● Další informace z jednání prezidia FSČR s členem představenstva ČD Miroslavem Kupcem ... str. 1 ● Co by měl vědět každý kolega strojvedoucí letmo ... str. 1 ● Jak má fungovat „hlídací pes“ ... str. 1 ● Kdo platí externí náklady? ... str. 2 ● Navoněná bída ... str. 2 ● O vzletných slibech a realitě ... str. 2 ● Věta nechtěná i chtěná ... str. 2 ● Rekonstrukce legendární Slovenské strely bude zahájena již letos ... str. 3 ● Střípky vzpomínek kolegy Zdeňka Kosteleckého ... str. 3 ● Parní lokomotivy tří barev ... str. 4 ● Nabídka slevy na automobil ... str. 4 ●

číslo 4

28. února 2018
ročník 71

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Letmo u ČD nemusí být vždy jen za trest

Zaměstnanci letmo, neboli dle zákona (resp. Nařízení vlády 589/2006 Sb.) zaměstnanci v drážní dopravě, nemůže zaměstnavatel vzhledem k podmínkám provozu vypracovat v rámci nerovnoměrně rozvržené pracovní doby písemný rozvrh týdenní pracovní doby a seznámit jej s ním nejpozději dva týdny před začátkem období, na něž je pracovní doba nerovnoměrně rozvržena. V současné době je u ČD v režimu letmo zařazena cca jedna třetina všech strojvedoucích. Většinou se jedná o jakýsi zažitý postup, kdy letmo je další „stupínek“ při obsazování výkonů zejména mladšími kolegy. Někdy se ale tento způsob velmi pestrého života stane pro část kolegů tím nejlepším způsobem, jak plánovat svůj čas osobní a dobu pracovní. Potom tím nejdůležitějším základem tohoto pracovního stylu není jen holé konstatování pravidel stanovených například v kolektivní smlouvě, ale hlavně oboustranná slušnost a vstřícnost strojmistra a strojvedoucího letmo, protože, co si budeme povídat, jedná se v podstatě o jakousi symbiózu, bez které to i se sebelepší kolektivní smlouvou prostě nejde. Hlavním smyslem tohoto článku je ve stručnosti jeho čtenáře seznámit se všemi pro a proti zařazení letmo. Tím hlavním proti je samozřejmě neznalost jakéhokoliv naplánování volna či směny i na nejbližší budoucnost.

Zaměstnavatel je sice podle kolektivní smlouvy povinen předat i letmo zaměstnanci tzv. předběžný průběžný plán na čtyři kalendářní týdny dopředu, několik roků u kolektivního vyjednávání ovšem upozorňujeme na fakt, že zejména u profese strojvedoucí je tento plán víc než fikcí a v praxi se nepoužívá. I přes tuto skutečnost ale stále platí, že v jednotlivých kalendářních měsících nesmí rozdíl mezi plánovanou a stanovenou týdenní pracovní dobou přesáhnout +/- 12 hodin, v případě dohody s odborovou organizací zastupující zaměstnance na daném pracovišti max. +/- 26 hodin. Pro lepší pochopení je toto naplánování graficky znázorněno v metodickém pokynu (MP) ke kolektivní smlouvě ČD (str. 89).

Platí, že zaměstnanci letmo pracují podle potřeb zaměstnavatele a většinou jsou jim směny plánovány na období cca 5 dnů dopředu, záleží to většinou na zažitém způsobu jednotlivého pracoviště. Z toho vyplývá pro zaměstnance letmo, že je-li mu další směna „nakomandována“ v době kratší než 48 hodin před nástupem a zaměstnanec na tento výkon nastoupí, jedná se o práci přesčas. A stejně tak je-li nařízen mimořádně delší výkon oproti původně stanovenému, bez ohledu na aktuální stav hodin v kalendářním měsíci. Další přesčas může vzniknout při vyhodnocení vyrovnávacího období, které je na letošní rok stanoveno od 1. ledna do 31. března. Další období je od 1. dubna do 30. září a poslední vyrovnávací období je od 1. října do 31. prosince 2018. V řeči čísel to znamená, že v 1. období je nutné odpracovat 462.52 hod, ve druhém období 941.09 hod a v posledním je to celkem 473.09 hod.

V případě dohody zaměstnance se zaměstnavatelem jen ve výjimečných případech lze dojednat výkon, který spadá do doby nepřetržitého odpočinku zaměstnance, a v tomto případě se jedná o práci přesčas v týdnu.

V případě, nařídí-li zaměstnavatel mimořádně kratší výkon práce proti původně stanovenému rozvrhu směn, nebo není-li ze strany zaměstnavatele naplněn zde již zmiňovaný objem hodin za vyrovnávací období a nebrání-li tomu důvody, které se posuzují jako výkon práce podle NV 590/2006 Sb., jedná se o překážku na straně zaměstnavatele.

Zákonný odpočinek pro zaměstnance obecně je stanoven na 36 hodin v období sedmi po sobě následujících dnů, nepřetržitý odpočinek v délce 48 hodin náleží zaměstnanci jednou za dva týdny. Zaměstnanec letmo má nárok na nepřetržitý odpočinek připadající na sobotu a neděli alespoň jednou za dva týdny tak, aby bylo zabezpečeno tzv. víkendové volno ukončením poslední směny nejpozději v pátek do 18:00 hod a pondělní nástup po tomto volnu bude nejdříve ve 4.00 hod. A dále zaměstnavatel zabezpečí zaměstnanci letmo v době jednou za 28 dnů tzv. víkendové volno s ukončením poslední směny nejpozději v pátek do 18:00 hod a pondělní nástup po tomto volnu bude nejdříve v 6.00 hod., pokud se zaměstnavatel se zaměstnancem nedohodne jinak.

Letošní novinkou v kolektivní smlouvě ČD je stanovený limit počtu dělených směn, kdy pro zaměstnance v profesi strojvedoucí v období 28 kalendářních dnů smí být naplánováno maximálně 12 hodin dělených směn bez časového omezení, nebo může být zapracováno maximálně 8 hodin dělených směn v časovém období 4.00 hod až 22.00 hod, nedohodne-li se v konkrétním případě zaměstnanec letmo se zaměstnavatelem jinak.

Bohužel v současné chvíli je výklad zaměstnavatele naprosto odlišný oproti názoru FSČR a vedení naší odborové organizace bude tuto situaci projednávat na nejbližších radách RPO či na celostátní radě, kdy nedojde-li k úpravě stanoviska zaměstnavatele, musí naše odborová organizace zaujmout jasný a razantní postoj. *(Pozn.: V době redakční uzávěrky byl stanoven termín 26. února, kdy zaměstnavatel společně s odborovými centrálami bude řešit rozpory ve výkladech nové kolektivní smlouvy.)*

Dále nemůže být zaměstnanci letmo bez jeho souhlasu nařízeno více jak pět směn zasahujících do dvou kalendářních dnů, které jsou kratší než 10 hodin.

Pro zaměstnance letmo je zajištění lůžka před a po směně sjednáváno nejpozději 48 hodin před nástupem na směnu, není-li zaměstnanec o nástupu vyrozuměn později. Za podání této žádosti k zajištění lůžka před a po směně odpovídá zaměstnanec.

S tím vším úzce souvisí dnešní personální stav strojvedoucích, jejich skutečná potřeba, přesčasová práce, ale tím se budeme zabývat příště.

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Investice do lokomotiv, vozového parku i příprava na soutěže o výkony v krajích

Na lednovém jednání s členem představenstva ing. Miroslavem Kupcem se členové prezidia FSČR seznámili i s plánem investic společnosti České dráhy do hnacích kolejových vozidel (HKV) a vozového parku.

V současné době je vypsána soutěž na dodávku padesáti vozů na rychlost 200 kilometrů v hodině. Připravuje se soutěž na dodávku 60 HKV na rychlost 200 kilometrů v hodině. V závěru loňského roku pořídily ČD celkem deset nových lokomotiv Siemens Vectron. V současné době jich sedm jezdí na trati Praha–Drážďany. Pokud jde o pořízení dalších vozidel, v jednání je sedm HKV Vectron. Tři jsou k dispozici DB pro proškolení německých strojvedoucích. Od změny GVD v červnu tohoto roku budou jezdit všechny lokomotivy až do Hamburku.

Probíhá též soutěž na staniční HKV od firmy CZ Loko. V DPOV probíhá lakování HKV řady 111 (Žehliček). Dále běží soutěž na pořízení deseti motorových jednotek pro provozování železniční dopravy na trati Praha–Kladno. Nově připravované osobní vozy budou již vyrobeny podle evropských norem TSI (technických specifikací pro interoperabilitu). Proces jejich schvalování do provozu bude vycházet z příslušné evropské směrnice a realizován bude francouzskou agenturou se sídlem v Paříži. Výhledově se budou soutěžit až dvě stovky vozů na rychlost 200 kilometrů v hodině.

