

● Zamyšlení nad kvalitou přípravy nových uchazečů o práci v strojířdvcovské profesi ... str. 1 ● Stanovisko Federace strojířdvců ČR k mimořádné události u Křemže ... str. 1 ● Kdy skončí nekonečný seriál o padajících stromech?... str. 1 ● Licenci strojířdvců přibývá, přesto naše profese dále stárne ... str. 2 ● Správná chvíle, kterou jsme prozatím nevyužili – článek frýdecko-místeckých kolegů a stanovisko viceprezidenta FSČR Jaroslava Vincoura ... str. 2 ● Informace k prolongacím – tentokrát pro strojířdvců ČD Cargo ... str. 2 ● Zadrženy sprejer ... str. 3 ● Před turnajem v kuželkách šestičlenných družstev ... str. 3 ● Krápníky v severních Čechách ... str. 4 ●

číslo 9

15. května 2018
ročník 71



Zájmy strojířdvců

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘDVCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Benevolence, k níž nemůžeme mlčet!

Profesní odborová organizace Federace strojířdvců České republiky je vážně znepokojena okolnostmi vzniku mimořádné události, k níž došlo třetího května u Křemže na Českokrumlovsku. Při čelní srážce osobního vlaku z Volar do Českých Budějovic s osobním vlakem jedoucím z jihočeské metropole do Černého Kříže (obě soupravy téhož dopravce, GW Train Regio), bylo zraněno celkem 13 cestujících a strojířdvců jednoho z vlaků. Záchranáři ošetřili a do nemocnice transportovali i tři děti z mateřské školy, která cestovala vlakem na výlet.

Přítom ke srážce vůbec nemuselo dojít! Moderní elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA, instalované v železniční stanici Boršov nad Vltavou, doplněné funkcionalitou Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (VNP), totiž zafungovalo zcela bezchybně. Poté, co jeden z vlaků projel návěst Stůj, traťovým rádiovým systémem (TRS) byl vyslán signál umožňující okamžitě zastavení obou přímo proti sobě jedoucích vlaků. Potud vše v pořádku, jenže ... V této klíčové chvíli na vyslaný rádiový signál zareagoval pouze jeden vlak. Ten, který byl řádně vybaven vozidlovou radiostanicí MESA 23. Druhá vlaková souprava, jež disponovala pouze mobilní radiostanicí, bohužel pokračovala dále v jízdě, a to až do srážky se stojícím vlakem.

Dřevo, opět samé dřevo

Dřevo, opět samé dřevo. Ale nikoliv ve dřevozpracujícím podniku, nýbrž na kolejích ve správě SŽDC. O případech ohrožení bezpečnosti provozu, způsobených pády stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí, píšeme v Zájmech strojířdvců často. Naposledy v č. 7/2018 v článku **Vitr opět překvapil**. Následně tedy konstatujeme, kolik bylo případů pádů stromů a jaký měly vliv na dopravu a případnou výši škod. A co potom? Potom v kratším či delším časovém intervalu zařadíme vitr znovu a opětovně můžeme zopakovat to, co bylo zmíněno v předchozí větě.

Ano, poněkud silnější vitr zavalil v našich krajích i v pátek 13. dubna. V devíti případech došlo k pádu stromu nebo skupin stromů na trať. Postiženy byly tratě 016, 026, 030, 064, 183, 226, 240 a 250. Tedy tratě regionální i celostátní dráhy. A bohužel i tratě, které jsou pravidelně pojižďeny rychlostí i vyšší než 100 km/h. U jedné z takových situací došlo k najetí osobního vlaku na spadlý strom (trať 030), tedy k MU – strojířdvců tehdy nebyl náležitě zpraven rozkazem podle čl. 4107 písmene a) předpisu SŽDC D1 o jíždě za zhoršené povětrnostní situace. Ve zmíněných devíti případech došlo k přerušení provozu v délce celkem 1260 minut, tedy 21 hodin. Jako obvykle byl scénář tohoto zatím nekonečného seriálu doplněn o náhradní autobusovou dopravu, zpoždění a výraznou „spokojenost“ našich platících zákazníků.

Ostatně ani článek 4107, nebo čl. 4109 předpisu SŽDC D1 nezaručuje bezpečnou dopravu. Vytváří pouze určité alibi pro provozovatele dráhy, že byla učiněna opatření k bezpečnému provozu a odpovědnost byla „delegována“ na strojířdvců. Jinak se

Náraz byl tak silný, že stojící soupravu posunul o více než dvacet metrů!

Jak je možné, že v běžném provozu jsou na našich tratích nezodpovědnými dopravci nasazována i vozidla, jež svým vybavením neodpovídají požadavkům na zajištění bezpečnosti železničního provozu? Věděl objednatel, v tomto případě Jihočeský kraj, který uzavřel smlouvu o poskytování služeb se společností GW Train Regio, o těchto vážných nedostatcích? Zajímaly se o tyto skutečnosti i další odpovědné orgány? Není té benevolence k novým subjektům podnikajícím v železniční dopravě na naší železniční síti už příliš? Na všechny tyto otázky je třeba zveřejnit odpovědi!

Je přítom paradoxní, že v současnosti platné zákony takovou nesmyslnou a pro železniční provoz nebezpečnou praxi vlastně umožňují. Je smutné a mimořádně znepokojující, že Česká republika na jedné straně úspěšně usiluje o další modernizaci a ještě lepší zabezpečení svých tratí – má k tomu nejen správce železniční dopravní cesty, ale i tradiční a osvědčené tuzemské výrobce moderních technologií – a na straně druhé se na naší železniční síti mohou provozovat i vozidla, která těmto parametrům nevyhovují. Neplatíme tím za tolik proklamovanou liberalizaci železniční dopravy až příliš velkou daň? Vyplatí se

tomu také říká „mít namýdlené schody“. Povinnosti provozovatele dráhy je zajišťovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy. To striktně stanovuje v § 22 zákon o dráhách. Uplatnění zde zmíněných článků předpisu by mělo přicházet v úvahu zcela výjimečně za opravdu mimořádné povětrnostní situace, aby vlak dojel do nejbližší dopravní Kácení stromů v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí dlouho a účinně bránili především tzv. ekologičtí aktivisté, ovšem zašití zcela nekvalitně zpracovaným zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (viz i tematické číslo ZS 3/2015 a článek Věc: Inkvizice 2015). Tento zákon byl dosud 36x novelizován! Povolení ke kácení stromů záleželo zcela na libovůli úředníků orgánů ochrany přírody. Teprve zákon č. 319/2016 Sb. ze dne 6. září 2016, účinný od 1. dubna 2017, v souladu se zdravým rozumem určil, že „... *povolení není třeba ke kácení dřevin... za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze... Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno nejméně 15 dnů předem orgánům ochrany přírody...*“. Případně námitky orgánů ochrany přírody řeší s konečnou platností Drážní úřad.

