnoha dalších let spokojeného života štěstí a především zdraví.

***

V polovině října slaví svá životní jubilea hned dvojice našich kolegů z děčínské ZO Federace strojvůdců. Dne 14. 10. se dožívá 65 let **Luděk Urválek** a jen o den později slaví krásnou sedmdesátku **Karel Bošek**. Výbor a všichni členové základní organizace FS Děčín jim blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí spokojenost, pohodu a zejména pevné zdraví.

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