V této souvislosti je potřeba vzít na vědomí, že v současné době není známo, jakou podobu bude mít regionální doprava po roce 2019, tedy od 1. ledna 2020 po ukončení stávající smlouvy uzavřené mezi ČD a jednotlivými kraji na provozování regionální dopravy. Vedení ČD usiluje o uzavření nové smlouvy s jednotlivými kraji na provozování této dopravy. Je to však práce náročná a obtížná, neboť zde působí různé vlivy, což přináší nové problémy.

V krajích do této oblasti jednoznačně zasáhne proces liberalizace železniční dopravy. Některé kraje mohou uzavřít smlouvu se společností ČD na provozování regionální železniční dopravy od data 1. ledna 2020 napřímo, jiné budou chtít na část tratí vybrat vítěze v rámci vyhlášených soutěží na provozování regionální dopravy. České dráhy s tím samozřejmě počítají a připravují na všechny tratě, kde se bude provozovatel železniční dopravy soutěžit, vozidla elektrické i motorové trakce.

Existuje více projektů pro získání jednotek různých kapacit, například jednotek pro hlavní město Prahu a nízkopodlažních jednotek pro Moravskoslezský kraj a podobně. Je zde také snaha o kumulaci jednotek do jedné soutěže, do jedné zakázky. Je to optimální postup vysoutěžit jednu řadu vozidel od jednoho výrobce a tím dosáhnout unifikace a snížení nákladů na údržbu ŽKV po dobu jejich životnosti. Do budoucna ČD uvažují o nahrazování starých dieselových vozidel nízkoemisními hybridními vozidly.

Byly již také zahájeny projektové práce na výstavbu vysokorychlostních tratí (VRT) na rychlost nad 200 kilometrů v hodině.

S použitím zápisu z jednání členů prezidia FSČR s členem představenstva ČD ing. Miroslavem Kupcem připravil Libor Poláček.

Řídicí vozy řady 954, které vznikly rekonstrukcí poštovního vozu řady Postw v šumperské společnosti Pars nova, využívá národní dopravce zejména na vlacích s motorovými vozy řady 854. První byl zprovozněn v roce 2006 a většina z těchto vozidel se nyní již může pochlubit různými jmény či hezkými přezdívkami. „Myšáček“ na snímku, který byl pořízen 25. října loňského roku v železniční stanici Mladá Boleslav hlavní nádraží, nese číselné označení 80-29 209-1. Text a foto: Marek Poláček

Monitoring licence strojvedoucích – nástroj prevence, jež má vést k zvýšení bezpečnosti železniční dopravy

Na sklonku loňského roku začal být uváděn do provozu systém Monitoringu licencí strojvedoucích (MLS). Internetový server ***zdopravy.cz*** se tématem zabýval v příspěvku nazvaném „Stát nasazuje na strojvedoucí hlídacího psa. Není ale jisté, že bude kousat.“ Zájmy strojvůdce se na otázku, co se za projektem skrývá, snaží odpovědět v tomto článku.

Nejprve je potřeba uvést, že na realizaci projektu se společně podílejí Drážní úřad (DÚ) jako národní bezpečnostní orgán pro železnici a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v roli organizátora dopravy na státní železniční síti. Připomeňme si, že pro každého strojvedoucího jsou pro výkon profese nezbytné dva doklady. Licenci strojvedoucího, jež je nutná k prokázání všeobecné odborné způsobilosti, vydává Drážní úřad, který také vede registr vydaných licencí. Druhým dokladem je Osvědčení strojvedoucího, jež je nutné k prokázání zvláštní odborné způsobilosti. Vydává ho konkrétní dopravce a ten vede i registr vydaných osvědčení (DÚ by měl mít k těmto registrům vzdálený přístup). Podklady, které máme k dispozici od DÚ, mimo jiné uvádí i graf přibližující vývoj počtu železničních dopravců v letech 2013 až 2016. Zatímco na začátku sledovaného období jich bylo 85, o tři roky později jejich celkový počet činil 101. A za loňský rok byl ještě dále navýšen. Pokud jde o situaci v profesi strojvedoucí, v roce 2016 jich licenci strojvedoucího mělo 9 809 a průkaz způsobilosti pro výkon této profese na vlečce 3 735.

Jako důvody k zavedení systémového opatření MLS Drážní úřad uvádí zejména nadměrné využívání pracovní doby strojvedoucích a s tím související zvyšující se pracovní únavu, která vede ke snížení jejich pozornosti. Dosud neexistoval systém, který by řádně evidoval pracovní výkony/doby povinného odpočinku strojvedoucích. Jde rovněž o zrovnoprávnění dohledu nad zákonnými přestávkami v silniční a železniční dopravě, ale v neposlední řadě také o možnost rychlého ověření platnosti licence dopravcem.

Před výpravou vlaku nyní platí, že musí být přidělena trasa vlaku a vlak musí být ve stavu „aktivovaný“ (závazná informace, že vlak skutečně pojede). Dopravce zašle zprávu „složení vlaku“ a oznámí svou připravenost k odjezdu zprávou „vlak připraven“.

Se zavedením MLS ovšem souvisí i nové povinnosti. Dopravce doplní do systému číslo licence strojvedoucího, které je jedinečné a nezaměnitelné (bude při každé změně strojvedoucího na hnacím vozidle). Dopravce může zadávat data prostřednictvím vlastního informačního systému. A pokud žádný informační systém nevlastní, může údaje zapisovat do systémů SŽDC APORT a KADR

Drážní úřad bude sledovat vlak bez strojvedoucího, strojvedoucí jedoucí pro více dopravců a přehled výkonů konkrétní licence strojvedoucího. Sestava pro DÚ upozorní na licence, které mají v součtu výkonu na jednotlivých vlacích více než 16 hodin. Více hodin legislativa neumožňuje! Systém se také zaměří na výkony, u kterých bude přestávka kratší jak 12 hodin (přestávky opět vychází z legislativy). Grafická prezentace polohy vlaků na síti SŽDC (GRAPP) umožní nově zobrazení licence strojvedoucího na konkrétním vlaku. Pro širokou veřejnost bude ale samozřejmě neviditelné.

V čem je možno vidět pozitiva tohoto nového směru v zajišťování bezpečnosti provozu? Především v kontrole dodržování povinných dob odpočinku mezi jednotlivými směnami. Snadněji dojde i k ověření vydaných licencí v provozu, bude lepší sledovatelnost, zda nejezdí někdo s odebranou licencí atp. Jde o důležitou pomůcku při výkonu státního dozoru ve věcech drah. MLS upozorní na licence použité u více dopravců a následně je pak možno se zaměřit, zda tyto přechody mezi dopravci jsou v souladu s legislativou

Dopravci mohou ocenit on-line sledování platnosti licence strojvedoucího, což povede k omezení uskutečněných správních deliktů, např. jízdy s propadlou licencí, a také k lepšímu sledování doby povinných přestávek apod. Dojde i k srovnání podmínek vykazování povinných dob odpočinků mezi směnami u profesionálů v silniční a železniční dopravě.

Federace strojvůdců považuje zavedení monitoringu licence strojvedoucích za významnou součást prevence vzniku mimořádných událostí na železnici, jež má především vést k dalšímu zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Proto s MLS nejen souhlasíme, ale doporučujeme i další kroky, jak by ho bylo možno zefektivnit. Stávající možnost postupu DÚ v případě zjištění konfliktů je totiž jen velmi omezená. V případě zjištění nedodržení doby odpočinku bude strojvedoucí Drážním úřadem vyzván k podání vysvětlení. A při použití neplatné licence strojvedoucího bude k podání vysvětlení vyzván dopravce.

Bude nyní MLS zdokonalován, aby umožnil podstatně rychlejší zásah a zejména nápravu stavu, který je v rozporu s platnými zákony, vyhláškami a předpisy? Pouhé podání vysvětlení prozatím jako odstrašující argument příliš nepůsobí. U některých železničních dopravců lze navíc pravděpodobně počítat i se snahou se ze zjištěných problémů vždy nějak „vylhat“. Za efektivní opatření by například v případě provozního on-line spojení bylo možno považovat rychlé uplatnění dalších systémových funkcionalit. Na monitorech dispečinku dopravce by po zjištění nesrovnalostí v délce směny a odpočinku strojvedoucího například mohl začít ihned blikat varovný červený nápis: *„Strojvedoucí s licencí xyx nemůže vykonávat službu na vašem vlaku číslo ... Nedojde-li k nápravě v termínu do ..., vystavujete se finančnímu postihu dle vyhlášky .... a v neposlední řadě i vážným následkům při řešení případné mimořádné události.“*

Federace strojvůdců zastává i názor, že právě v souvislosti s nyní zaváděným MLS by mělo brzy dojít i ke změně platné legislativy, jež napříště Drážnímu úřadu umožní účinněji výchovně působit na dopravce.

S použitím informací poskytnutých Drážním úřadem připravil Libor Poláček.