Právní normy tedy již umožňují, aby provozovatel dráhy důsledně prováděl nebo vyžadoval kácení dřevin tam, kde dochází k ohrožování plynulé a bezpečné drážní dopravy. Věřme tedy, že nový generální ředitel Správy železniční dopravní cesty učiní taková opatření, aby zatím nekonečný seriál o padajících stromech na koleje byl brzy ukončen.

Vladimír Selucký

podstupovat takové riziko? Vždyť nejde o nic jiného než o lidské zdraví a životy!

Naše odborová organizace odpoví na tyto otázky vlastně už dávno zná a riziko tohoto druhu naprosto odmítáme! A jsme přesvědčeni, že stejně jako my bude uvažovat i cestující veřejnost, které záleží na tom, aby naše železnice byla co nejbezpečnější. Pokud jsou platné zákony a předpisy nedokonalé tak, že šlendrián a zmíněnou benevolenci

Alarmující železniční nehoda na nejbezpečnější české trati!

Jen co Jihočeský kraj a jeho koordinátor veřejné dopravy JIKORD odprezentovali vyhlášení soutěže na zajištění železniční osobní dopravy v motorové trakci na dobu příštích 15 let, kde zadávací dokumentace určuje, jakou hudbu a kolik filmů na jakou dobu má zajistit palubní portál, který nemusí být, díky Bohu, použitelný na záchodě, přichází jako blesk z čistého nebe zpráva o srážce dvou osobních vlaků společnosti GW Train Regio, ke které došlo 3. května v 8.45 hodin na Českokrumlovsku u Mříče mezi dopravními Křemže a Boršov nad Vltavou na trati 194 České Budějovice–Černý Kříž.

Podle dostupných informací strojířdvců zpožděného osobního vlaku 8102 Volary–České Budějovice nevyčkal v dopravně Křemže na pravidelné křížování s rovněž zpožděným vlakem 8103 České Budějovice–Nové Údolí, projel návěstidlo v poloze Stůj, řízl výhybku a bezprostředně po odjezdu z dopravního došlo k čelní srážce obou vlaků, při které bylo zraněno 13 cestujících (mezi nimi i děti z mateřské školy) a strojířdvců. Na motorovém voze RegioSprinter řady 654 a motorové jednotce řady 629 jsou odhadnuty škody na 6 mil. Kč. Došlo i k vykolejení a z vypadlého motoru také k úniku provozních kapalin. Celkově v obou vlacích cestovalo a bylo ohroženo cca 50 cestujících.

Hned od počátku se objevují předběžné informace o selhání strojířdvců od agentury RailJob, který je v pracovním poměru u GW Train. Méně se už ale hovoří o tom, že železniční nehoda se stala na jedné z nejbezpečnějších tratí České republiky, která je po revitalizaci za více než 1,6 mld. Kč (bez DPH) od září 2016 dokonce vícenásobně zajištěna právě proti selhání lidského činitele.

Kromě dálkového řízení byla na zmíněné trati zprovozněna rádiová síť TRS, dobudovány antény pro pokrytí celého území a došlo k vybavení systémem VNP, tj. systémem a zařízeními Výstraha při nedovoleném

Pokračování na str. 2

Ještě jednou o GDPR

Jak jsme již informovali, na březnové celostátní radě předsedů základních organizací byl projednán a schválen rovněž předložený návrh metodického pokynu a souvisejících interních dokumentů naší odborové organizace, k aplikaci nové směrnice Evropské unie na ochranu osobních údajů (známé pod zkratkou GDPR) v podmínkách činnosti Federace strojířdvců České republiky.

Konkrétní povinnosti, které z ní vyplývají, se nyní odrazí v činnosti nejen prezidia FSČR, ale nová forma ochrany a zpracování osobních údajů bude aplikována taktéž v podmínkách práce základních organizací.

Všechny ZO ostatně již bezprostředně po jednání celostátní rady dostaly na tomto výročním jednání schválené informace, instrukce a dokumenty. Každý člen FSČR

byl vyzván k podpisu písemného souhlasu se zpracováním svých osobních údajů, které jsou nutné pro potřeby zajištění činnosti a servisu, který je mu poskytován naší profesní odborovou organizací. Podepsané dokumenty je nutné na prezidium poslat co nejdříve, neboť zmíněné „souhlasy“ se například týkají i našeho pojištění u HVP.

Na oficiální internetové prezentaci naší odborové organizace, tedy na adrese <http://www.fscr.cz/index.php?page=gdpr>, můžete vedle metodického pokynu a seznamu kontaktních osob v jednotlivých základních organizacích najít i tyto dokumenty vztahující se k aplikaci GDPR v podmínkách činnosti FSČR: ● Interní předpis GDPR, ● Přihláška – souhlas FSČR-ZO Formulář č. 1 - 2018, ● Souhlas HVP Formulář č. 2 - 2018

Připomínáme, že „podpis písemného souhlasu“ je zcela zásadní i pro zveřejňování informací týkajících se členů naší profesní odborové organizace na stránkách Zájmu strojířdvců anebo na internetové prezentaci FSČR. Bez podepsaného souhlasu nebudou totiž moci být zařazeni například ani do společenské rubriky ZS.

Libor Poláček

Redakce ZS



Na vlaky kategorie Rx Praha–Cheb–Praha jsou ve směru na Prahu po úvratí ve stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží nasazovány různé stroje. Snímek z 29. března 2018 přibližuje lokomotivu 151 020-5 v čele spoje Rx 611 Karlex, směřujícího po trati 090 do svého cíle, tedy do Prahy hlavního nádraží. Text a foto: Jan Kubeš

Mnoho otázek, málo odpovědí

„Víte, proč popeláři už pomalu raději ani nechtějí jezdit do depa XY? Protože během vývozu odpadků tam z nich udělají strojířdvců!“

Když už jsme u tohoto úvodního (prozatím!) jen vtipu, měli bychom zmínit také stálou snahu „o ředění vina“ neboli kvality odborné přípravy a taktéž délky praxe před nasazením nových strojířdvců do „ostrého provozu“. Především si ale v této souvislosti neustále připomínáme reálnou hrozbu ztráty prestiže naší profese. Při podobných trendech k ní nepochybně dochází!

Bude pak ještě vůbec možno stále nazývat naši profesi „strojířdvců“? Myslím tím v souvislosti s nepřilíh předsedčivou kvalitou přípravy nových uchazečů, které jsme svědky v poslední době, ale i vzhledem k jejich celkové poměrně nízkým odborným dovednostem? Dovolím si pochybovat, že někdo „z odpovědných“ se ještě zabývá bezpečností a spokojeností cestujících uvnitř vlaků. Myšleno tím kvalitou a především délkou zácviku nových adeptů naší profese. Kdy ještě za takové situace zůstaneme strojířdvcůmi a kdy už naopak

skončíme na úrovni řidičů drážních vozidel v tom pravém slova smyslu!

