● Podivnosti kolem výkladu podnikové kolektivní smlouvy ... str. 1 ● Narůstá počet „projetých návěstidel“. O prevenci těchto mimořádných událostí se ale jednalo jen s ČD – bez zástupců Federace strojvůdců i ostatních dopravců ... str. 1 ● Z rychlíků jedoucích včas se zbytečně stávají rychlíky zpožděné ... str. 1 ● Vlastně se nic nestalo ... str. 2 ● Sliby – chyby ... str. 2 ● Námět na další pravomoci turnusového důvěrníka ... str. 2 ● I tak může vypadat péče o strojvedoucího na dělené směně ... str. 3 ● Všetatská výtopna – zbyly jen vzpomínky ... str. 4 ●

číslo 2

31. ledna 2018
ročník 71

FSČR

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Kolektivní ohýbání

S novým rokem začala platit nová podniková kolektivní smlouva (PKS) a spolu s ní se objevily i nové výklady jejích jednotlivých článků. Dalo by se předpokládat, že je tento dokument napsaný poměrně jednoznačně, přesto se stále najdou lidé, kteří se snaží hledat cestičky, jak si jednotlivé články „ohnout“ a vyložit po svém. Ještě před začátkem nového roku, tedy ještě v době, kdy nová PKS ani nestihla vstoupit v platnost, se na provozním pracovišti Šumperk objevilo opatření, které má dopomoci vyrovnat se s nedostatkem strojvedoucích. Tentokrát k tomu má posloužit svérázné „ohnutí“ článku 11 – nepřetržitý odpočinek v týdnu.

Zaměstnavatel vypracoval tabulku, do které zahrnul strojvedoucí letmo, a půlce z nich přiřadil volno v lichých víkendech, druhé půlce potom v sudých. Strojmistři se pak zmíněných strojvedoucích dotazovali, zda na tomto volnu v konkrétně určeném termínu budou trvat nebo nikoliv. Tak či tak museli odpovědět písemně.

Snaha zaměstnavatele je evidentní – zabránit tomu, aby si větší část strojvedoucích vzala volný víkend tak, jak jim to umožňuje PKS, protože by potom neměl možnost obsadit výkony mu přidělené. Bohužel forma, kterou si k tomu vybral, se mi jeví jako maximálně nekorektní.

Není ani tak s podivem, že se tento překroucený výklad objevil právě v Šumperku, tedy na místě, kde se v loňském roce vedoucí pokoušel nařizovat dovolenou bez ohledu na dosavadní neexistenci projednaného plánu dovolených. Nevědět, že podobně kreativní jsou i jinde, měl bych dojem, že Šumperk působí jako laboratoř, kde se zkouší, co ještě strojvedoucí vydrží. Co však je s podivem, že toho vydrží opravdu hodně. Usuzuji tak z toho, že až na pár výjimek se strojvedoucí práva na volné víkendy písemně zřekli. Na tomto místě bych se mohl pustit do úvah, co k tomu strojvedoucího vede, když na „blafárně“ tluče do stolu, ale dosažených výdobytků se potom dobrovolně vzdá. Místo toho ale raději uvedu věci na pravou míru.

Článek jedenáct poměrně přesně specifikuje, jakým způsobem mají strojvedoucí letmo možnost čerpat volné víkendy a ve svém vlastním zájmu si jej jistě každý leťák rád přečte. Během tohoto čtení nikde nenarazíte na variantu, že by zaměstnavatel vypracoval tabulku a požadoval od strojvedoucích vyjádření, kde se po dobu platnosti PKS, volna v termínu, který jim sám navrhl, vzdají. Takto tedy ne. Celé je to velice jednoduché. Pokud totiž strojvedoucí o volný víkend požádá a má na něj nárok, tak jej prostě dostane. Nikdo mu nebude dopředu určovat, zda si může požádat o víkend lichý nebo sudý. A už vůbec po něm nikdo nebude chtít vyjádření na rok dopředu, že se tohoto víkendového práva zříká.

My jsme si, zřejmě na rozdíl od vedení společnosti, vědomi, že strojvedoucí jsou materiál nedostatkový, ale způsob, jakým se střední management snaží tento deficit vyrovnávat, hraničí se slušným chováním. A místy i s platnými právními normami. I z tohoto důvodu nemohu za sebe a náš výbor strojvedoucím doporučit, aby podepisovali dohody o přesčasové práci pro rok 2018. Nevidím důvod, proč na úkor osobního volna zachraňovat pozice a výkonové odměny nadřízených pracovníků, kteří se místo snahy o udržení sociálního smíru neustále snaží přijít na to, jak se strojvedoucím vyběhnout.

Jiří Morávek, předseda ZO FS Šumperk

Jednání o aplikaci ustanovení vyplývajících z PKS ČD 2018

Na jednání dne 11. ledna se zástupci FSČR Jaroslav Vincour, Josef Bock a Pavel Semecký setkali s náměstkem ředitele O12 GŘ ČD Tomášem Mohrem a zástupkyní odboru personálního Lucií Bauerovou. Předmětem jednání byly dotazy našich kolegů a některé „bleskurychlé“ reakce zaměstnavatele vybraných DKV, jak aplikovat určité články PKS.

Společně bylo konstatováno, že tak, jak je dáno již několik roků zpětně, rozvrhy směn na první vyrovnávací období, tedy do 31. března t. r. (resp. změny GVD), byly zpracovány podle pravidel loňské kolektivní smlouvy. Dojde-li v tuto dobu ke změně rozvrhu směn (směny), tato změna se musí promítnout i do jednotlivých rozpisů směn zaměstnanců a bude provedena v souladu se zněním nově platné kolektivní smlouvy na letošní rok.

Například změní-li z různých důvodů zaměstnavatel nynější směnu zasahující do dvou kalendářních dnů od 1. února, musí její nová délka být minimálně devět hodin, nedohodne-li se určený zástupce této konkrétní turnusové skupiny (turnusový důvěrník) se zaměstnavatelem jinak.

Stejně tak, dojde-li ke změně již sestaveného a platného turnusu, turnusový důvěrník této skupiny bude se zaměstnavatelem vyjednávat počet hodin dělených směn v období 28 kalendářních dnů a bude mít možnost (bude-li to zájem většiny zainteresovaných strojvedoucích v tom konkrétním turnuse) sjednat či nesjednat jiný parametr.

Na jednání jsme se dohodli, že stejné pravidlo bude platit i pro strojvedoucí letmo, s tím, že vedoucí provozu, kteří jednali hned po naší schůzce, dostali instrukce od vedení přítomných zástupců odborů GŘ zajistit v maximální míře limit dělených směn do konce prvního vyrovnávacího období ve stejné výši, jako je dohodnuto v kolektivní smlouvě (12 hod.). Případné konkrétní anomálie jsou ochotni řešit bezprostředně s vedením dotyčné provozní jednotky.

Dále jsme dohodli, že GŘ nebude vydávat jakékoliv doporučení či návody, jak postupovat při sjednání nárokovosti vyplývající z jednotlivých ustanovení PKS a zároveň ing. Bauerová striktně odmítla snahu vedoucích jednotlivých dep o totéž. Z toho vyplývá, že nárok například na čerpání víkendového volna nemůže být podmiňován splněním jiné podmínky a na jeho čerpání má zaměstnanec nárok při splnění podmínek kdykoliv v průběhu letošního roku.

Na tomto jednání se zástupci managementu ČD jsme byli rovněž informováni, že vzhledem k termínu přidělení konkrétních objemů mzdových prostředků na jednotlivá DKV až koncem února bylo stanoveno O10 pro kategorii strojvedoucí na první čtvrtletí jednotně výše osobního ohodnocení ve výši 7,5 %. Pravidla na další období budou sjednávána na společných jednáních jednotlivých DKV se zástupci odborů, která by měla proběhnout v následujících několika týdnech.

S náměstkem ředitele O12 ing. Mohrem jsme dohodli schůzku, kde se budou řešit pravidla stávajících (a možná někde už i nepoužívaných) tzv. Netů, a budou vytvořena nová pravidla pro sestavu směn.

Vážení kolegové, upozorňujeme, že O12 GŘ ČD potvrdil záměr provést k datu první plánované změny GVD významnou úpravu rozvrhů směn tak, aby byly splněny požadavky vyplývající z letošní PKS. Z informací, které máme v tuto chvíli k dispozici, by v některých případech mohlo dojít k rozdílné interpretaci důležitých sjednaných pravidel sestavy směn turnusů. Žádáme vás, aby turnusoví důvěrníci v jednotlivých DKV vstoupili do jednání se zpracovateli turnusů tak, aby bylo možno v souladu s nově vzniklou směrnicí O12 o práci těchto turnusových důvěrníků sestavit směny v lepší kvalitě, než je tomu v některých případech doposud. Pokud dojde k jakýmkoliv nesrovnalostem ve výkladu či návrhu, který podle vašich názorů bude odporovat znění kolektivní smlouvy, informujte svou ZO nebo přímo prezidium FSČR.