S Henrym do stanice důchod

V pondělí 22. ledna zastavil v 9.20 hod. strojvůdce **Olda Kozlovský**, dlouholetý člen výboru a revizní komise základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, svého naleštěného Brejlovce 750 714-8 v čele pražského rychlíku R 921 v cílové stanici Trutnov hlavní nádraží a ukončil tak své celoživotní působení na železnici.

Po vyučení v OUŽ Nymburk v roce 1972 a následné základní vojenské službě nastupuje Olda do provozu Lokomotivního depa Trutnov jako topič parních lokomotiv a pomocník strojvedoucího. V roce 1981 skládá všechny potřebné zkoušky a v první prosincový den téhož roku je jmenován do funkce strojvůdce motorové trakce, kterou vykonával více jak 36 let.

Jak bylo tehdy u ČSD zvykem, začínal letmo, pak turnusy nákladní a osobní dopravy. Na sklonku své kariéry u Českých drah vozil se svým „Henrym“ pražské rychlíky. Na jeho stupačce jsme ho také po otočení na trutnovské točně spolu s kolegy a členy vedení naší provozní jednotky vyfotili.

Pohodu a klídek a hlavně zdraví ještě do mnoha dalších let Oldovi za všechny kolegy a spolupracovníky přeje Brutus.

Kdo platí externí náklady?

V článku **Sliby – chyby na pokračování** otištěném v č. 3/2018 ZS jsem mimo jiné konstatoval, že naše dálnice jsou denně ucpávány tisíci kamionů. Ty zhoršují životní prostředí škodlivými zplodinami a nadměrným hlukem a způsobují řadu vážných nehod. Kdo platí náklady související s těmito nežádoucími jevy? Nejprve dva příklady:

Příklad I. Ve středu 13. září 2017 v 13.30 hod. havaroval na 212,5 km dálnice D 1 v okrese Vyškov zahraniční kamion **ložený cihlami**. Došlo ke zranění řidiče, vysypání nákladu, úniku 4001 nafty a zatarasení obou jízdních směrů. Příčinou nehody byla prasklá pneumatika. U nehody zasahovalo šest jednotek Hasičského záchranného sboru, vrtulník Letecké záchranné služby a řada příslušníků Policie ČR. Provoz jedním pruhem ve směru Brno byl obnoven v 15.05 hod., ve směru Ostrava až v nočních hodinách. Zásah HZS byl vyčíslen částkou přes 80 tisíc korun. Zásah zdravotníků na 8100 Kč. Konkrétní náklady na provoz vrtulníku nebyly na naši žádost Ministerstvem vnitra ČR vyčísleny, obecně platí, že jedna letová hodina stojí 40 až 60 tisíc Kč. Toto jsou ovšem vyčíslitelné náklady. Nikdo už nespočítá vícenáklady těch, kteří uvízli v kolonách o délce mnoha kilometrů a posléze popojížděli po přetížených objízdných trasách.

Příklad II. V pondělí 5. února 2018 odvysílala ČT 1 a ČT 24 v hlavních zpravodajských relacích reportáž z obce Ostopovice (okr. Brno-venkov) ležící v sousedství dálnice D1. V roce 2017 zde projelo více než 5 milionů nákladních aut a kamionů. Redaktoři napočítali v denní době za 10 minut 230 kamionů v jednom směru. Výpovědi obyvatel obce jsou jednoznačné: Hluk je nesnesitelný! Protihlukové stěny jsou pouze na straně protilehlého sídliště Brno-Starý Lískovec a hlukovou zátěž Ostopovic ještě zhoršují. Na straně obce mají být postaveny až po rozšíření D1 na šest pruhů, o kterém se hovoří jako o hotovém rozhodnutí **od roku 2002...!**

Oba příklady spojují tzv. externality, tedy externí náklady vznikající provozem dopravních prostředků. **Tyto náklady ovšem neplatí jejich původce, ale všichni daňoví poplatníci.** Výjimku tvoří pouze úhrada některých škod při dopravních nehodách z pojištění povinného ručení. Je samozřejmé, že externí náklady vznikají i v železniční dopravě. Na rozdíl od dopravy silniční jsou však mnohonásobně nižší. Řada odborných studií jednoznačně prokázala, že škody způsobené především těžkou kamionovou dopravou daleko přesahují finanční částky, které získá stát z vysoké spotřební daně na pohonné hmoty a DPH a také z plateb mýtného.

Nejedná se jen o škody zmíněné v prvním příkladu. Nezanedbatelné jsou škody na stavu dálnic, ale zejména silnic nižších tříd, které jsou provozem těžkých kamionů systematicky ničeny. Další závažné a dlouhodobé škody jsou způsobovány na zdraví obyvatel zejména v oblastech vysoké expozice škodlivin. Polétavé prachové částice, vznikající také nedokonalým spalováním dieselových motorů, pronikají do dolních dýchacích cest, usazují se v průduškách a ty nejmenší částečky v plicních sklípcích. Mají karcinogenní účinky a snižují imunitu. Polétavý prach je obecně odpovědný za vznik astmatu a chronické obstrukční choroby plic. Světová zdravotnická organizace uvádí, že v roce 2015 bylo 16% předčasných úmrtí způsobeno znečištěním životního prostředí. Negativní vliv nadměrné kamionové dopravy je zde nepopiratelný. Nezanedbatelné je také dlouhodobé působení nadměrného hluku. Ve Velké Británii byla vypracována studie o nepříznivém vlivu nadměrného hluku na inteligenční kvocient (IQ) dětí ve školním věku.

Závěrem si dovolím citovat ze dvou právních předpisů. Prvním je Listina základních práv a svobod, součást ústavního pořádku ČR: ***Čl. 35 (1)*** *Každý má právo na příznivé životní prostředí.* Druhým je zákon o ochraně veřejného zdraví: ***§ 78 (1)*** *Státní správu v ochraně a podpoře veřejného zdraví vykonávají ... **d)** Ministerstvo dopravy...*

Další komentář asi není třeba. Také na řešení problematiky předestřené v předchozích řádcích se ptejte, vážení čtenáři, svých volených zástupců v Poslanecké sněmovně i v Senátu Parlamentu České republiky.

Vladimír Selucký

Pokud se s námi zaměstnavatel nedohodne jinak ...

V podnikové kolektivní smlouvě společnosti ČD Cargo je v příloze 1, bod 4.4 klauzule o minimální délce směny zasahující do dvou kalendářních dní uvedeno, že délka takové směny musí být minimálně 10 hodin 17 minut. Konečně se to nám podařilo prosadit. A že to trvalo dlouho, než se nám to podařilo ...

Má to ale stále ještě také malý háček. Za uvedeným časovým údajem je totiž zajímavá formulace, že tato délka nemusí být dodržena, pokud se zaměstnavatel s příslušnou odborovou organizací dohodne jinak.

Lokomotiva ČD Cargo 742 141-5 v žst Adamov. Ilustrační snímek Pavla Hromka z roku 2011

Nejsem jistě sám, kdo v prvních dnech tohoto roku dostal dopis od vedení nákladního dopravce, abychom mu na některých směnách právě toto pravidlo dovolili porušit.

Je jasné, že zaměstnavatel zkouší, co může. Když nemůže, posune začátek či konec směny a kde je to jen trochu možné, kombinuje tak, aby to udělal podle svého. Což znamená, že ne vždy to všechno dělá v prospěch nás strojvedoucích. Ne, že by přidal třeba dvacet minut, aby se zmíněná norma naplnila, ale třeba půl hodiny ubere, aby se nástup posunul až na minutu po půlnoci a do výkonu zapracuje i strojvedoucího vystřídače či některou ze záloh. Jen aby nemusel tu minutu přidat. Někdy to jsou opravdu čáry a kouzla.

Proto navrhuji a apeluji do budoucna, které je ohraničeno kolektivním vyjednáváním, jež bude zahájeno na podzim letošního roku: **Minimální délka směny, která zasahuje do dvou kalendářních dní je 10 hodin a 17 minut.** A dál už, prosím, raději bez jakýchkoli diskuzí, podmínek a výjimek. Zkrátka tečka!

Evžen Mikolajek

Věta nechtěná i chtěná

Názor kolegy Evžena Mikolajka uvedený v článku *Pokud se s námi zaměstnavatel nedohodne jinak ...* samozřejmě respektuji a nepochybuji, že takový postoj k zmíněné pasáži Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo mohou mít i další naši kolegové. Možná jich bude i většina. Nicméně, jako člen vyjednávacího týmu FSČR pro přípravu PKS ČDC na rok 2018 si dovolím poznamenat, že i v tomto případě může platit, že mince má dvě strany.

Zamysleme se hlavně nad tím, jaký bude rozdíl v přístupu zaměstnavatele, když tam ta kritizovaná věta je a kolega k ní v případě dotazu zaměstnavateli napíše, že se dohodnout nechce a trvá na znění PKS, a vedle toho případem, že věta skončí tečkou tak, jak by si přál kolega Mikolajek? Lze předpokládat, že v případě absence takového dovětku v PKS bude mít zaměstnavatel větší touhu do procesu „vystřídače“ nezapojovat?