A řeší vůbec někdo tak důležitou věc, jako je osobnost lidí, kteří tuto profesi budou zastávat? Raději ani nebudu rozebírat původní zaměření a často jen nízkou úroveň dosaženého odborného vzdělání, dříve tak striktně vyžadovaného pro tuto práci. O fandovství přítom asi ani nemá smysl mluvit, to už skoro nikoho nezajímá.

Zarážející je i evidentně nerovný způsob přijímání nových uchazečů do různých dep. Zda budeme sázet na kvantitu a budeme si tedy hrát na hodně dobré, neboť co vše se pak přeje jen odvozí ... Nebo spíše na kvalitu a budeme si hrát na hodně přísné!

Osobně doporučuji, zaměříme se raději na to, co cestující veřejnost v konečném důsledku spíše ocení. Dobře a odpovědně zejména zvažujeme, zda ekonomická ztráta v případě nějaké banální (zbytečné) neschopnosti hnacího vozidla, natož pak při mimořádné události, není přece jen vyšší, než když bude aplikováno důslednější síto výběru lidí ucházejících se o výkon naší strojířdvcovské profese!

Ondřej Spáčil

PJ Veselí nad Moravou, provozní pracoviště Kyjov

Přicházejí i dobré zprávy

Kolega Jiří Procházka, jehož článek pod názvem Hořká zkušenost vyšel v letošních Zájmech strojířdvců č. 3, nás informoval, že občanskoprávní spor na Slovensku byl v důsledku stažení žaloby ukončen.

Navíc byl s konečnou platností také zproštěn obžaloby v Praze. Trestní řízení bylo ukončeno, protože státní zástupkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze nepodalala dovolání. Na jeho podání měla dva měsíce, a to od doručení písemného vyznění městského soudu.

Kolega Procházka zdůraznil, že zvládnout tuto dlouhotrvající a pro něho velmi nepříjemnou záležitost se podařilo v neposlední řadě také díky osobní angažovanosti předsedy základní organizace Federace strojířdvců DKV Praha Romana Krause a ve finální fázi pak zejména za podpory Českých drah, konkrétně hospodářského vedení depa kolejových vozidel Praha a právního odboru generálního ředitelství ČD.

Licencí strojvedoucího přibývá, přesto profese dále stárne

Jak jsme již informovali v Zájmech strojvůdce č. 5/2018, Drážní úřad letos v únoru uspořádal tiskovou konferenci, na níž ředitel DÚ Jiří Kolář a ředitel sekce provozně-technické Ondřej Fanta přiblížili vývoj, pokud jde o podané žádosti o licenci strojvedoucího za období posledních pěti let, a také nás seznámili s věkovým složením osob s licenci strojvedoucího, jak je tento úřad evidoval k poslednímu dni loňského roku. Obecně lze konstatovat, že počet strojvedoucích se sice dále navyšuje, pracovníci v této profesi však bohužel i nadále stárnou. Tedy přesněji řečeno se zvyšuje jejich průměrný věk.

„Téměř tři tisíce lidí se nachází mezi 51. až 60. rokem života, což je celá třetina všech evidovaných strojvůdců. Další zhruba čtrnáct set strojvedoucích je ve věku 61 až 65 let.“ podotýká ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář, který dále varoval: „Pokud dopravci neseženou během několika málo let nový kvalifikovaný personál, mohou mít do budoucna problém s obsazením lokomotiv. Při dnešní existenci tolika spojů je nebude mít zkrátka kdo odjet.“

O tom, že zájem o povolání strojvedoucího, a to i u mladší generace, nyní stále trvá, svědčí skutečnost, že získat licenci strojvedoucího se pokusilo v loňském roce několik stovek osob. Tabulka, kterou zde přetiskujeme, přináší přesná čísla za léta 2013 až 2017. A není bez zajímavosti, že strojvůdcovskou profesí nyní vykonává již také 41 žen.

Dosud platnou licenci strojvedoucího má rovněž 40 osob, kterým je nad 70 let věku. Pokud však opakovaně úspěšně procházejí zdravotními testy, podle názoru DÚ není třeba se tím nijak zvlášť znepokojovat. Naše ani evropská legislativa ostatně nenastavuje z hlediska věku u této profese žádná omezení.

Důležitá je také druhá statistika shrnutá do tabulky, kterou se nám podařilo získat z Drážního úřadu. Ten během loňského roku zaevidoval celkem 866 žádostí k získání licence strojvedoucího (předloni to bylo rekordních 1 013 žádostí). Razitko „prospěl“ mohlo být uděleno v 557 případech, ve 309 případech naopak zazněl verdikt „neprospěl“.

Znamená to, že nemálo z těchto žadatelů muselo být i opakovaně přezkoušeno a někteří neudělali zkoušky vůbec. Licencí strojvedoucího se v roce 2017 mohlo nakonec nově pochlubit 546 mužů a 11 žen. Celkem bylo k 31. prosinci 2017 zapsáno na Drážním úřadě 9 199 strojvedoucích s oprávněním k jízdám na celostátních a regionálních dráhách (9 158 mužů a 41 žen).

Marek Poláček

Věkové rozmezí	Počet mužů	Počet žen	Celkem
20–25	459	3	462
26–30	612	15	627
31–35	624	10	634
36–40	694	5	699
41–45	973	4	977
46–50	1 096	2	1 098
51–55	1 477	1	1 478
56–60	1 515	1	1 516
61–65	1 380	0	1 380
66–70	288	0	288
71–75	38	0	38
76–77	2	0	2
Celkem	9 158	41	9 199

Věkové složení osob s licenci strojvedoucího k 31. prosinci 2017

Alarmující železniční nehoda na nejbezpečnější české trati!

Dokončení ze str. 1

projetí návštěvního. Zabezpečovací zařízení nemožné, aby osudný vlak 8102 vůbec odjel z dopravního. Navíc zajišťuje, aby po zvukové výstraze byl zastaven, a následně i díky tzv. generálnímu stopu také další vlaky. Má to však háček. Tak tomu bylo jen do 9. 12. 2017. Jihočeský kraj hledal nejlépešího dopravce i na „nejbezpečnější trati v České republice“, jak byla úspěšná revitalizace prezentována v září 2016 v médiích. A tak vozidlo osudného vlaku nemělo odpovídající vybavení, ale zato disponovalo wifi pro cestující. A strojvedoucí měl k domluvě mobilní telefon, který ale bohužel vlak nezastavil!