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Ten den ještě zapadalo slunce nad výtopnou ve Všetatech ... Fotografie z archivu Jana Kudličky k článku Josefa Olivy na čtvrté straně tohoto vydání ZS

Radní v Kocourkově by byli spokojeni

Nebylo třeba dlouhého přesvědčování, abych podlehl nabídce své manželky doprovodit ji na cestě k návštěvě dávné spolužačky v Šumperku. Mám toto město v podhůří Jeseníků docela rád. Už od dob, kdy jsme jako kluci trávili část prázdnin ve stanovém táboře v blízkém Sobotíně a Šumperk jsme navštěvovali. Později jsem měl toto město spojeno se známými dílnami. Tam byly prováděny hlavní opravy motorových vozů ČSD, mimo jiné známých Hurvínků – řady M 131.1. S těmi jsem se v železničním provozu seznámil jako s prvními. Strojvedoucí si práce dělníků a techniků v Šumperku tehdy velmi vážili a nepamatuji si na žádnou jejich kritiku.

A tak jsme v sobotu 6. ledna usedli v Brně do R 907 směr Šumperk. V čele vlaku Eso 362, ve vagonech docela příjemně, i když jejich pokročilý věk pamatuje let našeho prvního kosmonauta do vesmíru... Moje paní pilně čte a já pozorně sleduji trať i krajinu. Míjíme z veřejného jízdního řádu odstraněnou žst Holubice, zastávku Velešovice a žst Komořany u Vyškova. Také Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, jehož páteří je železnice, tuto páteř někdy velmi nezdravě ohýbá ve prospěch autobusů. Ale to už je jiná kapitola... Vyškov na Moravě a zde tradiční výpravčí s červenou čepicí oznamuje strojvedoucímu výpravkou, že je splněno vše pro odjezd. Pak ještě jednou: strojvedoucí píská na píšťalku a po příslušných návěstech doprovodu vlaku rychlík rozjíždí. Není to zbytečně složité? Ale radní v Kocourkově by se mnou určitě nesouhlasili a takový systém určitě ocenili! Bez problémů odjíždíme z Nezamyslic i z Prostějova. Krátký pobyt v Olomouci a historické mechanické Primky ukazují odjezd včas. Ale vzápětí zastavujeme na olomouckém přednádraží. Po chvíli nás předjíždí motorová jednotka ř. 845, v jízdním řádu ČD neznámý vlak, ve veřejném JŘ SŽDC je to AEx 1060 dopravce Arriva, zde mírně zpožděný. Nechápu, proč vlak kategorie R (viz článek 2206 předpisu SŽDC D1) o stanovené rychlosti 120 km/hod. předjíždí vlak stejné kategorie R o stanovené rychlosti 140 km/h. Článek 2216 předpisu SŽDC D1 hovoří jasnou řečí: ***„Při stejném druhu vlaku je nutno pokládat za důležitější ten vlak, který má vyšší stanovenou rychlost (nebo nejvyšší dovolenou rychlost)...“*** Tedy náš R 907. Označení AEx v jízdním řádu pro cestující nepředstavuje druh vlaku ve smyslu čl. 2206 citovaného předpisu, ale pouze obchodní (komerční) označení vlaku jeho dopravcem. V Července (hurá) zmíněný motorák předjíždíme my. Ale při pravidelném zastavení v Mohelnici jde náš vlak „bokem“. Po třech minutách stání nás opět předjíždí Arriva. Je to jako hra kočky s myší, zde dispečerské hrátky vlaku s vlakem. Jeden z cestujících, zřejmě pravidelný, tuto situaci hlasitě komentuje značně nespisovnými výrazy ... Jeho spolucestující mu říká: *„Lojzo, vždyť to není poprvé, nerozčiluj se nebo to s tebou mázne. Ty nevíš, že dispečeři musí soukromníky upřednostnit?...“* Nevím, odkud onen muž čerpal informace o upřednostnění, ale v praxi to tak vypadalo. A tak jen konstatuji, že z rychlíku jedoucího včas se naprosto zbytečně stal rychlík zpožděný. Tvrdit, že na fungujícím autobloku by R 907 i s pravidelným zastavením v Mohelnici zpomalil za ním jedoucí pomalejší R 1060, to snad může opravdu jen ten, kdo skládal reparát z matematiky. Radost kocourkovských radních by zde jistě nechyběla ...!

Dnes již nemáme ve vlacích nejlevnější jízdné ze všech dopravních prostředků. Cestující, kteří si řádně zaplatili jízdné a s důvěrou usedli do vlaku, nezajímají nějaké protekční hrátky mezi dopravci a řídícím aparátem provozovatele dráhy. Chtějí dojet z místa A do místa B bezpečně a včas. Nic víc a nic míň. Jestli tomu tak není, pak je něco špatně. A pokud odpovědné orgány tohoto státu – například Ministerstvo dopravy ČR – nebudou řešit i současný chaotický stav v železniční dopravě, pak jsme klesli na úroveň kocourkovských radních. A to je více než špatně.

Vladimír Selucký

Ministerský kobereček, tentokrát ale s velkým otazníkem

Podle vyjádření Drážní inspekce bylo v loňském roce zaevidováno 84 případů, kdy vlaky projely návěst zakazující jízdu, a k tomu ještě dalších 43 případů, kdy se tak stalo při posunu. Opět došlo k nárůstu počtu těchto mimořádných událostí (MU) a loni se dokonce jednalo o historicky nejvyšší počet „projetých návěstidel“. Situace je vážná, neboť riziko, že dojde k nehodě s tragickými následky či s obrovskými materiálními škodami, je tomu úměrné, doslova obrovské. Není divu, že se hledají cesty, jak tomu zabránit, a ani Federace strojvůdců v takovém úsilí nechce zůstat stranou. Upozorňuje na „slabá místa“ v řízení a organizaci železniční dopravy, poukazujeme na problémy, které komplikují práci strojvedoucím a tím vlastně tvoří „podhoubí“ pro vznik mimořádných událostí. Připomínáme také, že v přípravě strojvedoucích, jež nahrazují kolegy odcházející do výslužby, se kvantitativně i kvalitativně mnoho zanedbalo, a zdůrazňujeme, že zvláště v zajištění jejich provozní praxe se ošidit prostě nic nesmí. Fatálně se to totiž nevyplácí! Upozorňujeme a apelujeme, tedy pokud k tomu vůbec dostaneme příležitost.

Je smutnou skutečností, že například jedno z klíčových jednání na toto závažné téma, které se konalo 8. ledna, se uskutečnilo bez naší účasti. Jeho organizátoři se vůbec neobtěžovali přizvat na ně i zástupce nejsilnější odborové centrály, jež na železnici zastupuje naprostou většinu strojvedoucích. Byť samozřejmě právě o tuto profesi při hledání cesty k zlepšení stávající neuspokojivé situace jde a jistě i v budoucnu půjde nejvíce.

Na zmíněném jednání bylo ovšem zarážející ještě něco jiného. Konalo se pod taktovkou ministerstva dopravy, za přítomnosti zástupců Drážního úřadu a Drážní inspekce a ze strany dopravců toliko Českých drah. Na „kobereček“ byli přizváni pouze představitelé národního dopravce! Jako by ani jiných aktérů těchto mimořádných událostí nebylo! Je to těžké pochopit, zvláště když zvážíme v posledních letech opravdu velmi rychle postupující liberalizaci v podnikání v oblasti železniční dopravy. Pravda, ČD ve smutné statistice za poslední pětiletku neustále obhajují smutné prvenství v počtu případů projetých návěstidel, při hlubší analýze se ale vše ukazuje v poněkud jiném světle.

Pokud jde o četnost projetí návěsti Stůj, neuškodí, když připomeneme fakta, která mapují situaci například za rok 2016. Vezmeme-li v úvahu všechny dopravce na celé naší železniční síti, jeden případ takové MU nám vyjde na cca 1,35 milionu kilometrů (vlkm). Ovšem pozor, zatímco u Českých drah vychází jeden případ na přibližně 1,73 milionu vlkm, ostatní dopravci (tedy mimo ČD) mají tuto bilanci více než dvakrát horší (přesněji 2,3x)! Případ projetého návěstidla u nich vychází už na 0,75 milionu vlkm!

Když na síti SŽDC vlaky za rok ujedou celkem zhruba 156,62 milionu vlkm, na ČD z toho připadá takřka 120 milionů vlkm, tzn. asi 75 procent výkonů, ale „jen“ 58 % případů projetí návěsti Stůj. Ty uvozovky uvádíme s vědomím, že každý takový případ je problém, kterého je potřeba se vyvarovat. Vezměme přitom ale v úvahu, že na zbývajících 25 % výkonů zajišťovaných ostatními dopravci pak vychází plných 42 procent projetí návěsti zakazující jízdu!