Není také žádným tajemstvím, že v některých případech je podobný dovětek k různým článkům doplňován dokonce i na žádost naší odborové organizace (respektive předsedů základních organizací). To aby byla možnost v případech kdy nám/vám to vyhovuje dohodnout se i jinak. Poměrně často totiž od našich kolegů slyšíme například argument: *„Raději se dohodneme, protože se nejvíc bojíme, aby ten vlak nevozil někdo jinej ...“*

Celá problematika popisovaná v této i v jiných souvislostech by jistě stála za větší diskuzi. Nepochybuji ale, že byť Federace strojvůdců leccos dojedná a prosadí, zkušenosti ukazují, že v praxi to vždy nakonec bude záležet především na osobním (a odpovědném) rozhodnutí každého našeho kolegy, jak k různým „protinávrhům“ svého zaměstnavatele přistoupí.

David Votroubek, člen prezidia FSČR

O vzletných slibech a realitě

O významu železniční dopravy v dopravním systému České republiky, zvyšování její kapacity, kvality a bezpečnosti se popsaly již tuny papíru. Dlužno dodat, že ještě popíší. Jen ten konečný efekt poněkud neodpovídá oněm vzletným slibům vytištěným na papíře, který snese opravdu všechno ... Dovolte v těchto souvislostech jen dvě malá ohlédnutí.

Dne 10. dubna 2002 proběhly na trati I. koridoru Břeclav–Brno v úseku Břeclav–Vranovice testy svršku a trolejového vedení na rychlost 200 km/h. Lokomotiva ÖBB 1116.015 s měřicím vozem se zde za příslušných bezpečnostních opatření „prohnala“ rychlostí 216 km/h. Testy potvrdily, že trať na rychlost 200 km/h vyhovuje.

Dne 18. listopadu 2004 byly na uvedené trati prováděny zkušební jízdy jednotky řady 680 Pendolino. Bylo dosaženo rychlosti 237 km/h.

Od zmíněných testů uplynulo v prvém případě 16 let a v druhém případě téměř 14 let. Dnes již máme kromě jednotek ř. 680 lokomotivy i vozy schopné provozu rychlostí 200 km/h. Podotýkám, že nejde o „vysokorychlostní“ provoz, o kterém se na území našeho státu hovoří v horizontu po roce 2030 ...! Jde stále o provoz na konvenční dráze (viz §3a odst. 2 zákona o dráhách). Trať vyhovuje, ale čtyři úrovňová křížení brání provozu rychlostí nad 160 km/h. Jde o přechod P6794 v km 93,970 – místní komunikace – v žst Podivín, přejezd P6795 v km 105,959 na silnici III/4203 mezi obcemi Šakvice-Starovičky, přechod P6796 v km 118,280 – místní komunikace v žst Vranovice a přejezd P6797 v km 138,180 na silnici III/15281 na ulici Moravanská v Brně.

Redakce Zájmů strojvůdce se obrátila s dotazem na Krajský úřad Jihomoravského kraje v Brně s dotazem, zda ve spolupráci se SŽDC plánuje dopravní stavby vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu a možnosti provozování trati rychlostí 200 km/h. Z odpovědi KÚ vyjímáme: *„...Kraj je připraven v otázce řešení přejezdů konstruktivně spolupracovat, ale musí trvat na tom, že původcem aktivit má být SŽDC... Řešení přejezdu P6797 musí být provázáno s řešením mimoúrovňové křižovatky silnice III tř. s I/52 na ulici Vídeňské v Brně. Celý komplex mostů je odhadován na téměř 1 mld. Kč a je ze zdrojů kraje v podstatě nefinancovatelný...“*

Stejný dotaz směřoval i na SŽDC. Z odpovědi SŽDC vyjímáme: *„... Přejezdy P 6795 a P6797 byly zařazeny v Analýze zvýšení bezpečnosti úrovňových přejezdů na tranzitních železničních koridorech zpracované v roce 2016. Zde se v rámci zvýšení bezpečnosti posuzovalo cca 100 železničních přejezdů... Na základě výsledků studie se zahájila příprava 24 prioritních staveb pro zvýšení úrovně bezpečnosti na železničních přejezdech, přejezdy P6795 a P6797 nebyly do skupiny prioritních přejezdů zařazeny. Přechody P6794 a P6796 se v této analýze neposuzovaly... Aktuálně není v investicích SŽDC zařazen žádný z uvedených přejezdů a přechodů...“*

Jak je patrné z předchozích řádků, tak vzletné sliby a naučené fráze našich předních politiků opět narazily na tvrdou realitu všedních dnů. Podobná situace jak na koridorové trati Brno–Břeclav je ovšem na řadě dalších tratí. Třeba Břeclav–Přerov, kde je na 100 km trati 28 přejezdů, z toho 1 se silnicí II. tř., 17 se silnicí III. tř., 4 s místní komunikací a 6 s účelovými komunikacemi. Pak je zde desítky let slibované řešení úseku Ústí nad Orlicí–Brandýs nad Orlicí–Choceň, kde se alespoň o rychlosti 160 km/h zdá jen v dobrých snech... Ale zde nebudu čtenáře unavovat výčtem dalších nesplněných slibů. Rozsah jednoho vydání Zájmů strojvůdce by na to byl příliš malý!

Vladimír Selucký

Potěmkinovy vesnice aneb Malý (ale poučný) historický exkurz

Navoněná bída

Jednu z dalších variací na klasické téma v Rusku (a nejen tam) rozšířených Potěmkinových vesnic připomíná nedávno zveřejněný záměr Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Ta hledá způsob, jak odstranit nepříjemný zápach na pražském Hlavním nádraží linoucí se z velkého počtu nezvaných návštěvníků. Ti se zde promenují a povalují před očima cestujících zejména v nočních hodinách a v zimním období v čase mrazivých dnů tady bohužel pobývají prakticky nastálo.

Nelze si toho nepovšimnout. Lidé bez domova, vandráci anebo na návykových látkách závislá individua vzbuzují pozornost zvláště proto, že absolutně nedbají základních hygienických návyků. A tak tedy páchnou a představují mimořádné riziko, i pokud jde o šíření závažných infekčních nemocí.

SŽDC, která je majitelem objektu železniční stanice Praha hlavní nádraží, má logicky zájem tento závažný problém řešit. Ale jak? Přichází neotřelý nápad. V prostorách této klíčové železniční křižovatky se bude rozšiřovat příjemná vůně. Samozřejmě decentní a pokud možno taková, aby nedráždila ani cestující, kteří trpí alergiemi. Připomíná nám to tak trochu jinou inovaci, kdy národní dopravce před časem nechal polepit celkově nevábná a až příliš často i hygienickými potřebami špatně vybavovaná WC ve starých rychlíkových vozech tapetami s motivy přírodních krás. Vkročili jste sice do lesa, ale umýt se zde tekoucí vodou a osušit se papírovou utěrkou bylo pak stejně nemožné.

A podobné to bude i v tomto případě. Cestující přicházející na pražské Wilsonovo nádraží se nadechnou a jistě vysoce ocení vybraný vkus manažerů, kteří tu všude kolem vládnoucí vůni zařídili. To však jen do chvíle, než se porozhlédnou kolem sebe ...

Opět totiž bude platit, že se sice řeší následek, ale neodstraňuje se příčina. Vše se pouze, jak už bývá u nás nedobrým zvykem, malinko vyretušuje. A výsledkem bude opět jen navoněná bída. Tentokrát ale doslova!

Libor Poláček

Cesta Kateřiny II. na Krym v roce 1787, na níž ji doprovázel i rakouský císař Josef II., byla součástí diplomatických příprav na společný rusko-rakouský útok na Osmanskou říši. Současně se mělo rakouskému císaři a početnému doprovodu cizích diplomatů z nejrůznějších zemí ukázat bohatství a moc Ruska. Carský výlet na Krym se připravoval několik let. Na každém místě, kde měla carevna nocovat, byl postaven skvělý palác, vyspraveny cesty, opravovány fasády atd.

Finanční prostředky impéria byly ovšem limitované a změnit pustinu v kvetoucí kraj nedokázal ani všemocný neoficiální spoluvládce carevny Grigorij Potěmkin. Aby vytvořil iluzi skvělého rozmachu nedávno k Rusku připojených oblastí, pozval z Petrohradu na čtyřicet malířů ovládajících tehdy módní, tzv. perspektivní malbu. Ti pak podél Dněpru, po němž plulo několik desítek korábů s carskou suitou, namalovali kulisy vesnic, kolem nichž se pásl dobytek, svátečně oblečení venkované mávali a zpívali písně.

Z dálky nebylo vidět, že dobytek sotva stojí na nohou, neboť carevně ukazovali pětkrát či šestkrát totéž stádo, které v noci hnali vždy na nové místo. Podobně bylo vidět i několik pluků, které se pro větší efekt přesunovaly a defilovaly tak před panovnicí několikrát. Po cestách jely vozy naložené pytli s obilím, ve skutečnosti se však jednalo o písek. Před dekoracemi vesnic stáli jako vesničané opět převlečení vojáci Potěmkinových pluků.