Železniční nehoda na jedné z nejbezpečnějších tratí v republice je obrovským skandálem a výstrahou Jihočeskému kraji, který selhává jako objednatel i koordinátor železniční dopravy skandálními nepřipojení sází na co nejlépešího dopravce. Sice s wifi, ale bez základního zajištění bezpečnosti, odpovídajícího 21. století. A to dokonce i tam, kde cca 1,25 mld Kč přispěla na revitalizaci tratí a její zabezpečení z Fondu soudržnosti Evropská unie.

Jindřich Beroušský
Svaz odborářů služeb a dopravy

https://budejovice.idnes.cz/trat-budejovice-volary-opravili-za-miliardu-fmb-budejovice-zpravy.aspx?c=A160916_104604_budejovice-zpravy_khr

Rok	Počet uchazečů celkem	Počet úspěšných pokusů	Počet neúspěšných pokusů	Úspěšnost uchazečů v procentech
2013	416	195	221	47 %
2014	577	296	281	51 %
2015	773	406	367	53 %
2016	1 013	526	487	52 %
2017	866	557	309	64 %

Vývoj žádostí o licenci strojvedoucího

Reakce na článek kolegů z frýdecko-místecké základní organizace

Možná se to někomu bude zdát divné, ale v některých věcech podle mne s článkem kolegů s Frýdku-Místku nezbývá než souhlasit. Pokud tedy budu mluvit za sebe ...

Nedokážu hodnotit dobu znovuoobnovení naší odborové organizace. Nevím jak a zda vůbec by tzv. definitivita dnes řešila to, po čem někteří kolegové volají. Mohu jen vyjádřit svůj názor na věci současné.

Při vyjednávání kolektivní smlouvy na letošní rok (hodnotím České dráhy, kde jsem měl možnost být opět ve vyjednávacím týmu) jsme na všech členských schůzích, kam jsme byli v průběhu vyjednávání v závěru roku pozváni, vysvětlovali náš záměr. Omezení počtu dělených směn, ohodnocení času stráveného na nocležných, zlepšení podmínek „leťáků“. To vše se nakonec podařilo dojednat a svým způsobem se nakonec i projevilo v aktuálním mzdovém nárůstu, který je v tuto chvíli při mírně nižší předsčasové práci za období prvního čtvrt roku ve srovnání s rokem předtím podstatně vyšší než sjednaný a „propíraný“ 4,5% nárůst tarifů ...

Všude na schůzích jsme propagovali prioritu tzv. sociála. A všude na schůzích s těmito požadavky zněl souhlas. Zejména v limitaci dělených směn to až do konce vypadalo na nedohodu se zaměstnavatelem. Všechny ostatní odborové centrály, které by mohly mít rovněž zájem na omezení limitů časů strávených v důsledku neprovozních dob zaměstnavatele, nakonec ustoupily (kromě Čechu strojvedoucích), a tak paradoxně nakonec i Federace vlakových čet a OSZ zastupující část strojvedoucích souhlasily s přijetím jen pod podmínkou, že ustanovení týkající se hranice počtu dělených směn jak pro sestavu turnusů, tak pro „leťáky“ bude platné pouze pro profese strojvedoucí.

Dosažené body považují za významné kroky i do budoucna, kdy bude možné nejen přesněji kontrolovat počty odpočinků mezi směnami, ale i zasahovat do sestav směn jednotlivých turnusů s oporou právě v kolektivní smlouvě. Zejména i v souvislosti s přijetím institutu tzv. turnusového důvěrníka.

Samozřejmě že tzv. retenční program vyhlášený zaměstnavatelem ještě před rozběhnutím



Na snímku z posledního říjnového dne loňského roku je elektrická jednotka 460 007-8 v žst Hranice na Moravě. Tyto jednotky, nesoucí původně označení jako řada EM488, byly určeny pro nasazení na tratích se stejnosměrnou trakcí, a sice v okolí velkých měst. V tomto případě je jednotka dislokována v DKV Olomouc, PJ Bohumín. Text a foto: Marek Poláček

Správná chvíle, kterou jsme zatím nevyužili

Před loňským kolektivním vyjednáváním jsme si říkali, že je prostor pro zvýšení platů s dvoucifernou číselnou hodnotou tak, jak to ostatně avizovaly i některé ekonomické prognózy. Co se ale stalo?

Naši vyjednávači se jistě snažili vybojovat maximum, je ale zajímavé a zvláštní, že jak my, tedy České dráhy, tak jejich dceřiná společnost ČD Cargo či dokonce i státní organizace SŽDC se v podstatě nakonec dohodly na stejném navýšení platů. Nu dobrá, byli jsme s tím smířeni, někteří snad i spokojeni, v mnoha z nás ale přesto zůstalo i něco pořádně hořkého.

Zejména my, starší federanti, si ještě pamatujeme znovuoobnovení federace. Mnozí z tenkrát zkušených kolegů, pamatujících i časy Federace lokomotivních čet, nám radili. – Jako první a základní požadavek nově registrované, opravdu stavovské odborové organizace prosazujte obnovení definitivy pro strojvedoucí. Panovala tenkrát revoluční nálada a pro mladé byla definitivita jen jakýmsi vzdáleným obzorem. A hlavně, přepisovaly se dějiny, měnil se politický systém. Dějala se hlavně politika a až pak teprve politika odborářská ... Jsme přesvědčeni, že tenkrát by to snad i šlo, byla na to ta správná chvíle. Dneska je to ale již samozřejmě všechno jinak.

Od té doby, kdy se u vlády střídaly pravicové a levicové strany, ale nebyla situace nikdy tak příznivě nakloněná k zasluženému požadavku

razantního navýšení mzdy strojvedoucího, jako je tomu nyní. Po strojvedoucích je na trhu práce velká poptávka a výkonnost ekonomiky utěšeně roste. A i mnozí ekonomové říkají, že teď je ta pravá chvíle říci si o navýšení mzdy. V loňském roce jsme namísto toho ale byli, jako již mnohokrát předtím, opět až příliš slušní vůči zaměstnavateli, to abychom se společně přidřeli sociálnímu smíru. A čím se nám zaměstnavatel odvděčil? Mimo jiné retenčním programem ČD pro nedostatkové profese, do kterého ale zaměstnavatel naši tak nedostatkovou profesi zcela opomněl zařadit.

Obávám se, aby to letos všechno nesměřovalo k tomu samému. Ani by nás pak nepřekvapilo, kdybychom si na začátku příštího roku zase pověděli, že jsme tu pro nás tak příhodnou dobu opět nevyužili. A namísto toho se smíříme dokonce i s tím, že v prodejních Lidl bude mít personál větší plat než strojvedoucí Českých drah.