Za těchto okolností se nelze zbavit dojmu (hraničícího s jistotou), že na ten kobereček na ministerstvu dopravy musí být vždy přizváni i jiní významní „potížisté“. Jen tak totiž bude možno projednat a přijmout smysluplná a hlavně účinná opatření. Ignorovat, co že se na naší železnici vlastně děje, je sice možná pohodlné, ale rozhodně to nepřinese změnu k lepšímu!

Libor Poláček

Omluva aneb Co způsobí ztráta mobilu

Vážení kolegové, přátelé a pracovní partneři z doby mého působení v prezidiu FSČR, při loňské cestě na vánočně-novoroční dovolenou mě potkala nepříjemnost v podobě ztráty mobilního telefonu. Po návratu domů se mi díky mobilnímu operátoru sice podařilo obnovit většinu uložených telefonních kontaktů, ovšem stále cítím dluh zvláště vůči všem z Vás, kteří mi během svátků telefonovali nebo posílali své textové zprávy. Přijměte tedy, prosím, prostřednictvím našeho časopisu moje poděkování, ale i omluvu, že jsem na ně nemohl reagovat.

Dovolte mi ale zároveň, abych také já Vám všem alespoň dodatečně popřál do nového roku jen to nejlepší, hodně energie, životního a pracovního elánu a v neposlední řadě především zdraví Vám i všem Vašim blízkým.

Jindřich Hlas, strojvedoucí
a prezident FSČR ve výslužbě

Jeden z Brejlovců Českých drah. Na snímku stroj 754 021-4 (foto ČD)

Brejlovce pro polské železnice

České dráhy uspěly v poptávkovém řízení polského dopravce PKP Intercity na zapůjčení pěti výkonných traťových motorových lokomotiv pro provoz dálkových vlaků na neelektrifikovaných tratích. Český národní dopravce tak na další dva roky zapůjčí do Polska pět lokomotiv řady 754 přezdívaných v Česku Brejlovec a u našich severních sousedů Nurek – „potápěč“.

„České dráhy spolupracují dlouhodobě s celou řadou polských železničních dopravců. Společnost PKP Intercity patří v tomto směru k našim nejvýznamnějším partnerům. Díky úspěchu v jejich poptávkovém řízení se tak prodlouží spolupráce při provozu našich lokomotiv 754 na dálkových spojích PKP Intercity na různých neelektrifikovaných tratích o další dva roky. »Brejlovce«, nebo podle polského zvyku »nurky«, půjčujeme polským partnerům již od března 2014,“ uvedl Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek a doplnil: *„Zapůjčení lokomotiv pro nás představuje i zajímavý dodatečný příjem ve výši asi 2 miliony eur, který můžeme vložit do další péče o náš vozidlový park, do jeho modernizace i do vylepšení dep, ve kterých se naše lokomotivy a soupravy udržují.“*

(Tisková zpráva ČD)

Vlastně se nic nestalo

Titulek tohoto článku vychází z oficiálního hodnocení situace, k níž došlo v sobotu šestého ledna u vlaku GW Train Regio číslo 8105, který se po trati 194 ve směru do Českého Krumlova a do dalších turisticky atraktivních šumavských lokalit vydal z Českých Budějovic v 10.29 hodin. O cestování motorovou jednotkou Regio Sprinter, jež nabízí 65 míst k sezení, byl v ten den takový zájem, že dopravce musel přistavit i autobus.

Na internetovém serveru ***zdopravy.cz***, odkud čerpáme tyto informace, se k události rozvinula poměrně široká diskuze, ale především v samotném článku dostal prostor k vyjádření předseda představenstva GW Train Regio Peter Bosáček: *„Posílili jsme kapacitu autobusem, který jsme měli v Českých Budějovicích k dispozici. Učinili jsme tak nad rámec smlouvy s krajem, o své vůli a na své náklady.“* Jednatel Jihočeského koordinátora dopravy (JIKORD) Jiří Borovka avizoval brzká „klíčová jednání“. Připomněl, že pokud jde o frekvenci cestujících, nabídkové řízení pro soutěž, na základě které stávající dopravce od nového GVD (10. 12. 2017) převzal osobní dopravu v provozním souboru Šumava od národního dopravce ČD, vzniklo před více než čtyřmi lety a nemusí odpovídat současné situaci. Takže alespoň snaha přijmout opatření, aby se podobná situace neopakovala, by tady byla ...

S názvem článku ale přesto nelze souhlasit. Obecně totiž opět „dostala na frak“ důvěra veřejnosti v železniční dopravu. Jak to nazvat jinak, když se, často i se svými dětmi (či vnoučaty), vypravíte na výlet vlakem a nakonec vám nezbude, než usednout do autobusu, který vás k cíli přiveze ještě se zpožděním!? Někde se stala chyba. Z hlouposti anebo záměrně? Současná snaha mnohých politiků (i těch na úrovni krajů!) „liberalizovat“ železniční dopravu za každou cenu se ukazuje být nejen poněkud křečovitá, ale především může být nešťastným a destabilizujícím krokem!

Co čeká šumavské lokálky v příštích měsících? Zejména na jaře a pak hlavně v létě přibude turistů našich i zahraničních (vždyť vlaky směřují i do Českého Krumlova coby historické perly zařazené do seznamu UNESCO), ale v neposlední řadě i cyklistů. Na ty už nebudou čekat ještě loni Českými drahami vypravované cyklovozy. A nepodaří-li se novému dopravci včas zajistit podobně přizpůsobené vagony, pak nelze vyloučit ani to, že před železničními stanicemi přistavené náklaďáky budou kola cestujících z vlaků převážet po silnici. A když těch cestujících bude hodně, opět se pro ně podle potřeby přistaví i nějaký ten autobus. Závazky vyplývající ze smlouvy uzavřené mezi soukromým dopravcem a krajem tak budou splněny! Ale za jakých okolností? Že ekologie, a zvláště v tomto regionu s tak mimořádně krásnou přírodou, hořce zapláče, to už nebude zodpovědné představitele smluvních stran až tak zajímat. Ostatně ani to, že z původně z dopravy železniční se tichou cestou, pomalu ale jistě, stává doprava kombinovaná.

Dovolte mi ale zmínit ještě jednu zajímavost, mírně řečeno pikantní. Ještě 6. února 2014 podepsali hejtman Jihočeského kraje Jiří Zimola a generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený Memorandum o spolupráci v železniční dopravě v rámci územního obvodu Jihočeského kraje. Tento dokument, jehož celé znění najdete na *www.kraj-jihocesky.cz/1903/memorandum_o_spolupraci_v_zeleznicni_doprave*, byl „výrazem aktivní spolupráce a koordinace společného postupu“. Hádejte, kdo z jeho signatářů si v té době z toho druhého dělal větší legraci?

Libor Poláček

Sliby – chyby

Nedávno jsem měl zapnutou televizi právě v době, kdy probíhaly zprávy. Zaujala mě reportáž věnovaná řidičům kamionů. Nic proti nim a určitě není proč jim závidět jejich práci. Tedy hlavně těm našim, jež i nadále zůstávají velmi levnou pracovní sílou. Ani se nedivím, že na západ od našich hranic se mnozí dopravci a vládní představitelé zasazují o to, aby se i našim šoférům v dálkové nákladní dopravě zvýšila odměna. Vadí jim samozřejmě realita levné konkurence! Co ovšem alespoň mě doslova provokuje coby letitého ajznboňáka, to je pokračující likvidace železniční dopravy a zároveň nestydaté preferování dalšího rozšiřování kamionové dopravy. Přitom věřím, že při troše dobré vůle a hlavně dosazením pracovníků lépe kvalifikovaných projektovat a řídit náš dopravní systém by se daly například potraviny, ale i jiné zboží převézt po železnici přes Evropu podstatně rychleji, hospodárněji a zejména nesrovnatelně ekologičtěji.

Na jednu stranu u nás máme, a ve všech pádech skloňujeme, takzvané kotlíkové dotace a na straně druhé sami sebe zamořujeme výfukovými plyny z předimenzované silniční dopravy. Zatím se také příliš nehovoří o tom, že silniční dopravci coby extrémní znečišťovatelé našeho životního prostředí mají zároveň pravidla, jež musí respektovat. Například dodržovat bezpečnostní přestávky. A když nemají kde zaparkovat, prostě se pro ně zabetonuje orná půda. A vše je tak vyřešeno! Tedy jak se to vezme... Zanedlouho se totiž jako lidé sami zlikvidujeme a nebudou k tomu ani potřeba jaderné zbraně či jiné prostředky hromadného ničení.

Před pár lety mě zarazil výrok současného ministra dopravy, který v televizi prohlásil, že nejprve dobudujeme dálnice a potom budeme přesouvat nákladní dopravu na železnici. Prezentovalo se to tehdy jako moudrá myšlenka. V tomto případě však spíše opět platí známé české přísloví *Sliby – chyby*. Z toho, co se děje při současných rekonstrukcích nádraží a tratí, nebo při pokračující a až příliš často značně nedomyšlené liberalizaci železniční dopravy v naší zemi, železnice zde pomalu ale jistě dále chřadne, až jednou s velkou pravděpodobností docela zajde na úbytě.