Ve vsích nebo městech, kudy průvod přímo projížděl, byly „pravé“ jen hlavní ulice, v průčelí bočních ulic stály opět jen kulisy. Ve vesnických chalupách se carevna a její doprovod nestačily divit tomu, že na stole vždy stála pečená husa. Byla to jedna a táž pečeně dle potřeby přenášená přes zadní dvorky. Při námořní přehlídce v Sevastopolu obstály jen první řady válečných lodí, v posledních řadách byly jen lodě obchodní, „upravené“ na bitevní koráby…

Zdroj: cs.wikipedia.org

Z historie legendy na kolejích

Motorové vozy řady M 290.0 (výrobní typové označení Tatra 68), označované podle spoje, na němž jezdily, jako „Slovenská strela“, byly vyrobeny v roce 1936 pro Československé státní dráhy v Tatře Kopřivnice. Unikátní elektromechanický přenos výkonu navrhl vsetínský elektrotechnik Josef Sousedík.

Jedná se o čtyřnápravové motorové vozy. Vozová, samonosná a svařovaná skříň aerodynamického tvaru byla usazena na dvou podvozcích, ve kterých byly nainstalovány hnací agregáty (jako palivo byla používána lihobenzínová směs) pohánějící vždy vnitřní dvojkolí každého podvozku. Zvláštností vozu byl unikátní elektromechanický přenos výkonu navržený Josefem Sousedíkem. Pro nízké rychlosti byl výkon přenášen elektricky a pro rychlosti nad 85 km/h bylo možno sepnout mechanickou spojku, kterou byl výkon motoru přenášen přímo. Na voze byla užita řada prvků z konstrukce automobilů. Byl tak například vybaven kotoučovými brzdami, aerodynamickým oplášťováním či litými koly. Čela vozu, na kterých byl umístěn státní znak, nebyla průchozí, neboť vozy řady M 290.0 byly provozovány sólo, tedy bez přípojných vozů (nebyly vybaveny ani spřáhly). Vozy měly oddíly 2. třídy a bufet, nástupní prostory se nacházely v čelech vozu, kde se nacházelo i stanoviště strojvedoucího.

V roce 1934 objednalo československé ministerstvo železnic u Tatry Kopřivnice dva motorové vozy druhé třídy pro rychlost 130 km/h. Projekt byl veden Hansem Ledwinkou, tehdejším šéfem konstrukce, který do týmu přibral další experty, jako např. odborníka na pevnostní výpočty Aurela Erdöse či Ing. Wollera, bývalého šéfa konstrukce ve studénecké vagónce. V roce 1935 se k nim připojil vsetínský elektrotechnický inženýr Josef Sousedík, který navrhl elektromechanický přenos výkonu, konstrukci celosvětově ojedinělou (v roce 1936 si jej nechal patentovat). Oba vozy byly definitivně hotovy v roce 1936, po prvních jízdních zkouškách byly ale kvůli velké hlučnosti a nižšímu výkonu vyměněny oba dieselové motory za agregáty zážehové. Při zkouškách bylo dosaženo rychlosti 148 km/h, maximální povolená rychlost ale byla stanovena na hodnotu 130 km/h.

Do pravidelného provozu byly oba vozy, označené jako M 290.001 a 002, nasazeny 13. července 1936. Přiděleny byly do depa a domovské stanice Bratislava a jezdily na expresu Slovenská strela Praha–Brno–Bratislava (pouze tyto zastávky) průměrnou cestovní rychlostí 92 km/h (parní vlaky v té době průměrně 68 km/h), přičemž vlak byl povinně místenkový (první u ČSD). Jízdní doba byla 4 hodin a 51 minut včetně zastávky v Brně, která trvala 35 minut.

Během druhé světové války byly oba vozy vzhledem k nedostatku paliva odstaveny. Po osvobození ale ještě sloužily pro vládní a ministerské jízdy (včetně jízd na proces s válečnými zločinci v Norimberku). Vůz M 290.001 byl odstaven v roce 1953 a převezen do ŽOS Šumperk. Později ve Vagónce Studénka chátral a na začátku 60. let vyhořel (údajně vlivem jisker, které na vozidlo dopadly od projíždějící parní lokomotivy).

Vůz M 290.002 byl příležitostně ve vládním provozu do roku 1960, kdy byl předán do podnikového muzea Tatry v Kopřivnici. V současnosti vůz je označen jako M 290.001 a je odstaven pod přístřeškem před vchodem do muzea. Vystavení vlivům počasí a vandalů uspíšilo korozi a celkové chátrání vozu, v roce 2010 byl ale vyhlášen národní kulturní památkou.

Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/Motorov%C3%BD_v%C5%AFz_M_290.0

Takto mohou vidět legendární Slovenskou strelu, tedy motorový vůz ČSD nesoucí označení M 290 001, současní návštěvníci Technického muzea Tatra Kopřivnice. I když je v rámci jeho venkovní expozice pod přístřeškem, zub času a povětrnostní podmínky se nepříznivě (postupující korozí) podepsaly zejména na jeho elegantní vozové, samonosné a svařované skříni aerodynamického tvaru. Foto: Marek Poláček

Rekonstrukce Slovenské strely bude zahájena již v letošním roce

„Jsme velice rádi, že se nám podařilo získat dotaci na revitalizaci tak významné kulturní památky, jakou je Slovenská strela. Historie a tradice jsou pro naši firmu velice důležité, uděláme tedy vše pro to, abychom revitalizaci zahájili co nejdříve,“ řekl Radek Strouhal, generální ředitel TATRA TRUCKS a dodává: *„Máme připravený restaurátorský záměr a v nejbližších dnech uskutečníme výběrové řízení na dodavatele restaurátorských prací.“*

Celkové náklady projektu jsou vyčísleny na 118 milionů korun. TATRA TRUCKS má již k dispozici projektovou dokumentaci k budově, ve které se bude Slovenská strela po rekonstrukci nacházet. Majitelé společnosti TATRA TRUCKS Jaroslav Strnad a René Matera kladou důraz nejen na současnou produkci a budoucnost, ale věnují značné úsilí i prostředky na podporu tradic automobilky a záchranu historických exemplářů vozidel. Důkazem toho je právě revitalizace národní kulturní památky Slovenská strela nebo projekt výstavby nového muzea automobilů TATRA, na který byla schválena dotace v polovině roku 2017.

Nové muzeum automobilů TATRA vznikne jako pobočka Muzea Novojičínska a bude ho provozovat Moravskoslezský kraj. Tomu TATRA TRUCKS pro daný účel darovala pozemek s halou bývalé slévárny, navíc také umožní využití přilehlých ploch. Předpokládané náklady na výstavbu muzea jsou vyčísleny na 123 mil. Kč, přičemž 85 procent bude financováno z evropských dotací.

Posláním obou projektů, které by měly být zprovozněny v průběhu roku 2020, je prohloubení péče o movité technické památky spjaté s automobilkou TATRA TRUCKS a zajištění jejich zachování budoucím generacím.

Andrej Čírtek
tiskový mluvčí TATRA TRUCKS

Zná někdo odpověď?

Kolega Jiří Fabiánek se na nás obrátil s následující otázkou: *V muzeu v Jaroměři mají 365.024. Je mi ale záhadou, jak se jí do pece dostaly tři varné trubky. Ty měla jen a pouze 365.023, když se na ní dělal hokus pokus vytápět parní mašinku bezroštově spalováním uhelného prachu. Pak dostala navíc ještě tuplovaného Kylchapa. Nedostala „dvacetčtyřka“24 nějakým podivným způsobem kotel z 23, protože byl čerstvější? V muzeu mně nedokázal (nebo nechtěl) nikdo, na koho jsem tam narazil, dát rozumnou a uvěřitelnou odpověď.*

Odpověď na položenou otázku jsme prozatím nenašli ani u dvojice našich redakčních spolupracovníků, které jsme oslovili. Přesto z jejích vyjádření citujeme některé zajímavé postřehy.