Dne 28. března proběhla v Praze Celostátní rada předsedů základních organizací a po přečtení usnesení z tohoto jednání nás až zarazilo, že v něm není ani zmínka či nějaké reakce na loňské kolektivní vyjednávání. Nikdo se k tomu nevyjádřil, nikdo nežádal vysvětlení?

Aleš Bartolom, Ladislav Gureký
strojvedoucí PP Frýdek-Místek

Informace k prolongacím – tentokrát pro strojvedoucí ČD Cargo

Pro rok 2018 byly Ministerstvem dopravy ČR vyhlášeny Tarifem jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy tyto prolongační částky:

Zaměstnanci	1100 Kč
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	1250 Kč
Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků)	1250 Kč
Důchodci	600 Kč
Děti do 26 let (dětí zaměstnanců, důchodců a sirotci)	600 Kč

České dráhy, a.s., k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2018 určily období od 1. do 31. května 2018. Držitelé jízdních výhod v uvedeném termínu uhradí příslušnou prolongační částku a tím je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Karté (tzv. režijka) na další období.

Prolongační částka uhrazená pro rok 2017 je platná neprozdějí do 31. 5. 2018. Prolongační částka pro rok 2018 platí od 1. 5. do 8. 12. 2018, tj. do doby počátku jízdního řádu 2018/2019.

V návaznosti na změnu Tarifu neplatí tzv. režijka ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční

vlaky), lanové dráze a pro přepravu zavazadel.

Z tohoto důvodu vyhláší ČD časové příplatky pro držitele jízdních výhod:

• **Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovky** – 690 Kč pro zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovy, vdovci, sirotci 15+) / 350 Kč pro důchodce a děti, včetně sirotků -15 let (pro přiznání levnější ceny u dětí do 15 let je rozhodující věk v okamžiku provádění prolongace),

• **Časový příplatek pro zavazadla** – 490 Kč pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není. Uhradou příplatku není nijak určena povinnost zaplatit jednorázové úschovné v úschovně během přepravy (UBP) dle tarifu TR 10 ve výši 20 Kč.

V případě zaměstnanců ČDC a jejich oprávněným rodinným příslušníkům zajistí zaměstnavatel „proplacení“ úhrady časového příplatku pro komerční vlaky a lanovky, a to po předložení dokladu o zaplacení tohoto příplatku na příslušné personální pracovníci O10/1, formou odměny, která co do výše ceny bude odpovídat součtu všech uhrazených příplatků (zaměstnanec i jeho oprávněných rodinných příslušníků). Časový příplatek pro zavazadla se neproplácí.

V případě důchodců ČDC a jejich oprávněným rodinným příslušníkům (bývalých zaměstnanců ČDC, kterým zůstal nebo vznikl nárok na zaměstnanecké jízdní výhody při ukončení PP datem vzniku společnosti, tzn. od 1. 12. 2007), bude časový příplatek pro komerční vlaky a lanovky poskytnut v režimu důchodců ČD, a.s., tzn. formou benefitu,

který má charakter bezplatné jízdenky. Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovky bude na In Kartu nahrán automaticky, při úhradě prolongační částky pro rok 2018.

S ohledem na měsíční prolongační období, žádám všechny zaměstnance, aby tyto informace předaly nejen všem svým kolegům, kteří přistup do elektronické pošty nemají, ale popřípadě také i našim bývalým zaměstnancům/ důchodcům ČDC.

Další informace budou zveřejněny v 8. změně směrnice PERS10-B-2011 a také předány na příslušná personální pracoviště O10/1, která jsou připravována zodpovědět na vaše případné dotazy.

Bc. Věra Drncová
vedoucí personálního oddělení ČD Cargo
odbor lidských zdrojů

Z redakční pošty

Nezávislý železniční odborník ing. Josef Schrötter nám postoupil zajímavou reakci na jeho článek **Zachovejme kolejové obvody jako strážce tratí**, který vyšel v *Zájmech strojevodce* č. 3/2018. Autorem těchto podnětných řádků je bývalý zaměstnanec Českých drah **Zdeněk Pešek**, který je dnes již ve výslužbě.

„Jako celoživotní zaměstnanec ČSD (nyní ČD) se stále zajímám o dění na železnici. Jsem již v důchodu, ale neustále navštěvuji depo v Havlíčkově Brodě a pravidelně čtu časopis *Zájmy strojevodce*, kde Vy píšete velice zajímavé články. Jako bývalý zabezpečovák, pak strojevodci a následně elektromechanik v depu (opravy a údržba VZ, KBS-E a LS 90) a nakonec jako elektronik na opravách elektronických dílů lokomotiv plně souhlasím s obsahem Vašeho článku. Jsem svědkem, že třeba v žst Havlíčkův Brod zrušili kolejové obvody a nahradili je počítači. Aby ale bylo zajištěno kódování v tunelu, cca 1 km (mnohokrát se o to žádalo), a dále po celé stanici aspoň v hlavních kolejích č. 1. a 2., dlouho se o tom jen uvažuje, ale je to stále v nedohlednu.

Dále byl zapojen elektronický autoblok mezi HB a Okrouhlicí, kde tedy kolejové obvody (75 Hz) kvůli kódování VZ zůstaly, ale na ovládní závěr na přejezdech jsou použity počítače. Nedovedu si vůbec představit, že by bylo zabezpečovací zařízení závislé jen na PN.

Liniové kolejové obvody na trvalý proud používané u nás jsou velice spolehlivé a bezpečné. Pokud by se v budoucnosti už nevyužívaly pro kódování VZ, mohl by být používán jednotně kmitočtem např. 275 Hz. S touto problematikou by bylo zapotřebí se obrátit vrcholově na SŽDC, odvětví sdělovací a zabezpečovací techniky! A tuto věc by bylo zapotřebí dále zveřejnit i v časopise *Železničář* a poukázat na bezpečnost železničního provozu.

Další prosbu bych na Vás měl, zda byste nemohl v časopisech *Zájmy strojevodce*, ale i *Železničář* vysvětlit, proč se používá v Německu, Rakousku a v dalších zemích systém napájení trolejového vedení napětím 15 kV a hlavně proč se sníženým kmitočtem 16 a 2/3 Hz (nyní 16,7 Hz). Kdy, v které zemi a proč tento systém vznikl a kdo byl hlavním tvůrcem a zastáncem toho sníženého kmitočtu? Já jen vím, že čím je kmitočet nižší, tím je jádro transformátoru těžší a pro elektrické lokomotivy ne příliš vhodné.“



Ohlédnutí za šedesáti lety rekreačního střediska Prudká

Článek a dvojice fotografií připomínají minulost i současnost rekreačního a školícího střediska nacházejícího se na rozhraní krajů jižní Morava a Vysočina, přímo u trati 250/251 Brno–Tišnov–Nové Město na Moravě–Žďár nad Sázavou, která je dnes součástí IDS JMK. Ze stejnojmenné železniční zastávky, která je přímo u střediska, zejména v prvních desetiletích mířily na Prudkou i stovky budoucích strojevodců, kteří se zde připravovali na výkon své profese, absolvovali zde nejrůznější školení a později pak tady mnozí z nich trávili i příjemné chvíle odpočinku na dovolené či při sportovních akcích. Tento článek tedy patří také jim.