A leckomu z těch, kdo jsou za tento stav odpovědní, to nakonec ani nebude vadit. Spíše vyhovovat. Vždyť nejdůležitější (alespoň pro ně) přece je, aby i nadále vydělávala především kamionová doprava. Na ekologické železnici jim nezáleží!

Josef Prát, ZO FS Veselí nad Moravou

Počet mimořádných událostí na dráhách vzrostl

Drážní inspekce v roce 2017 evidovala celkem 4655 mimořádných událostí na všech dráhách, což je nejvíce za posledních 10 let. V porovnání s rokem 2016 se jedná o nárůst o 530 mimořádných událostí.

Počet střetnutí na železničních přejezdech v roce 2017 v porovnání s rokem 2016 klesl o dvě procenta, nicméně celkový počet **usmrcených při těchto mimořádných událostech se snížil o více než 24 %**. Nejvyšší počet střetnutí Drážní inspekce eviduje v lednu 2017, kde se událo hned 25 střetnutí, přičemž při těchto nehodách zemřelo 6 osob a dalších 8 bylo zraněno. Více usmrcených během jednoho kalendářního měsíce eviduje Drážní inspekce pouze v srpnu. V roce 2017 docházelo dle statistických výpočtů Drážní inspekce k úmrtí při každém pátém střetnutí.

Mimo železniční přejezdy umírali lidé především **při střetu vlaku s osobou**, kterých jsme v **roce 2017 zaznamenali celkem 258**, což je stejně jako v roce 2016, nicméně počet usmrcených při těchto nehodách vzrostl o 8. Z dlouhodobého hlediska se počet střetů vlaku s osobou a usmrcených při těchto nehodách držel letitého průměru.

Počet mimořádných událostí „nedovolená jízda“, tedy kdy dojde k nedovolené jízdě vlaku nebo posunu za návěstidlo zakazující jízdu, v posledních sedmi letech neustále stoupá. V roce 2017 evidovala Drážní inspekce celkem 84 případů, kdy vlaky projely návěst zakazující jízdu (a dalších 43 případů, kdy se tak stalo při posunu). V porovnání s předchozími lety došlo opět k nárůstu počtu těchto mimořádných událostí, přičemž se jedná o historicky nejvyšší počet „projetých návěstidel“ u vlaků a posunu.

Nejčastěji se stále chybuje při odjezdu vlaku ze stanice (z dopravny). Projetí vlaku za návěstidlo zakazující jízdu tvoří více než jednu třetinu ze všech těchto případů. Drážní inspekce se těmito mimořádnými událostmi dlouhodobě zabývá, závažnost nárůstu nebere na lehkou váhu a v souvislosti s těmito mimořádnými událostmi vydala již celou řadu bezpečnostních doporučení, přičemž řadu z nich opakovaně. Jejich cílem je **nenechávat bezpečnost pouze na jednom lidském činiteli – na strojvedoucím, ale mít jakousi bezpečnostní pojistku, která může mít podobu technického zařízení**, jež při selhání (chybě) strojvedoucího automaticky zastaví ohrožené vlaky, popř. zmírní následky vzniku mimořádné události, **nebo organizačního opatření, kterou je např. klasická výprava vlaku „výpravkou“**. Ta je schopna eliminovat právě nedovolené odjezdy ze stanic (z dopraven).

Mgr. Martin Drápal
mluvčí Drážní inspekce

Trest za nedbalost? Ale komu vlastně!?

Nepřesnou formulací, lajdáckou prací či honbou za senzací za každou cenu některá tištěná i další informační média snadno ubližují i zcela nevinným lidem. A že se to děje často, o tom netřeba pochybovat. Nedávno jsme se o této známé pravdě přesvědčili v internetové verzi Frýdecko-místeckého a třineckého deníku, kde bylo 28. listopadu možno si přečíst článek s názvem „Srážek s vlakem neubývá. V Třinci zemřeli v kolejišti dva muži“.

Zveřejněná zpráva vycházela z informace poskytnuté Krajským ředitelstvím Policie ČR Moravskoslezského kraje, které informovalo o tragické mimořádné události, k níž došlo o den dříve v Třinci. Na železniční trati v místní části Koňská vlak SC 240 Pendolino Košičan jedoucí od Třince směrem na Český Těšín v 18:48 hodin srazil dva muže, kteří na místě podlehli smrtelným zraněním. Během více než dvouhodinového zastavení železničního provozu zde zasahoval Hasičský záchranný sbor a Policie ČR vedle dalšího vyšetřování provedla (jako vždy u mimořádných událostí) u dvaapadesátiletého strojvedoucího dechovou zkoušku, která vyloučila požití alkoholu. A policejní komisařka Lenka Sikorová zdůraznila, že *„ve věci již byly zahájeny úkony trestního řízení pro trestný čin usmrcení z nedbalosti, není však vyloučeno, že bude čin později překvalifikován.“*

V tiskové zprávě PČR zkrátka nebylo nic, co by nějak vybočovalo z obvyklé informační praxe a s čím by bylo možno vážně polemizovat. Jenže autor článku pro Frýdecko-místecký a třinecký deníku se s takovou interpretací popisované tragédie nespokojil a téma raději „uchopil“ jinak. Těžko říct, zda tak učinil úmyslně nebo z hlouposti, ale rozhodně dramaticky působilo, když ve svém textu doslova uvedl: *„Podezřelý ze zabití z nedbalosti je strojvedoucí vlaku.“*

Takové tvrzení je ve světle zde citované policejní zprávy nejen zcela nepravdivé, ale v tomto případě i naprosto skandální. Ani fakt, že v poslední době bohužel stále častěji dochází k tragickým událostem, kdy takto zbytečně umírají lidé, totiž nic nezmění na základní podstatě celého problému, a sice že na železniční trati tito nešťastníci nemají vůbec co pohledávat. Tedy na rozdíl od strojvedoucích, kteří zde vykonávají svoji náročnou a odpovědnou profesi.

A tak k dvěma obětem, jež zaplatily za svoji neopatrnost cenu nejvyšší, přibyla vlastně ještě oběť třetí. Stal se jí strojvedoucí, kterému nejenže se možná objevila další jizva na srdci, jako následek traumatu z této tragické události, ale také díky jeho naprosto křivému obvinění.

Marek Poláček

Strojvedoucí je také člověk aneb Námět na další pravomoci turnusového důvěrníka

Směrnice ředitele odboru kolejových vozidel GŘČD (O12 čj. 5015/2017) z 10. prosince loňského roku obnovila funkci turnusového důvěrníka (TD). Jeho pravomoci, práva a povinnosti jsou přesně popsány a vlastně jsou i v souladu s předchozí praxí výkonu této funkce. Není zde proto mým úmyslem se k nim vyjadřovat. Mám ale za to, že by mělo dojít ještě také k doplnění pravomocí a u jednotlivých DKV také k úpravě v případě jednoho z dalších stěžejních momentů, který taktéž úzce souvisí s výkonem práce strojvedoucích. Jedná se mi o nocležny a o prostory určené pro odpočinek, jež strojvedoucí využívají mezi svými výkony na vlacích. Jsem přesvědčen, že také k nim by turnusový důvěrník měl mít možnost co říct!

Oprávněných výhrad, kritiky a zloby na „úroveň“ zmíněných prostor bylo popsáno na stránkách Zájmů strojvůdce už nepočítaně. Často i s dovětkem, jestli si to ti odpovědní vůbec někdy taky přečtou. Takže za prvé – přečtou, ale nepřiznají to, případně si připraví výmluvy. Za druhé pak oponují tím, že nějakou polemiku na stránkách ZS nepovedou, neboť to není konstruktivní. A za třetí velmi často zvolí osvědčenou variantu zákopové války. Takového polního hraboše. S vystrčeným periskopem jen sledují protivníka, v tomto případě strojvedoucí a jejich „nářky“.

Ale zpět k nocležnám. Je více než žádoucí, aby **včas** a s dostatečným **předstihem** před novým GVD byl TD jednotlivých skupin plus letmo seznámen s nocležnami a odpočinkovými místnostmi a měl možnost **včas** poukázat na nedostatky. A ano, i **odmítnout** (!) některé až ponižující prostory. Samozřejmě, buď praxí i pověření ostatních TSK a letmo. Tedy pokud tito souhlasí a TD **osobně** zkontroluje úroveň a vybavení uvedených míst.

Rozhodně není možná praxe a bohužel dosti zažitý zvyk, že se to „turnusák“ DKV dozvídá až na poslední chvíli a pak již není čas ani příležitost cokoli měnit. Současná ostudná praxe, kdy pokoje „nocleženy“ jsou často i **skladišti** vyřazeného, zničeného a nehygienického nábytku, je nedůstojná a urážející. A vůbec nepochybuji, že zvláště ti, kteří toto považují za „dostatečné“, by jistě v těchto prostorách nechtěli strávit byť jen jedinou noc!