Zdeněk Hájek: „Lokomotiva 365.023, označená v době zkoušek jako 365.501, byla po neúspěšných pokusech se spalováním práškového uhlí v polovině 50. let zpětně rekonstruována na klasický způsob topení (stejně tak 556.101 na 556.050), avšak komín Kylchap jí zůstal. Zkoušky obou lokomotiv probíhaly mj. v LD Veselí nad Moravou.“

Vladimír Selucký: „Parní lokomotivy řady 365.0 pamatuji v provozu na trati Jihlava–Veselí nad Lužnicí, kde tehdy v sedmdesátých letech minulého století vozily osobní vlaky. Mimo jiné to byly první lokomotivy, které byly označeny novým řadovým označením podle ing. Kryšpína. O přestavbě lokomotivy 365.023 na práškové vytápění vím, technické podrobnosti neznám. Jak se mohly dostat na stroj 365.024 tři varné trubky také nevím. Začal bych pátrat v archivech dílen, kde byly prováděny hlavní opravy těchto strojů. Pamětníků asi už moc nebude. Lokomotivy řady 365.0 byly pěkné a spolehlivé stroje, i když pro topiče náročné, ostatně jako všechny velké parní lokomotivy bez mechanického přikladače (štokru). Mohutným dojmem působila i hnací a spřažená dvojkolí, při nových obručích o průměru 1780 mm. U řady 475.1 to bylo jen 1750 milimetrů.“

Vážení kolegové a čtenáři, pokud někdo z vás ví něco více k problematice, k níž zahájil diskuzi kolega Fabiánek, budeme rádi, když nám napíšete. A pokud budete souhlasit, tak i vaše informace samozřejmě rádi zveřejníme.

Marek Poláček

Na www.svetem.eu
opět ubytování v Itálii
a v Černé Hoře.
Levně i letecky. **tel. 604 953 467**

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

Střípky vzpomínek kolegy Zdeňka Kosteleckého na léta strávená na železnici

Patálie s podbíječkou

Pravděpodobně kolem roku 1980 vyvstala potřeba mít na vlečce Východočeských chemických závodů Synthesia Semtín podbíječku. V té době se na základě neustále sílícího provozu podstatně zhoršoval stav kolejiště. Byla tam spousta propadlých styků a hlavně nerovnost kolejí, které byly způsobeny neustále se zvyšujícím provozem těžkých čtyřnápravových cisteren. Nevím, zda to byl dobrý nápad, ale vyměnili jsme tryskáče *(o tomto originálním zařízení na odstraňování sněhu z kolejiště jsme psali v loňských Zájmech strojvůdce – pozn. red.)* za podbíječku SP 63. Byl jsem na ni zaškolen a prováděl s ní podbíjení. Práce to byla náročná. Za zády vrčel nedostatečně tlumený motor z Pragy V3S, po obou stranách hlavy se vysokou rychlostí otáčely řetězové převody pro pohon excentrů na pohyb kladiv. Nadělal jsem ale s tímto strojem spoustu práce.

Před podbíječkou ovšem museli být traťoví dělníci, kteří mě upozorňovali na výšku podbití. Věděl jsem, že by se s touto podbíječkou neměly podbíjet „dvojáky“, tedy dva pražce vedle sebe na styku. Nejdříve jsem to zkusil velice opatrně a brzy jsem skončil podbíjení ve chvíli, když se podbíjecí kladiva blížila k pražcům. Později jsem však zjistil, že se nic neděje, a tak jsem i tyto dvojáky podbíjel stejně jako samostatné pražce. Tak dlouho se ale chodí se džbánem pro vodu, až se jde pro pivo. Do Semtína až na vlečku jezdil každý den na ranní a odpolední směnu osobní vlak. Kolem 13. hodiny jsme prováděli podbití právě na koleji, po které po 14. hodině přijížděl osobní vlak. Při podbíjení jednoho dvojáku se najednou ozvala rána. V blízkosti mé hlavy došlo k přetržení řetězu a k zaseknutí podbíjecích kladiv do pražců. S podbíječkou se pak nedalo vůbec pohnout.

Zpozdit osobní vlak, tak to by byl pořádný průšvih. Co nejrychleji jsem z hradla zavolal na dílnu, ať okamžitě na rám lokomotivy naloží autogenní soupravu na uříznutí podbíjecích kladiv. V té době se musela každá práce s autogenem ohlásit na požární útvar s žádostí o vydání povolení. Bylo k tomu potřeba minimálně čtyř podpisů, jejichž zajištění někdy trvalo také třeba půl dne. Samozřejmě, že jsem to v tomto případě neřešil, protože to by osobák mohl čekat také třeba několik hodin. Kladiva jsme potom odřízli a honem jsme spěchali uklidit podbíječku. Při práci s autogenem nás nikdo neviděl, a tak celá akce dopadla z mého pohledu dobře.

Asi po pěti letech práce s naší starší podbíječkou jsme si na dlouhé úseky objednali z ČD strojní podbíječku typu Plasser. Když jsme uviděli, co tato podbíječka dokáže (její rychlost podbíjení, dokonalé podbíjení výhybek včetně dodržování roviny atd.), tak jsme od té doby s naší starší podbíječkou dělali už jenom drobné práce.

V osmdesátých letech jsme začali s obnovou lokomotiv. Karkulky včetně Pielstiků jsme podle postupných dodávek nových lokomotiv řady T448.0 začali pomalu vyřazovat, některé lokomotivy jsme také odprodali. Nakonec jsme měli v Semtíně lokomotivy T448.0705, 0739, 0770 a 0810. Jednalo se o spolehlivé stroje, a ve srovnání s Karkulkami a Pielstiky byla na nich zhruba jedna třetina práce. Jistou nevýhodou byla proti předešlým lokomotivám horší viditelnost a také horší dostupnost náhradních dílů (ND).

Já osobně jsem však raději jezdil s Karkulkami. Přestože byla T448.0 proti T444.0 asi o 16 tun těžší a podle zátěžových tabulek by měla mít větší tažnou sílu, ve skutečnosti to tak nebylo. Na T448.0 (nově ř. 740) často docházelo k prokluzu některé nápravy, a to i při brzdění. Když se Karkulka svezla, tak se všemi nápravami jak při rozjíždění, tak i při brzdění. Tady se projevila výhoda hydraulického přenos výkonu, zvláště při špatných povětrnostních podmínkách.

A to byla léta devadesátá ...

V devadesátých letech jsme si na vlečce Východočeských chemických závodů Synthesia Semtín svépomocí postavili perfektní soupravu na likvidaci trávy. Tato rekonstrukce byla moje dítě a měl jsem s ní, než se uvedla do provozu, spoustu starostí. Ještě nedávno se s ní ale likvidovala tráva v kolejišti ...

Na vyřazeném podvozku ze čtyřosé cisterny jsme po demontáži kotle dosadili plastovou nádrž o objemu dva m^3. Zakoupili jsme kompletní dánskou jednotku na provádění postřiku, kterou používali zemědělci. Tuto jednotku jsme poháněli elektromotorem a proud dodávala malá elektrocentrála. Na čele vozu seděla obsluha, která pomocí ventilů ovládala postřik. Záběr byl až 4 m, v blízkosti ramp a jiných překážek byla možnost uhnutí stříkací jednotky. Myslím si, že ani ČSD v té době neměly tak dokonalé zařízení na likvidaci trávy, jaké jsme měli my na vlečce. Podle barvy trysek na stříkací rampě se určovala pojezdová rychlost. Bylo to výhodné jak pro ekologii, tak i pro spotřebu drahých herbicidů.

Po roce 1995 začal klesat objem přepravy a tak vyvstal problém nahradit lokomotivy řady 740 na úsecích, kde se vozily malé zátěže, menšími vozidly. Po zvážení situace na našem trhu jsem se rozhodl pro rekonstruované lokomotivy řady 711 z původní řady T334. Nejdříve jsme zkoušeli stroj řady 704, který nám zapůjčily, myslím, že to byly sladovny z Nymburku. Tato mašina byla trakčně vcelku celkem dobrá, ale nedostatečně brzdila. Mně osobně se v té době nejvíce zamlouvala T219. Tehdy bohužel stála zhruba 9 000 000 Kč a více než 4 000 000 jsme k dispozici neměli.

O rekonstruované 711 jsem věděl, že po stránce trakce je velice dobrá, ale také že její pojezd je jeden z nejhorších. V roce 1999 jsme z TS Martin přivezli první 711 081-0 a v r. 2000 druhou 711 501-7 z Jihlavy. Po příjezdu 711 081 jsem si ji jel odzkoušet. Byl jsem ale zklamán. Zjistil jsem, že lokomotiva při maximálním výkonu nejde do skluzu, což jasně dokazuje, že není schopna využít své adheze. Okamžitě jsem na tuto skutečnost upozornil výrobce a žádal jsem o jiné nastavení elektroniky ve prospěch tažné síly. Přijeli elektronici z Dubnice nad Váhom a provedli přednastavení tak, aby byla zajištěna maximální tažná síla, kterou jsme potřebovali. Při objednávání této lokomotivy jsem měl na výběr buď motor Liaz, nebo Caterpilar. Věděl jsem, že „katr“ je kvalitní motor, ale jeho téměř trojnásobná cena mě zarazila. Moje úvaha byla taková, že žádný katr nemůže mít takovou životnost, aby vydržel, jako tři motory Liaz, typ Liaz M 1.2C. Dalším mínusem při posuzování výběru motoru byla skutečnost, že na každou, i malou závadu bychom museli zajišťovat firemní servis, a to například i na výměny takových komponentů, které bychom zvládli zcela určitě levněji sami, včetně výměn olejů. Cena za náhradní díly by byla také asi vyšší s přihlédnutím k pořizovací ceně.