Zdá se to neuvěřitelné, ale již zažloutlé dokumenty jasně hovoří o prvních krůčcích při zajišťování prostoru pro výstavbu, tehdy ještě pionýrského tábora. Mnozí ho v minulosti znali pod jménem Borač. Ať tak či onak, tehdejší odborový svazek dopravy našel toto kouzelné, v té době nijak zvlášť využívané místo, v ideálním prostředí meandru řeky Svratky pod Sokolí skálou.

Pár pozemků bylo řádně vykoupeno od předchozích vlastníků (v podstatě to byla malá políčka a luka). Psal se rok 1958 a začala postupná výstavba. Práce byly prováděny dle plánů SUDOP a za významného přispění brigádníků stavba rychle pokračovala. Je třeba zmínit, že objekt sám o sobě leží na rozloze čtyř hektarů a je v poměrně členitém terénu.

Největšími překážkami v době výstavby byla doprava materiálu. Dostupnost byla poměrně špatná. Část putující po železnici se musela na vleče Brněnských papíren vykládat na auta a vozit přes panelový brod do vznikajícího střediska. Ještě dnes je brod patrný při pohledu z novějšího mostu z 1968.

Významným krokem k dostupnosti bylo zřízení vlakové zastávky v roce 1961. Tím se stala pro lidi Prudká dostupnější. Připomínáme, že v tehdejší době byl provoz na silnicích vzhledem k malému počtu automobilů téměř zanedbatelný a právě vlak byl onou hlavní napájecí tepnou. Výstavba probíhala postupně a za provozu. Již v roce 1959 byl zahájen oficiální provoz. A to stanového tábora (tehdy ještě v dolní části – u řeky) a hlavní přízemní budovy s jídelnou. Rok na to se již na jižních svazích stavěly prefabrikátové dvojdomky s verandami vybavené užitkovou vodou a vlastními WC. Byla provedena nadstavba hlavní budovy s deseti pokoji – klubovna. V té době se též postavila správní budova se sklady a byty pro zaměstnance.

Vývoj poptávky začal z pionýrského tábora vytvářet zařízení s celoročním provozem – vzniká tedy rekreační středisko. Postavil se bazén a v dolní části byla také realizována sportovní část. Posléze dále vznikla nová sociální zařízení pro stanové městečko, které se odstěhovalo do horní části a které v roce 1972



doplňily dřevěné chatky. Každoročně se tedy něco modernizovalo, například vytápění tuhými palivy se postupně nahrazovalo akumulacími kamny, jež vystřídalo ústřední topení nejdříve z elektrotopů, později na pevná paliva a nakonec na plyn. Nábytek a vnitřní vybavení postupně dostávaly novou tvář.

Větší poptávka po využití chatek nás přinutila k revitalizaci objektů, staly se z nich příjemné domky o čtyřech samostatných místnostech s teplou a studenou pitnou vodou, splachovacími WC a sprchami. Mezi pokoji vzniklo obyvatelné atrium vybavené lednicí, mikrovlnkou a televizí. Tím došlo i k výraznému zateplení a zvýšila se mnohonásobně využitelnost prostoru. V současnosti dostávají domky nová vnitřní opláštění palubkami a opravují se příchodové komunikace.

V loňském roce bylo za nemalé náklady revitalizováno celé sportoviště, běžecká dráha, tři volejbalová hřiště, jedno hřiště na petang a vznikl i krytý pavilon. Před šesti lety se otevřel nádherný venkovní bazén, ve kterém je udržována voda ve špičkové kvalitě a nahradil tak původní.

Ke spokojenosti zákazníků taktéž v nemalé míře přispívá kuchyně. Je vybavena

kvalitní technologií a vedena vysoce kvalifikovanými pracovníky, kteří se starají o spokojenost všech strávníků. Od prvopečátků kuchyni vedla paní Zdenka Pospíšilová, později Zdena Němcová, Helena Škrabalová a nyní Martin Pustina.

Již několik let funguje masážní místnost doplněná o přísadovou vanu s perličkovými nebo rašelinovými koupelemi. V současné době se zprovozuje wellness s vířivkou a infra saunou. Středisko je tedy využíváno celoročně a je dostupné prakticky všem zájemcům, kteří si potřebné informace mohou najít na adrese www.prudka.cz.

Ve vedení střediska se od jeho vzniku vystřídal paní Milada Straková do roku 1969, Jaroslav Straka do roku 1976, Jaroslav Vavřík do roku 2016 a Alexandr Vavřík doposud. Rádi bychom při příležitosti letošního ojetiného výročí připravili nějakou výstavu. Proto se obracíme na všechny naše bývalé a současné klienty, účastníky různých školení a kurzů. Pokud mají nějaké relikvie, které by mohli poskytnout (pohlednice atd.), aby nám je zaslali na adresu Rekreační středisko Prudká, 59261 Doubravník 256.

Jaroslav Vavřík

Zadržovaný sprejer

O tom, že sprejerská činnost působí nemalé škody i Českým drahám, jsme psali v čísle 6/2018 *Zájmy strojevodce* v článku **Sprejerská činnost – problémem**. Sprejerskými „výtvory“ poškozují nejen interiér a exteriér vozidel dopravců, ale také objekty ve správě SŽDC. Staniční budovy, přístřešky na zastávkách a technologické objekty.

K dopadení jednoho z pachatelů této zločinné činnosti přispěl i strojevodci **Zdeněk Crlík** z DKV Brno. Při vedení rychlíku R 980 dne 2. dubna 2018 spatřil sprejera při jeho „umělecké“ činnosti v tunelu mezi železničními stanicemi Brno-Maloměřice a Brno-Královo Pole. Ihned kontaktoval výpravčího v žst Brno-Královo Pole a ten Policii České republiky.

Na místo byli vysláni příslušníci Oddělení hlídkové služby Městského ředitelství Policie ČR v Brně. Pachatel se pokusil o útek z místa činu, byl však policisty vzápětí zadržen.

Vladimír Selucký

Zkušební jízda vlaku bez strojevodců v Austrálii

Australská těžbařská společnost Rio Tinto 2. října 2017 oznámila, že uskutečnila první zcela autonomní jízdu svého vlaku jakožto další krok v již dlouhodobě připravovaném záměru na plošné zavedení provozu bez strojevodců.