To je ale takový problém vybavit místnosti, kde trávíme nemálo času, stolem, židlí, nočním stolkem s lampičkou anebo rychlovarnou konvicí? A copak vybavit jako bonus stropní svítidlo více než čtyřicetiwattovou žárovkou? Nebo se i na nich musí šetřit?!

Za dobu mé praxe mohu posoudit kvalitu prostor určených na odpočinek a i od kolegů se dozvídám o nocležnách ledacos. Až 98 procent informací je však kritických. K tomu ale případně (pokud vůbec) zaznívají argumenty „odpovědného“, že co bychom tam tak ještě chtěli? Plazmu a PC?! Ohánět se ale něčím takovým, to je přece demagogie, zcela mimo realitu! Ostatně ani odpovědi či reakce ve stylu vět „slibných, chlácholivých a závažnost problematiky ponižujících a dokonce zesměšňujících“ nemají svá opodstatnění. Jde totiž až o příliš vážnou věc. O nic jiného než o kvalitní odpočinek v důstojných prostorách, aby byly vytvořeny předpoklady pro další bezpečný výkon strojvůdcovské služby!

Totéž se ale týká i místností využívaných při krátké přestávce v práci, tedy bez nároku na lůžko. Buď je taková místnost někde ale hooodně daleko, nebo je to tak nevyhovující, že fira raději počká někde na lavičce.

Vím, o čem zde píši, ale zatím nebudu konkrétní. Pak by jistě došlo na slib nápravy tam či onde, ale komplexní řešení by zase vyšumělo do ztracena. A za sebe mohu říct, že v současné době vím vlastně jen o **jediné** nocležně, která má úroveň. Její soukromý provozovatel (snad právě proto?!) je dokonce přístupný i dalším případným úpravám a opatřením vedoucím k vylepšení.

Takže závěrem. Turnusový důvěrník musí mít možnost **včas** navštívit připravované (nasmlouvané) nocležny a jeho slovo budiž rozhodující! Nikdo to nebude zneužívat, ale je potřeba vidět a vědět, že strojvedoucí je také jen člověk.

Aleš Rolenc, DKV Brno

A co říká zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění

§ 4a Ochrana dráhy

(1) Nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak.

(2) Všechna místa na dráze a v obvodu dráhy jsou veřejnosti nepřístupná s výjimkou

a) dráhy a jejího obvodu, pokud je dráha vedena po pozemní komunikaci,

b) dráhy a jejího obvodu v místě křížení dráhy s pozemní komunikací,

c) prostor určených pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou,

d) veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy,

e) volných ploch vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy.

(3) Úrovňové přístupové cesty k nástupišti jsou veřejnosti přístupné, s výjimkou přechodu kolejí když:

a) je dávána výstraha světelným signálem výstražného zařízení pro přechod kolejí,

b) je dávána výstraha akustickým signálem výstražného zařízení pro přechod kolejí,

c) se sklápí, je sklopena, či se zdvihá závora výstražného zařízení pro přechod kolejí,

d) je již bezprostředně vidět nebo slyšet přibližující se drážní vozidlo, křižující přechod kolejí,

e) je přechod kolejí zakázán pokyny provozovatele dráhy.

Technické způsoby výstražného zařízení pro přechod kolejí stanoví prováděcí předpis.

Jako ve výkladní skříni ...

K článku Pozor, jste jak ve výkladní skříni, který vyšel v loňských Zájmech strojvůdce č. 21, nám přišly zajímavé názory, jež polemizují s kritikou, že na některých rychlíkových spojích na trati Praha–České Budějovice ve slunných dnech strojvedoucí stáhli rolety na bočních oknech svých lokomotiv. Připomeňme, že autor otištěného příspěvku Zdeněk Michl st. to považoval za riziko pro bezpečnost železničního provozu, nad kterým se podivovali i výpravčí.

Kolega Miloš Brunner nás ale upozornil, že *„některé nové lokomotivy už ani nemají boční okna, například u Vectronů, a na mnoha tratích už není, kdo by vzhledem k rozšiřujícímu se dálkovému řízení dopravy dával nějaké návěsti. Je to trend nové doby.“*

Zatažené boční rolety považuje za přirozené opatření proti oslňujícímu slunci i člen prezidia FSČR Josef Bock, který dodává: *„A návěsti přece vidím čelním pohledem.“*

Rozdíl dvou měsíců

Dva snímky téhož CityElefantu 471 / 971 018 nám poslal kolega Jaroslav Krupička. Oba záběry této elektrické dvoupodlažní jednotky Českých drah byly pořízeny v železniční stanici Kolín. Časově je doslova na den od sebe dělí pouhé dva měsíce. Zatímco první snímek byl pořízen 15. listopadu loňského roku u 3. nástupiště, kdy „Ešus“ odjížděl do Pardubic, ten druhý je z časného rána 15. ledna 2018, kdy zastavil u čtvrtého kolínského nástupiště jako vlak 2502 z Benešova u Prahy a pak se zde obracel na vl. 9115 do Stráančic.

Další komentář k proměně, kterou tato vlaková souprava bohužel prošla, snad ani není nutné připojovat! *-jk-*

I tak může vypadat péče o strojvedoucí na dělené směně

„Dobrý večer, strojmistře, hlásím se na spací Beroun.“ – „Ahoj, tak dnes si to piš nepřerušeně, zase nefunguje topení.“ Takto nějak mohl vypadat nástup na směnu „spací Beroun“ na vlak 3569.

V krásné a malebné krajině Nízkého Jeseníku se nachází nevelká železniční stanice Moravský Beroun. Do doby, než došlo k rozhodnutí šetřit za každou cenu, byla směna nepřerušená. Od GVD 16/17 se směna přerušila v délce 2:19 hod. Tato doba se vykázala jako práce přesčas, protože po určitý čas nebyla k dispozici místnost pro dělenou směnu.

Po zprovoznění místnosti pro dělenou směnu, která je vytvořena z bývalé prodejny nádražního bufetu a kterou podle všeho nikdo nebyl schopen řádně zkontrolovat, jsme byli odkázáni na místnost, ve které není umyvadlo, nebyly osazeny žaluzie popřípadě závěsy a sítě v okně, světlo se nedá rozsvítit u vstupních dveří, ale asi o tři metry vedle na přilehlé zdi. Záchod s umyvadlem jen se studenou vodou je přístupný z nástupiště po zapůjčení klíče u výpravčího. Na WC není přístup z místnosti pro dělenou směnu, ale zhruba ve vzdálenosti 25 metrů venkem kolem budovy.

Pokud vím, tak ani nevyšlo nějaké opatření, které by nás seznámilo s tím, že je v Moravském Berouně zřízena místnost pro dělenou směnu a kde přesně se nachází. Tuto informaci jsme si předávali mezi sebou. Po příjezdu vlaku do Moravského Berouna ve 00:22 a odstavení jednotky 814.2, jsem obdržel od výpravčího klíče s vysvětlením, kde se vůbec ona místnost nachází. Tuto informaci nám v domovské jednotce také jaksi zapomněli sdělit!

Místnost je přístupná od silnice z druhé strany staniční budovy, kde ovšem nesvítí žádná světla. Komunikace podél stanice není nijak osvětlena a drážní lampy sem nesvítí, nebo jsou už zhaslé. Přístupová cesta není zpevněná v celé svojí délce. Až po našich stížnostech se provedlo vysypání jemným štěrkem asi v délce 5 metrů a o šířce 40 cm. Tato stezka je již rozježděna parkujícími vozidly, která stojí proti vstupním dveřím. Po dešti je tak místnost prakticky nepřístupná.

V místnosti je stoleček, židle, válenda, lampička a varná konvice, která nebyla až do nedávna kam zapojit, protože chyběla prodlužovačka, a asi pět balení balené vody, protože v budově je voda nepitná.

Asi půl roku trvalo, než se vůbec vyřešil úklid místnosti. Do té doby se tam neuklízelo. Topení je řešeno dvěma elektrickými přímotopy, které občas netopily z důvodu vypnuté elektřiny do místnosti.

Až po našich častých připomínkách a urgencích, které řešila nejen základní organizace FS Olomouc, ale i prezidium FS a oddělení BOZP při naší profesní odborové organizaci, se těmito problémy začalo zabývat vedení depa. V poslední době se konečně podmínky zlepšily, topení již stále topí a máme prodlužovačku. Nevýhoda je ovšem ta, že je v místnosti v poslední době cítit silný zápach ztuchliny a vlhko, které vystupuje ze zdí.

JK

— Zajímavá tabulka —

Náš redakční spolupracovník Zdeněk Sedlák objevil nedávno zajímavou tabulku na ruském lůžkovém voze RZD 80 369. Zkratky vedle obrázku kotvy vpravo znamenají trajektové linky, což ale vlastně není pro železniční provoz až tak podstatné. Zajímavé je ovšem označení států, na jejichž železniční tratě vůz smí zajíždět. To značení je ale asi dost staré, když tam je Česko uvedeno jako ČS.