Motory Liaz se na naší vlečce zcela osvědčily, tedy až na jednu nezvyklou závadu. Musím se o ní zmínit, jelikož je to technická lahůdka. Motor totiž začal pracovat nepravidelně. Nejdříve jsme ho několikrát odvzdušnili, vyměnili trysky, seřídili ventilovou vůli a potom odvezli do opravy vstřikovací čerpadlo. Nebyla shledána žádná závada. Nakonec jsme opravu vstřikovacího čerpadla reklamovali. Na naši vlečku se po docela složitých jednáních dostavili dva zaměstnanci servisu ze Zábřehu. Celý den se snažili závadu na mašině odstranit. Z jejich odpovědí jsme se dozvěděli, že s takovou závadou se ještě nesetkali. Nakonec jsme demontovali to samé vstřikovací čerpadlo z druhé lokomotivy, ale bylo to pořád stejné. Dokonce jsme vyměnili i palivový filtr. A jelikož jsme už byli úplně bezradní, nakonec padlo rozhodnutí převézt čerstvou naftu od Benziny. Bohužel ale stále nic. Kdybych měl vyčíslit počet hodin na odhalení této závady, tak bych se určitě dostal hodně blízko ke stovce. Nakonec jsem se ze zoufalství odhodlal k návštěvě výrobce těchto motorů, konkrétně Tedom Jablonec nad Nisou. Okamžitě mi bylo řečeno, že závada není na motoru, nýbrž že je vadná pružná spojka mezi motorem a alternátorem a že se to pozná tím, když pod spojkou najdeme gumový prach a malé gumové oděrky. Ihned jsem zareagoval s tím, že to je nějaká hloupost, co nemá nic společného s chodem motoru. Nakonec jsem dostal vysvětlení, že přesně tak jako my, i oni hledali několik dní závadu na nějaké lokomotivě v Turnově. Na motorech Liaz byla v té době vstřikovací čerpadla „BOSCH“, která byla tak citlivá, že vibrace vzniklé vadnou spojkou způsobily neustálé malé pohyby na táhlu od vstřikovacího čerpadla. Okamžitě jsem z Jablonce zavolal na dílnu s tím, aby se podívali pod spojku. Bylo to přesně tak. Doma jsme potom vyměnili gumy ve spojce a bylo po závadě.

Pro srovnání – spotřeba paliva byla u tohoto stroje asi jeden litr na jeden km proti více než třem litrům u lokomotiv ostatních řad při stejném nasazení. Mezi strojvedoucími však stroje řady 711 moc oblíbené nebyly. Hlavním důvodem byla skutečnost, že posun s velkou lokomotivou byl proveden o něco dříve, a tak zbylo více času na jiné aktivity.

Mašina 711 byla podstatně tišší, bylo z ní dobře vidět, provoz byl levnější hlavně úsporou nafty, oleje a levných náhradních dílů.

Poslední lokomotivní řadou dodanou do Semtína byla 724 602-8. Trakčně se Karkulkám nevyrovnala, ale zato byla málo poruchová, a to díky motoru Caterpilar. Motor měl výkon cca 500 koní. Tato lokomotiva je vybavena brzdou EDB, jejíž výhodou je úspora brzdových špalků. Spotřeba této lokomotivy byla přibližně 2,5 litru na jeden km. V současné době jsou v Semtíně pouze dvě lokomotivy, a to 724 602-8 a 711 081-0.

Zdeněk Kostelecký

Nabídka slevy na automobil

Vážení kolegové,

oslovila nás **firma OPEL** s nabídkou možnosti zakoupení osobního automobilu uvedené značky **pro členy FSČR a jejich rodinné příslušníky** (širokou rodinu – manžel/ka, partner, rodiče, nevlastní rodiče, tchán, tchýně, sourozenci, nevlastní sourozenci, děti a nevlastní děti) s významnou slevou (9,5 až 25,5 %). Podmínky pro čerpání této slevy byly rozeslány samostatným dopisem do všech základních organizací. Tuto slevu lze uplatnit u všech autorizovaných prodejců OPEL v ČR.

V případě jakýchkoliv nejasností či požadavku na doplňující informace se obraťte na člena prezidia FSČR, kolegu **Davida Votroubka**.

Vlakem do Vysokých Tater

Sdružený klub železničářů Brno pořádá vlakový **turistický zájezd do Vysokých Tater**, termín **15. až 19. června 2018**. Cena 2800 Kč zahrnuje 4x ubytování v popradském hotelu Poprad se snídaní formou švédských stolů, pobytovou taxu, vedoucího zájezdu a kompletní pojištění. Nezahrnuje dopravu vlakem, vstupy a lanovky. Na programu jsou návštěvy Východné Vysoké, Mlynické doliny, Furkotské doliny, Zbojnické chaty a Veľké Studené doliny.

Kontakt (objednávky): drážní tel. **972 625 902** nebo mobil **724 975 811**, e-mail: ***Hnilickova@epos.cd.cz***

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 neděli 21. ledna odsloužil svoji poslední směnu na krkonošské kasičkové magistrále mezi Trutnovem a Vrchlabím náš kolega, člen ZO Federace strojvůdců Trutnov, strojvůdce **Jirka Drahoňovský**. Absolvent SPŠŽ v České Třebové jezdil v Trutnově, Staré Pace a po zavedení „kasiček" v Krkonoších se usadil ve vrchlabském turnuse. Do dalších let nezbývá než popřát Jirkovi pevné zdraví, pohodu a bezpečnou jízdu na jeho milovaném kole. Na snímku z dubna 2006 je Jirka při posunu v železniční stanici. Vrchlabí. Za základní organizaci FS Trutnov Brutus*

Společenská rubrika

Druhého března oslaví své šedesátiny náš kolega **Jiří Hajný**, strojvedoucí a člen základní organizace FS Tišnov, který již po mnoho let vykonává odpovědnou funkci předsedy ústřední revizní komise naší profesní odborové organizace Federace strojvůdců České republiky. Výbor a ostatní členové tišnovské ZO mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí především zdraví, ale i spokojenost v práci a osobním životě.

***

Od loňského podzimu až do února tohoto roku oslavili životní jubileum 60 let strojvůdci **Štefan Búš**, **Miroslav Charouz**, **Petr Parolek** a strojmistr **Radomír Strakoš**. Výročí 55 let slavili kolegové **Petr Kubrt** a **Ludva Plhák**, 50 let strojvůdci **Standa Knapovský**, **Petr Balcar**, **Libor Hons** a **Jarda Macek**. Všem dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě. Výbor i ostatní členové ZO FS Česká Třebová

***

V měsíci březnu oslaví svá životní výročí trojice našich kolegů ze základní organizace Federace strojvůdců Hradec Králové: 65. narozeniny 7. 3. **Julius Švikruha** (SŽDC), 50. narozeniny 11. 3. **Vladimír Kulda** (ČD Cargo) a 60. narozeniny 12. 3. **Zdeněk Felkl** (ČD). K těmto významným výročím jim blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme hodně štěstí, spokojenosti, životního optimismu a hlavně pevné zdraví. Výbor a všichni členové královéhradecké ZO

***

Dne 28. února slaví své 60. narozeniny náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo, pan **Jaroslav Rašák**. K tomuto jubileu mu srdečně blahopřejí a do dalšího spokojeného života hodně úspěchů, štěstí a hlavně zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Mladá Boleslav.

***

Čtrnáctý březen bude dnem, kdy svoji první padesátku oslaví náš kolega strojvedoucí, pan **Pavel Klembara**. Do druhého půlstoletí hlavně hodně zdraví a k tomu štěstí a spokojenost mu přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Horažďovice předměstí.

***

Mezi našimi jubilujícími kolegy bude již brzy i trojice členů základní organizace Ostrava-Cargo. Svoji první padesátku oslaví 7. března **Dušan Gergö** a 10. 3. **Vladimír Pytlík**. Pětapadesátiny bude osmého března slavit **Martin Krupica**. Ještě mnoho dalších let ve zdraví, spokojenost a pohodu jim přejí výbor a členové ZO.

***

Sedmého března bude slavit své krásné 75. narozeniny pan **Miloš Dostál** a jen o dva dny později (9. 3.) oslaví rovnou šedesátku pan **Lubomír Matějíček**. Oběma svým jubilujícím kolegům srdečně blahopřejí a do dalšího spokojeného života jen to nejlepší a zejména pevné zdraví přejí výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad.