Navenek se jednalo o zcela běžný vlak z provozu této firmy, o délce okolo 2,5 km, čítající tři lokomotivy General Electric ES44DCi a 240 prázdných vozů, který takto urazil zhruba 100 km dlouhou trasu z Wombat Junction do Paradarboo. Jízdu sledovali na dálku z řídicího

centra v Perthu i přímo v terénu zaměstnanci Rio Tinto a zástupci australského národního úřadu pro bezpečnost železničního provozu.

Společnost Rio Tinto provozuje v současnosti park čítající 191 lokomotiv čtyř typů a 11 500 vozů. Autonomní provoz je realizován systémem AutoHaul®, jenž je postupně instalován do všech lokomotiv a byl zkušebně spuštěn v I. čtvrtletí 2017, prozatím však vždy pod dozorem strojevodců. Za rok 2017 zjedší vlaky ujely ve zcela autonomním režimu přes jeden milion kilometrů, což představovalo přibližně polovinu z celkových výkonů. Dalších přibližně 20 procent výkonů bylo najeto s vlaky vedenými strojevodci, u nichž byla užitá ze systému AutoHaul® pouze funkce Driving Strategy Engine, optimalizující průběh jízdy. Celkově bylo dosaženo značných přínosů v podobě zvýšení průměrné rychlosti a plynulosti jízdy, čehož výsledkem je zkrácení celkové doby obrátu soupravy, zvýšení jejich využití i využití kapacity tratí.

Hlavním dodavatelem systému je firma Ansaldo STS ve spolupráci s dalšími firmami. Plně schválení systému AutoHaul® pro rutinní provoz se očekává v závěru roku 2018 a poté by se provoz všech vlaků Rio Tinto měl odehrávat již bez strojevodců.

Antonín Sehnal

Text byl převzat z *Železničního magazínu 1/2018* a tiskové zprávy společnosti Rio Tinto, ilustrační fotografie převzata z veřejné galerie společnosti Rio Tinto

Před turnajem v kuželkách šestičlenných družstev

Pod patronací prezidia Federace strojevodců České republiky se na kuželně Přerovských strojiren, Přerov-Kopaniny ve dnech 8. a 9. června 2018 uskuteční tradiční turnaj železničářů šestičlenných družstev v kuželkách.

V pořadí již 19. ročník tohoto turnaje je určen všem kuželkářům, profesionálům i amatérům, a to podle zde rovněž zveřejněných pravidel účasti na sportovních akcích v roce 2018.

Šestičlenná družstva odehrají soutěž systémem 2 x 50 hodů sružených každého jednotlivce. Výsledky členů družstva se sečtou a nejvyšší součet určí vítěze. Organizátoři zajistí odměny za umístění a tradiční občerstvení formou švédských stolů.

Přihlášky zasílejte do 30. května 2018 na e-mailové adresy: hnilica.fr@volny.cz; frantilica@gmail.com; nebo volejte na mobilní telefon: +420 721 483 939

Propozice tohoto turnaje najdete i na webových stránkách: <http://morkuzelky.wz.cz/KUZELKY/CESKE%20DRAHY/2018%2019%20rocnik%20SESTKY%20CD.htm>

Srdečně vás zveme, přijďte si zaspotovat anebo třeba i jen povzbudit své soutěžící borce!

Za pořadatele František Hnilica

Pravidla účasti na sportovních akcích v roce 2018

Možnost účasti	Prokázání	Prezenční listina	Úhrada nákladů
zaměstnanci ČD, a.s.	služební průkaz ČD a OP	ČD	SF ČD
RP zaměstnanců ČD, a.s. (dětí 16–21 let)	OP	ČD	SF ČD
důchodci ČD od 1. 1. 2003	čestné prohlášení a OP	ČD	SF ČD
zaměstnanci ČD Cargo, a.s.	služeb. průkaz ČD Cargo a OP	ČD Cargo	SF ČD Cargo
RP zaměstnanců ČD Cargo, a.s. (dětí 16–21 let)	OP	ČD Cargo	SF ČD Cargo
důchodci ČD Cargo, a.s.	čestné prohlášení a OP	ČD Cargo	SF ČD Cargo
zaměstnanci SŽDC	služební průkaz SŽDC a OP	SŽDC	C-FKSP SŽDC
RP zaměstnanců SŽDC (dětí 16-21 let)	OP	SŽDC	C-FKSP SŽDC
důchodci SŽDC	čestné prohlášení a OP	SŽDC	C-FKSP SŽDC
železniční důchodci do 1. 1. 2003	čestné prohlášení a OP	SŽDC	C-FKSP SŽDC
zaměstnanci nedrážní (jen členové OSŽ)	členský průkaz OSŽ a OP	nedrážní	OSŽ
RP nedrážních, (dětí členů OSŽ 16–21 let)	OP	nedrážní	OSŽ
důchodci nedrážní (jen členové OSŽ)	členský průkaz OSŽ a OP	nedrážní	OSŽ
důchodci na DSP (jen členové OSŽ)	členský průkaz OSŽ a OP	nedrážní	OSŽ



Pendolino ČD 681 006-3 v žst Mariánské Lázně (foto Marka Poláčka z 19. září 2017)

Dosavadní vítězové turnaje v kuželkách šestičlenných družstev





Lokomotiva 310.134 dostala v dílnách v České Lípě generální opravu v roce 1964. Tehdy působila na vlečce cukrovaru v Mnichově Hradišti. Do dopravy vlaků nikdy nezasáhla – neměla kompresor. Na snímku je vidět před kabinou strojvůdce tlumič výfuku parní brzd, kterou byla vystrojena. Fotografie vlevo zachytila i poněkud netradiční prohlídku komína (foto z archivu Zdeňka Hájka)

Krápníky v severních Čechách

III. – dokončení

Další změny nastaly v České Lípě. Odtud do Liberce se odjíždí směrem na Bakov, kde pak od výhybny Žizník je nová spojka v délce asi 6 km na původní libereckou trať, která se na ni napojuje poblíž zastávky Vlčí Důl-Dobranov. Tato změna nastala r. 1989. Do té doby měly vlaky ve směru Děčín-Liberec v České Lípě úvrat. Po zastavení cestou posunu vyjely na bakovské zhlaví a přestavily na tzv. liberecké nástupiště. Jednalo se o dva páry rychlíků Chomutov-Liberec; na obou koncích byly M 262.0, mezi nimi tři vozy Balm-k.

Jako na jistou raritu lze poukázat na skutečnost, že až do r. 1989, tj. do stavebních úprav souvisejících s přeložkou liberecké tratě, nebylo v České Lípě na bakovském, resp. lovosickém zhlaví vůbec žádné odjezdové návěstidlo – ani skupinové.