Ale i některé další státy mají už jiné značky. Třeba Turecko je tady ještě TC, ale má být TR. Itálie má být I, Norsko N. Jak to jede přes Slovensko, když zde není uvedena jeho značka, je docela záhada.

„Nejvíc mne zaujalo označení J. Podle platných kódů má tuhle značku Japonsko. To by mne zajímalo, zda tam tento lůžkový vůz vůbec někdy byl,“ uvádí ve svém komentáři kolega Sedlák a na závěr poznamenává: *„Asi to nikdo nikdy nekontroluje. Hledal jsem rok výroby vagonu, ale všechny tabulky jsou zamalované vrstvou barvy. Odhaduji to na léta 1980 až 1990 a asi to vyráběl Waggonbau Bautzen. A pořád to jezdí a může to i do Japonska. To je technika!“*

I na vás se těší roubená chalupa ve Velkých Karlovicích

Základní organizace FS Suchdol nad Odrou nabízí možnost využít roubenou chalupu ve Velkých Karlovicích, č.p. 254, kde je k dispozici podkroví se dvěma apartmány s vlastním sociálním zařízením. Celková kapacita je 10 lůžek. Parkování vozidel je u chalupy.

Každý apartmán má jeden obytný pokoj vybavený kuchyňským koutem (lednička, sklokeramická varná deska, nádobí, jídelní stůl, sedací souprava, TV), ložnici a vlastní soc. zařízení. Apartmány: 1. 1+1, obytný pokoj + ložnice pro 3 osoby, vlastní samostatné soc. zařízení (WC, umyvadlo, sprcha); 2. 1+1, obytný pokoj + ložnice pro 5 osob, vlastní samostatné soc. zařízení (WC, umyvadlo, sprcha). K jednomu nebo druhému apartmánu lze připojit ještě pokoj (ložnici pro dvě osoby).

Roubenka je cca jeden kilometr od nádraží žst Velké Karlovice, obchod cca 500 m s občerstvením (v sezónu obědy) a nedaleko řada restaurací. V létě pod chatou cyklostezka č. 50 Bečva (Vsetín–Velké Karlovice–na Slovensko nebo Soláň, lesní Bike park Kyčerka), v létě koupaliště v Karlovicích nebo koupání ve Valašském Balatonu v Novém Hrozenkově, navštívit je možno skanzen Rožnov atd. V zimní sezónu jsou vedle chaty lyžařské běžecké tratě, lyžařské areály pro sjezdové lyžování jak v Karlovicích, tak lyžování na Soláni nebo Bečvách, Bílé atd.

Cena léto 300 Kč / zima 350 Kč za osobu a noc

V případě zájmu se můžete obrátit prostřednictvím mailu na předsedu ZO FS Suchdol nad Odrou: ***jiri.morcinko@gmail.com***. V mailu uveďte požadovaný termín, počet osob, vaši ZO FSČR a kontakt (adresu, telefon, e-mail), do předmětu uveďte „Chata Velké Karlovice“. Bude Vám zaslána informace o volné kapacitě, číslo účtu k poukázání platby a podrobné informace k pobytu.

CK SUSANNA VIAGGI

JIŽNÍ ITÁLIE

Marina di Camerota

zděné a dřevěné bungalovy, apartmány
přímo u soukromé pláže,
vlakové spojení až do místa

www.susanna-viaggi.cz

tel.: 607 101 707

Navštivte penzion Real

Penzion **Real v Bedřichově v Jizerských horách** vám i v roce 2018 nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Bližší informace na ***www.ubytovani--bedrichov.eu/***, kde je také **v provozu rezervační systém**.

V Rakovníku byla otevřena nová hala pro opravu a údržbu kolejových vozidel

Dvoukolejnou halu pro opravy a údržbu motorových jednotek, dieselových lokomotiv a dalších kolejových vozidel určených pro osobní dopravu v Rakovníku otevřely České dráhy. Stavba za 57 milionů korun, jejíž součástí je i sklad a zázemí pro zaměstnance, trvala od února do prosince 2017 a v hale nyní probíhá tříměsíční zkušební provoz.

„Původní opravárenské prostory vybudované původně pro údržbu parní trakce už současným požadavkům na údržbu nových vozidel motorové trakce nevyhovovaly. Ať již délkou, která neumožňovala opravu ucelené jednotky, nebo v některých případech ani vybavením. Nový objekt svou komplexností výrazně zlepšil podmínky pro opravárenství a našim zaměstnancům přináší moderní pracovní prostředí. Díky tomu očekáváme zrychlení oprav, zvýšení jejich kvality a spolehlivosti vozidel, což se pozitivně odrazí v plnění jízdního řádu nebo nasazení plánovaných souprav,“ uvedl Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku, který ještě doplnil: *„V Rakovníku je dnes soustředěno 49 jednotek Regionova, téměř čtvrtina všech těchto dvoupodlažních souprav, které vypravujeme hlavně ve Středočeském a Ústeckém kraji. Zlepšení servisu tak zaznamená velké množství cestujících od Prahy po Chomutov a Most.“*

Hala tvoří jedno komplexní plně vybavené pracoviště na opravu motorových jednotek i samostatných vozidel. Měří sedmdesát metrů, což umožní současnou údržbu čtyř motorových jednotek Regionova. To výrazně sníží časové i finanční nároky na rozpojování, údržbu, posun a přepravu jednotek do jiných lokalit. Součástí dvoukolejné haly, vybavené např. posuvnou servisní lávkou, mostovým jeřábem o nosnosti 5 tun, sloupkovým kanálem či zvedákovou soupravou osmkrát 25 tun, je i dílenská část pro opravy komponent vozidel, sociální zařízení, zázemí pro zaměstnance a sklad náhradních dílů. Užitná plocha objektu činí 1 016 m² a dílen a zázemí 207 m². Hala vyrostla ve východní části areálu provozní jednotky Rakovník DKV Plzeň.

Ke stavbě byl využit pozemek, na němž byl umístěn sklad pohonných hmot. Po jeho přemístění vyrostl nový objekt haly s celkovou zastavěnou plochou 1 286 m². Kolejově je hala napojena přes stávající kolejiště lokomotivního depa do kolejiště v žst Rakovník.

Tisková zpráva ČD

Blahopřejeme k jubileu

Třináctého ledna oslavil náš kolega, strojvůdce na penzi a člen základní organizace FS Trutnov **Ondřej Hylmar** 70 let. Do mnoha dalších let mu přejí kolegové ze Staré Paky hodně zdraví, spokojenosti a sportovních úspěchů. Foto jubilanta pořídil 2. září 2006 v železniční stanici Turnov Brutus. Za Starou Paku Olda Planík

K jednomu „vysvětlení“

V době, kdy České dráhy jako národní dopravce dráhy mají problémy udržet v provozu nejen čtyřicetileté lokomotivy, ale často i některá svá nová vozidla a vlakové soupravy, se mnoho jejich vagónů oboustranně označuje nápisem, že na provoz přispívá stát. To, že je jízdné regulováno výměrem ministerstva financí, ví snad ale přece skoro každý! Ostatně i na „komerčních“ spojích ČD jezdí vozidla, která byla spolupořízena ze státního rozpočtu nebo za přispění fondů EU. Snímek Vladimíra Seluckého byl například pořízen na jednom z rychlíků provozovaných na trase mezi jihomoravskou metropolí a Bohumínem.

A tak nás ještě napadá, zda by k takovému polopatickému vysvětlení pro veřejnost (aby to měla kompletní) nebylo možno ještě něco doplnit. Například, že na provoz v úseku Brno–Vyškov a zpět přispívá také Jihomoravský kraj v rámci Integrovaného dopravního systému JmK. A pak by se mohla ještě vyvěsit třeba i tabulka s nápisem: *„Tento vůz vstoupil do páté desítky let svého provozu. Děkujeme mu, že to vydržel. Kamiony a autobusy tohoto stáří jsou už třicet let sešrotovány. Vaše ČD“*

Zbrojení parní lokomotivy a pohled do remízy lokomotivního depa Všetaty. Snímky z archivu Jana Kudličky

Všetatská výtopna – zbyly jen vzpomínky

Začátkem roku 2017, bylo to v lednu, proběhla totální likvidace již několik let opuštěného, proto také různými živly rozkradeného a zdevastovaného lokomotivního depa ve Všetatech. Při pohledu na postupující likvidaci tohoto lokomotivního zázemí mi hlavou proběhly vzpomínky na dobu, kdy jsem/jsme okolo tohoto objektu jezdili.