***

V závěru loňského a začátkem letošního roku ukončili svoji profesní kariéru strojvůdci **Jirka Müller**, **Karel Prokop**, **Luboš Kolář**, **Pavel Šikl**, **Zdeněk Rejman** a **Jirka Prusák**. Všem přejeme do dalších let jen to nejlepší, spokojenost a hlavně pevné zdraví. Kolegové a kamarádi ze ZO FS Česká Třebová

Parní lokomotivy tří barev

Dokončení ze ZS 3/2018

Další barevnou řadou byla 498.1. V době, kdy již původně modré parní lokomotivy 498.1 byly všechny černé, se ve 2. polovině 60. let objevovala na trase Štúrovo/Komárno–Česká Třebová lokomotiva 498.108, která měla listovou zelení natřeny usměrňovací plechy (uši), kryty šoupátek a válců, budku a uhelnou nádrž tendru. Zelené plochy ohraničovaly žluté proužky. Na časté dotazy v LD Bratislava hlavní, kam lokomotiva patřila, to bylo údajně na přání lokomotivních čet maďarské národnosti, které na ní převážně jezdily. Zelená je jak známo jedna z národních barev Maďarska. Nastal problém, jak vybruslit z toho, že normy předepisovaly barvu černou. Problém se vyřešil tak, že to bylo povoleno na příkaz ředitele O 12 na ministerstvu dopravy, který předtím pracoval na Správě Východní dráhy v Bratislavě. Čety ze „108" se dostavily samozřejmě s patřičnými naturáliemi do Českých Velenic, kde se dílenská oprava prováděla. Od roku 1971 lokomotiva působila v LD Plzeň, a to až do svého zrušení v roce 1979. V Plzni jezdila celá v modrém nátěru.

Tento nátěr se neskutečně zalíbil jednomu strojvedoucímu z LD Brno dolní. Naprosto stejným způsobem byla takto natřena lokomotiva 556.0203. Strojvedoucímu, který tehdy dělal turnusového důvěrníka, se podařilo zrušit tzv. kolektivní turnus, lokomotivy přišly „do rukou" a on si vzal vzpomínanou 203, kterou dostal bez problémů, jelikož lokomotiva byla tehdy ve špatném technickém stavu. Ale za krátký čas měla jít do hlavní opravy v dílnách Česká Lípa. Brněnský strojvedoucí zde před devíti lety dělal zaškolení a četa českolipských lakýrníků byla prakticky beze změny, takže to bylo hladce vyřešeno. Když četař natěračů uviděl naturálie, řekl: *„Třeba žlutě s fialovými pruhy!"*

Lokomotiva jezdila po hlavní opravě v květnu 1972 s uhelnými Pn vlaky ze Zastávky u Brna pro Oslavanskou elektrárnu (v r. 1993 byla zrušena) do roku 1975, kdy uhelné vlaky byly nahrazeny lanovkou. Pak byla lokomotiva rok letmo, jezdila již špinavá a neudržovaná na podřadných výkonech. Roku 1977 absolvovala odročovací prohlídku a poté následujícího víc než půl roku stála. Při zostřené prohlídce se ukázalo, že pro další provoz i jako „K" s provozním tlakem 10 barů je nutno vyměnit všechny trubky – kouřovky i žárnice. Za tohoto stavu (hodně těchto lokomotiv odcházelo i do různých podniků mimo ČSD) lokomotiva nenalezla kupce a v dubnu 1978 byla na zrušení.

Štokr 556.0203 v lokomotivním depu Brno dolní. Na snímku z roku 1973 se zde setkal s lokomotivou T478.3 (foto: archiv Z. Hájka)

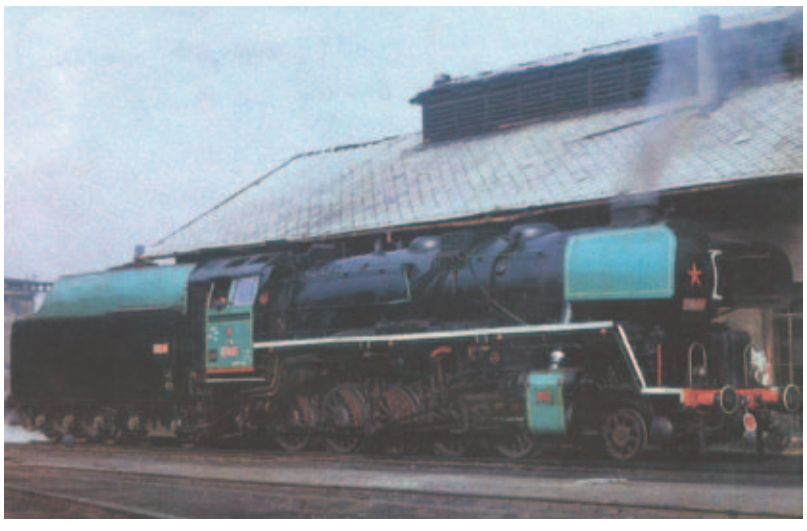
Na fotografii z r. 1973 je „dvěstětrojka" i s autorem tohoto článku, dnes již brněnským strojvůdcem ve výslužbě, kolegou Zdeňkem Hájkem

Za dalšími barevnými – tentokrát modrými – lokomotivami 556.0 musíme do severních Čech. V LD Liberec působila 556.0396 od 22. listopadu 1971 do 10. února 1974, následně byla zrušena. Lokomotiva měla modré uši a modře zarámovaná boční okna budky. Barva měla tmavší odstín. Mimochodem, tato lokomotiva je vyobrazena na známém viaduktu u zastávky Novina na velmi krásném plakátě, vydaném r. 1989 k 130 rokům LD Liberec. A konečně to byla i 556.0413 z PLD Meziměstí, která měla modré jak uši, tak i budku. Odstín modré barvy byl světlejšího tónu. Lokomotiva byla zrušena v listopadu 1976.

Barvy byly odlišné např. i na lokomotivě 498.106. Při poslední vyvazovací opravě v českovelenických dílnách v r. 1978 dostala nátěr švestkově modrý s bílými proužky ohraničujícími plochy. Po skončení služby u ČSD koncem roku 1978 byla roku 1980 převedena do stavu Národního technického muzea, které ji z deponie v Českých Velenicích přemístilo do strojové stanice Všetaty. Odtud byla roku 1986 předisponována do LD Brno dolní, kde byla až do propadnutí kotle r. 2003. Následně se převezla do depozitáře NTM v Chomutově, kde je umístěna dosud. Při zostřené prohlídce s tlakovou zkouškou byla v brněnském depu na jaře 1992 po čtrnácti letech opatřena novým nátěrem velmi tmavého odstínu modré barvy. Proužky ohraničující plochy byly červené a žluté; a ne bílé, jak je u modrých nátěrů obvyklé. Pro mladší čtenáře je dobré připomenout, že tato lokomotiva reprezentovala ČSD při oslavách 150 let rakouských železnic roku 1987 jako provozní stroj účastnivší se každý víkend v září přehlídek ve Strasshofu. Na výstavě v areálu depa Wien Nord pak byly umístěny studené stroje, zelená 475.1142 a černá 354.1217 – ta byla na tuto akci opatřena bílými obručemi (obě lokomotivy však přijely i odjely v teplém stavu). Bílé obruče se krátký čas vyskytovaly již v muzeálním provozu u lokomotiv 475.101 a 433.001 (obě LD Brno dolní). Uvedený jev se objevoval i u lokomotiv ještě v pravidelném provozu, např. 498.008, 498.102, 498.103. Všechny tři lokomotivy byly v LD Plzeň. Bylo to velmi náročné na čištění, a proto se tato praxe nijak nerozšířila.

Na závěr si shrňme: lokomotivami tří barev (černá, modrá a zelená) byly tři řady: 475.1 (179 a 1142), 498.108, 556.0 (203, 396 a 413). Možná ale i některé další, o kterých není autor informován, a proto zde nejsou uvedeny. A pro zajímavost ještě uveďme, že v rámci poválečného vyrovnání byla k BDŽ ve 2. polovině 50. let předána necelá dvacítka lokomotiv u ČSD označených 555.0. Ty byly v hlavních dílnách České Lípy nalakovány modře.

Zdeněk Hájek



Lokomotiva 556.0203 po dílenských opravách v roce 1972, kdy ještě nebyla vybavena lodní sirénou a nenesla ani bronzový znak Škodovky „na uchu" (foto: ing. Zdeněk Bauer)

Zájmy strojvůdce i na webu

Časopis Zájmy strojvůdce si můžete přečíst i na webových stránkách ***www.fscr.cz***, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdců ČR!

Poslední rozloučení

V loňském posledním dvojčísle Zájmů strojvůdce jsme blahopřáli **Romanu Adamovi** k 50. narozeninám a přáli mu brzké uzdravení. Bohužel, 30. ledna 2018 svůj boj se zákeřnou nemocí prohrál.

Kdo jste našeho kolegu a kamaráda znali, věnujte mu i vy tichou vzpomínku. Romane, budeme na Tebe vzpomínat.

Výbor a členové ZO FS Mladá Boleslav

***

Dne 4. února 2018 nás po dlouhé nemoci opustil ve věku nedožitých 65 let bývalý kolega a člen základní organizace FS ve Veselí nad Lužnicí, pan **Jiří Kobliška**. Poslední rozloučení proběhlo 8. února v kostele Nanebevzetí Panny Marie v Drahově.

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

Výbor ZO FS Veselí nad Lužnicí

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