Již má úplně první směna na lokomotivě coby pomocníka v zácviku 16. listopadu 1967 vedla z Ústí nad Labem okolo Všetat do Kutné Hory a zpět. Toto depo jsme vždy objížděli dlouhým obloukem, neboť stálo poblíž mimoúrovňového křížení dvou tratí. Trať, kterou jsme nadjížděli, byla z Kralup do Turnova (bývalá Turnovsko-kralupsko-pražská dráha, TKPE. Ta „naše“ uhelná dráha z Ústí n. L. směr Nymburk je bývalá Rakouská severozápadní dráha, ÖNWB. Nymburská trať musela šplhat do výšky jen proto, že byla stavěna později. A mohu-li to tak nazvat, tak trať z Ústí n. L. do Nymburka a zpět byla takovou mojí Alma mater, kde jsem se učil a získával své první zkušenosti pro práci u ČSD. Do všetatského depa jsme se jako ústečtí strojvedoucí dostávali jen výjimečně, nebylo elektrifikované.

Podívejme se trošičku do historie. Na TKPE, neboli Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn byl provoz zahájen 15. října 1865, zatímco na ÖNWB – Österreichische Nord West Bahn, na části nazývané Polabská dráha, byl provoz zahájen až 1. ledna 1874. Tato trať vedla z Nymburka přes Lysou do Střekova s odbočkou do Ústí n. L., kde se napojovala na bývalou Ústecko-teplickou dráhu. Ze Střekova trať pokračovala přes Děčín do Žlebu, kde se napojila na trať do Saska.

Když byla před 153 lety postavena turnovská trať, tak stanice a depo Všetaty tam nebyly. Byly tam stanice Chlumín a další až Byšice. Stanice Neratovice byla dána do provozu až v roce 1872. Teprve se stavbou Polabské dráhy se řešila problematika propojení obou tratí. A tak vzniklo nádraží Všetaty, stavěné v letech 1872–73. Nádražní budova stojí mezi oběma tratěmi jako tzv. ostrovní nádraží. Tento způsob je použit např. v nádraží Ústí nad Orlicí, také v Hulíně anebo ve starém, dnes již neexistujícím nádraží v Bílině. Původní název stanice byl Wšetat, po vzniku ČSR v roce 1918 se krátce jmenovala Všetaty-Přívory a od 1. ledna 1924 jen Všetaty.

Se vznikem nového nádraží ale nevzniklo depo, tedy jak se tehdy říkalo výtopna. Pouze v místech, kde se ve stanici obě trati rozcházejí (jižní zhlaví) byla točna, vodní jeřáb a skládka uhlí. Prostor bývalého zázemí lokomotiv se měl nacházet za výhybkou č. 105, která vedla do prostoru nyní zbouraného depa. Také možná i objekt pro nejnutnější provozní ošetření lokomotiv, tedy jen střecha na sloupech bez bočních stěn. V období první republiky, v letech 1930 a 1931, bylo přestavováno celé pražské zhlaví a v plánu byla stavba nové výtopny. Přestavba však skončila jen drobnými úpravami stávajícího zařízení a výměnou točny. Teprve v období protektorátu, kdy byl velký nárůst nákladní dopravy, nařídila okupační správa velkou přestavbu. Rotunda s točnou byla postavena asi 300 m dále od stávajícího zařízení, téměř až u křížení obou tratí. V období války se měli na výstavbě podílet vězňové z koncentračního tábora. Celá stavba byla zakončena až v roce 1947. Dominantou celé výtopny byla nová vysoká vodárenská věž v kombinaci betonu a ostře pálených cihel. Projekt na vodárnu vypracoval architekt Josef Danda, mj. autor projektu současného pardubického nádraží.

Celá desetiletí patřilo všetatské lokomotivní zázemí parní trakci. Je velice pravděpodobné, že za války se zde objevovaly i válečné lokomotivy řady 555.0. Z té doby není moc informací. Zato z doby poválečné se zachovaly alespoň nějaké informace o stavech lokomotiv. Ve stavu byla 344.107 s tendrem 713.019 (v květnu 1953 předána do Ústí n. L.), 324.346/311.040, 324.389/311.013 – předány do Ústí v červenci 1963. Z řady 434.1 se tam prostřídaly stroje čísel 108, 120, 128, 154, 156, 173. Stroje 524.012, 110, 111, které zde skončily v roce 1968, a místo nich přišly z Nymburka 524.207, 19, 25, 35, 62, 70. I v tomto případě platí, že zde nebyly všechny najednou, ale různě se měnily.

Pro těžší výkony zde byly nasazeny stroje řady 534.044, 062, 136, 322, 324 a 506. Tyto stroje, a také 534.03, v roce 1969 vystřídaly ještě silnější stroje řady 556.0 čísel 140, 162, 286, 326, 373 a 412. Objevily se zde i lokomotivy typicky osobní, i když ve Všetatech už zastávaly pozici osobních lokomotiv v důchodu. Letmo zde jezdily dvě „Sedmičky“ 354.754 a 111. Při elektrifikaci Polabské dráhy na konci padesátých let zde pracovní vlaky vozilo jedno „Torpédo“ 354.0. Také válečné stroje „Němky“ 555.0 byly v depu až do šedesátých let a v té době měly turnus s prázdnými uhláky přes Kralupy, Lovosice a přes kopečky po kolejích bývalé Severočeské transverzální dráhy přes Úpořiny až do Světce.

Kdo zná tuto kopcovitou trať přes České středohoří, pochopí, že zde nebyla lehká služba. Když na podzim vypukla řepná kampaň, tak řepáky vozily lokomotivy „Krasin“ 456.0. V roce 1964 zde končí „Němky“ – odcházejí do SSSR na rekonstrukci vytápění mazutem. Mezi nimi i místní 555.076. „Němky“ nahradily poválečné lokomotivy 534.0322, 324 a 506 („Kremáci“).

V šedesátých a hlavně v sedmdesátých letech docházelo u ČSD k velkému rozvoji motorizace, a tak i zde byla parní trakce postupně nahrazována trakcí motorovou. Na posunu v depu se objevila i jedna T 212.0 (703). Na traťové, přetahové a zálohové výkony přicházely nové stroje řad T 458.1 (721) inv. čísel 141 a 143, jeden T 435.0 (720) velký a malý „Hektor“ a několik čmeláků T 669.0 a 1 (770, 771). Nelze ani zapomenout na zahraniční stroje přezdívané „Sergej“, tedy lokomotivy ř. T 679.1, a sice čísla 1520 a 1429. Ty přišly přímo z výroby v letech 1972 a 73. Pak byly vyměněny za čísla 1069 a 1073, později se zde objevovaly i stroje T 679.1330, 506, 507 a 508. V roce 1973 odcházejí poslední parní stroje a depo je plně motorizované. Pro oblast elektroúseku – opravy trakčního vedení zde byly dislokovány rekonstruované motorové vozy ř. M 131.2 (890), později přišel nový M 153.0048 (892) a M 250.028 (893).

Z důvodu celkové motorizace byla v roce 1972 ve Všetatech postavena provizorní výdejna pohonných hmot. Pro potřebu velkých motorových lokomotiv a také jako strategická vojenská zásoba bylo v areálu depa v roce 1997 dáno do provozu nové zařízení pro zbrojení naftou. Dva zásobníky měly celkový objem 75 000 litrů paliva. Stavba byla akcí ministerstva obrany, které ji i hradilo.

Všetatské depo obsluhovalo vozební ramena směrem na Kralupy i opačně směrem na Mladou Boleslav, ale také směr Nymburk a Ústí n. L. A nebyly to jen manipuláky. Všetaty měly také turnus osobních vlaků na motorových vozech na rameni Lysá n. L.–Mělník a Mělník–Praha. Zpočátku to bylo na motoráčcích M 152.0 (810), které později nahradily zastaralé motoráky z šedesátých let řady M 240.0 (820) čísel 021, 56 a 58. Do roku 1960 patřila pod depo i strojová stanice Mělník, kde byl zajišťován posun jak ve stanici, tak na vlečce do přístavu. Strojová stanice v Mělníce byla podřízena depu Ústí n. L. aby se později dostala opět pod Všetaty a nakonec byla úplně zrušena v roce 1990.

Ještě jedna velká změna postihla toto depo, od 1. ledna 1997 Všetaty přestávají být součástí lokomotivního depa Nymburk a staly se podslužebnou depa Louny. V té době se do všetatského depa dostaly i stroje T 478.1029 a 217 (751) a na Neratovické záloze pak byly stroje 730.010 a 730.012. Některé výkony byly i v elektrické trakci, a sice na ústeckých elektrických lokomotivách. Dlouhodobě tam jezdila E 469.2011 (122).

V devadesátých letech nastal velký pokles v nákladní dopravě a s tím klesaly i výkony pro depo Všetaty. Nic ale nenasvědčovalo brzkému konci. V roce 1991 byla provedena generální oprava kolejiště depa, 1993 generálka vodárenské věže. V roce 1996 bylo provedeno částečné zateplení rotundy, zavedena pitná voda do celého objektu, uskutečnila se oprava střechy, výměna oken a ústředního topení. Přes všechny tyto stavebně nákladné aktivity bylo ovšem rozhodnuto depo zrušit. Stalo se to v roce 2004. Lokomotivy byly předisponovány do jiných dep a pro strojvedoucí, kteří zajišťují provoz v místě a blízkém okolí, byla jako místo pracoviště určena malá budova vedle nádraží. Někteří kolegové zůstali v místě, jiní podle místa bydliště přešli do jiného depa. Co mne ovšem zaráží, je to, že pár let před uzavřením provozu v depu, v něm proběhly již zmíněné nákladné opravy a rekonstrukce. To byly peníze opravdu vyhozené do kanálu.

Osobně jsem se do všetatského depa poprvé dostal začátkem 90. let. To byl zaveden zvláštní parní vlak pro děti železničářů jedoucí z Ústí n. L. na tábor do Spálova. A tehdy ve všetatském depu jsme se na točně otáčeli, aby mašina jela stále komínem vpřed, a také jsme dobírali vodu. Představte si „Mikádo“ 387.043 na točně ve Všetatech!

Později, to už jsem byl pár let ve funkci strojvedoucího instruktora, přišlo z „věrchušky“ nařízení, že musíme kontrolovat strojvedoucí a další zaměstnance ČD i z jiných výkonných jednotek. To se sice už dělalo, ale asi se jim to zdálo málo. A tak jedna z variant byla i kontrola ve Všetatech. Byla to jedinečná možnost poznat život v depu i zevnitř. A kromě jiného, měl jsem tam i moc dobrého kamaráda, tedy o důvod více. Co mě v tom malém depu zaujalo hned napoprvé, bylo ticho. Depo bylo ze tří stran obklopeno tratěmi s velkým provozem, ale žádný velký hluk tam nebyl slyšet. Panoval tam téměř božský klid a ticho. A to vzdálenost od kolejí se počítala na pár desítek metrů, ke kralupské trati ještě mnohem blíže.

Někdy začátkem 80. let se natáčel jakýsi film z období války a v depu za točnou se objevila parní lokomotiva 434.2 s tendrem s namalovanou říšskou orlicí a německými nápisy. Osoby neznalé situace jsem zkoušel přesvědčit, že takto to tam stojí už od války. Pokud si někdo myslí, že to není možné, tak odpovím, že JE. V ústeckém depu, v jeho vozové části, byl nad jedněmi dveřmi vedoucími ke kancelářím na bílém podkladu černě provedený německý nápis VERWALTUNG. Česky to znamená „správa“, myšleno správa dílen. A tento nápis tam vydržel asi až do roku 2010, kdy bylo prováděno zateplení budov vozovky, a nápis zakryla polystyrenová izolace.

Depo ve Všetatech skončilo, depo už není, jen rovná pláň zarostlá lebedou. Zbyly jen vzpomínky na roky práce, seznamy lokomotiv, které depem prošly, a také pár fotografií lokomotiv a lidí, kteří tam pracovali.

Dalo by se říci, že nic jiného nezbylo. Ale přece jen zbylo. Část kolejiště z depa byla demontována a převezena do muzejního depa ČD v Lužné u Rakovníka, kde slouží dodnes.

Josef Oliva, strojvedoucí v. v.

Za pomoc při shánění některých údajů a fotografií velmi děkuji kolegům J. Kudličkovi, J. Motyčkovi, K. Sekerovi, Ol. Menčlovi, Jar. Studenému a také ing. Zd. Šindlauerovi za laskavé svolení k čerpání historických údajů z jeho knihy Turnovsko- kralupsko-pražská dráha.

Obraz zmaru – všetatská výtopna již opuštěná a zdevastovaná (foto z archivu Jana Kudličky)

Poslední rozloučení

Dne 28. prosince 2017 odešel na věčnost náš kamarád a kolega strojvůdce v. v. z depa Havlíčkův Brod, pan **Jaroslav Spilka**. Zemřel ve věku 71 let. Čest jeho památce.

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

Výbor a členové ZO FS Havlíčkův Brod

Vzpomínka

Vážení kolegové, dovolte, abychom i v našem časopise zavzpomínali na našeho kolegu a strojvedoucího ve výslužbě z chomutovské základní organizace FS, pana **Pavla Volfa**, který nás opustil dne 4. ledna 2018 po krátké těžké nemoci ve věku nedožitých 65 let.

Kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu tichou vzpomínku společně s kamarády a členy Federace strojvůdců.

Výbor a členové ZO FS Chomutov

Společenská rubrika

Prvním letošním jubilantem v královéhradecké základní organizaci je strojvedoucí ČD Cargo **Kamil Kára**, který je i dlouholetým členem výboru této ZO. Osmého února se dožívá v plné formě 60 let. Členové i výbor základní organizace Federace strojvůdců Hradec Králové mu přejí pevné zdraví, trošku toho štěstí a hodně spokojenosti a životního elánu. A taky ať mu stále chutná.

***

Osmého února bude své 55. narozeniny slavit náš kolega **Jaroslav Matura**, strojvedoucí a místopředseda základní organizace FS Prostějov. K tomuto jubileu mu srdečně blahopřejí a do dalšího spokojeného života hodně úspěchů, štěstí a především zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z prostějovské ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 6. února oslaví své 50. narozeniny náš kolega, člen základní organizace FS Horažďovice předměstí, strojvedoucí, pan **Vlastimil Hlaváč**. Do druhého půlstoletí hlavně hodně zdraví a k tomu štěstí a spokojenost přejí výbor a ostatní členové horažďovické ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 24. ledna oslavil svou první padesátku náš kolega strojvůdce, pan **Petr** „Aligátor“ **Folbrecht** ze základní organizace Federace strojvůdců Česká Lípa. Výbor a kamarádi z českolipského depa přejí Petrovi brzké uzdravení a zároveň moc a moc štěstí v novém působišti.

***

Svá významná životní jubilea již na začátku tohoto roku oslavili dva naši kolegové z čerčanské základní organizace FS: **Pavel Filip** 5. ledna slavil 50 let a **Pavel Tůma** jen o den později rovnou sedmdesátku. Výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců Čerčany jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí jen to nejlepší, spokojenost a zejména zdraví.

***

Dne 16. října 2017 odešel do předčasného důchodu kolega a dlouholetý člen základní organizace FS Tanvald **Antonín Martínek** a 21. prosince odešel do řádného důchodu kolega a dlouholetý člen této ZO **Pavel Legeza**. Oběma svým spolupracovníkům přejí kolegové z tanvaldské ZO Federace strojvůdců roky zaslouženého odpočinku, spoustu zdraví, klidu a pohody v další životní etapě.

***

Na samotného Silvestra, 31. prosince 2017, ukončili svou profesní dráhu a odešli na zasloužený odpočinek po dobře vykonané práci tito strojvedoucí: **Miroslav Švarc**, **Vladimír Švehlík**, **Zdeněk Wiesner** a **Zdeněk Navrátil**. Do dalších let jim přejeme pevné zdraví a hodně spokojenosti v osobním životě. Členové a výbor základní organizace FS Krnov

***

Mezi našimi lednovými a únorovými jubilanty je i několik kolegů, kteří jsou členy základní organizace Ostrava-Cargo. Své 55. narozeniny oslavili 12. ledna **Roman Sasín**, 28. ledna **Jiří Folvarčný** a 30. ledna **Jan Petr**. Rovnou šedesátku slavil 12. ledna **Stanislav Vajda** a stejné životní výročí ještě oslaví 6. února **Josef Kubala** a jen o den později i **Jindřich Valový**. Do dalšího života jen vše nejlepší a zejména pevné zdraví jim přejí výbor ZO a ostatní kolegové.

***

Patnáctého února bude svoji první padesátku slavit náš kolega **Jaroslav Schreck** a ve stejný den rovnou šedesátku oslaví kolega **Ladislav Hrabák**. Šedesáté narozeniny bude již 16. února slavit i kolega **Miroslav Kolář**. Všichni oslavenci jsou ze základní organizace FS DKV Praha, jejíž výbor a ostatní členové jim přejí ještě mnoho let ve zdraví, štěstí a spokojenosti v práci i osobním životě.

***

Dne 13. ledna oslavil své 50. narozeniny náš kolega **Martin Štorek**, strojvedoucí a člen základní organizace FS Kladno, kde je i předsedou revizní komise. Do druhé padesátky mu výbor a ostatní členové kladenské ZO Federace strojvůdců přejí jen to nejlepší, pevné zdraví, spokojenost a pohodu v práci i osobním životě.

***

Třetího února oslaví své 65. narozeniny kolega **Josef Stříteský** ze základní organizace FS Letohrad. Hodně zdraví a štěstí do dalších mnoha let spokojeného života mu přejí výbor a členové letohradské ZO Federace strojvůdců.

***

V únoru oslaví své sedmdesáté narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: 7. února **Milan Rybička**, 9. února **Václav Vegricht** a 13. února **Petr Menšík**. K tomuto významnému životnímu výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

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