Od tohoto roku skončila na městském nádraží osobní doprava. Zde bylo rozhodující nádraží pro společnost UTD (Ústecko-teplická dráha, německy ATE, zestátněna 1923), na dnešním hlavním nádraží (nazývaném do konce 50. či počátku 60. let Česká Lípa

osobní nádraží) byly jen tři průběžné koleje. Při hlášení staničního rozhlasu před 50 lety se tato část nazývala Liberecké nástupiště, v posledních letech bylo slyšet Lovosické nástupiště. Pro doplnění uvedme, že dnešní hlavní nádraží kdysi patřilo ke společnosti BNB (Česká severní dráha, německy BNB, zestátněna 1908).

Zde došlo ke značným změnám stavebními úpravami v letech 2016 a 2017. Perony se posunuly asi o 200 metrů směrem k Děčínu. Vznikla nová přijímací budova a nové perony s podchodem.

Na závěr snad ještě trojici poznámek. Možná si někteří čtenáři vzpomenu na celovečerní film Páni kluci. Řada záběrů byla natáčena na nádraží Levin v úseku Lovečkovice-Úštěk horní nádraží v roce 1975 s parní lokomotivou 310.134. Ta jezdila řadu let v cukrovaru Mnichovo Hradiště, ovšem naposledy byla pod párou roku 1980 při slavnosti v Oslavanech. Dnes je v hale muzea Dopravního podniku města Brna v Brně-Lišni.

Další československá lokomotiva 524.1117 je dodnes zachována v Památníku dopravnictva v Bratislavě. V roce 1978 to byla jediná pro-

že od r. 1902 do r. 1945 zde byla přechodová lávka pro zaměstnance dílen v blízkosti východního konce přijímací budovy. Válečnými akcemi byla zničena, nahradila ji nová, několik desítek metrů od západního konce budovy. U schodů na straně dílen pak byla pobočná vrátnice. Byly to tzv. hlavní dílny – pro ně byl v celé republice úřední název Dílny pro opravu vozidel; později ŽOS – Železniční opravy a strojírný. V období největšího rozmachu (70. a 80. léta) měly až 1200 zaměstnanců.

V 60. letech se zde prováděly generální opravy (GO) lokomotiv 556.0 a lokomotiv 423.0 poslední (poválečné) série. Dále vyvazovací opravy lokomotiv 555.0 a 555.1. Poslední parní lokomotiva byla opravena 31. 8. 1977. Svoji činnost ŽOS ukončily roku 1997; vzpomínaná lávka byla snesena až v souvislosti s přestavbou nádraží zahájenou 2015. Generální opravu zde dostala na jaře 1964 již zmiňovaná 310.134 (tehdy v majetku cukrovaru Mnichovo Hradiště).

V České Lípě se lze setkat i s názvem provozní dílny. Jednalo se o objekt asi 150 až 200 m východním směrem od budovy nádraží Česká Lípa město. Objekt patřil v letech 1883 až 1898 lokální trati do Mimoně, jež byla provozována státem. (Její úlohu pak převzala UTD.) Provozní dílny patřily pod LD Č. Lípa. Připojená kolej byla zaústěna do libereckého (resp. lovosického) nástupiště. Současná staniční budova na hlavním nádraží má sloužit po otevření nové přijímací budovy služebním účelům; o budově bývalého městského nádraží se jedná (snad prodej městu?).

V roce 2017 oslavila trať Bakov-Česká Lípa 150 let provozu. Popřejme jí, ale i ostatním v okolí velkolepých zřícenin Bezděč a Ronova, dominantních vrchů Ralska, Klíče a Jedlové perspektivní budoucnost.

Zdeňk Hájek



Ještě jedna obrazová vzpomínka na provoz parních lokomotiv řady 555.0. Na snímku z archivu Z. Hájka je stroj bez uší (blíže viz také Zájmy strojvůdce č. 7/2018)

vozní lokomotiva této řady v ČSR (524.1117 byla dlouhodobě odstavena). Tyto lokomotivy s oblibou používali mostaři na zatěžkávací zkoušky velkých mostních staveb – měly vysoký součinitel nevyvážených rotujících hmot. Tak byla vzpomínaná lokomotiva použita na zatěžkávací zkoušky nového Ivančického viaduktu na podzim 1978, který nahradil po 108 letech provozu vedle něj stojící starý viadukt (380 m dlouhý, 42 m vysoký) přes údolí řeky Jihlavy. Jednalo se o trať společnosti STEG (Brno-) Střelice-Hevlín (-Stadlau u Vídně).

A konečně další dlouholetý československý stroj 464.001 byl (či je?) donedávna provozní ve výtopně v městě Prievidza na středním Slovensku.

Žádná dráha nemůže existovat bez dílenského zázemí. V uzlu Česká Lípa byly dílny v provozu od r. 1871 naproti dnešnímu hlavnímu nádraží. Pro informaci uvedme,



Převážnou část přepravy osobních vlaků do Liberce, do Řetic přes Lovosice, částečně do Rumburka a Nymburka, obstarávaly lokomotivy řady 354.1. Na snímku ing. Jaroslava Kocourka z července 1968 je stroj 354.1176 v Lovosicích

Společenská rubrika

Dne 11. května tohoto roku se dožil v plné síle krásných 65 let bývalý strojvedoucí ČD Cargo a člen základní organizace FS Most, pan **Libor Kudrna**. Kolegové mu přejí do dalších let všechno jen dobré, pevné zdraví a hodně radosti s vnučkem.

Pětadesáté narozeniny oslavil dne 5. května náš kolega, strojvůdce ČD, pan **Roman Kohout**. Pohodu a stále zdraví do dalších roků mu přejí kamarádi z Havlíčkova Brodu.

Dne 12. a 13. 3. oslavili své 50. narozeniny naši kolegové, kamarádi **Jiří Lys** a **Boris Vavro**. Výbor a ostatní členové ZO Bohumín jim blahopřejí a do druhé padesátky přejí hlavně zdraví, štěstí a klid na duši.

Dne 22. května oslaví významné životní jubileum kolega strojvedoucí ČD **František Dočkal** z provozního pracoviště Vyšší Brod, člen základní organizace FS České Budějovice. Od toho dne začíná jezdit SEDESÁTKOU. Do dalších let všechno nejlepší, hodně zdraví, pohody a sem tam i nějaký kapitální rybářský úlovek mu přejí kolegové a kamarádi z „Lipenky“.

Patnáctého května se na tomto světě objeví další šedesátník. Je jím pan **Jiří Karas**, strojvedoucí ČD Cargo z Mostu. Výbor mostecké základní organizace FS a kolegové přejí Jiřímu klidné předdůchodové kilometry na kolejích a v osobním životě všechno nejlepší.

V uplynulých týdnech oslavili svá životní jubilea tito naši kolegové, strojvedoucí ve výslužbě z pardubické ZO Federace strojvůdců: **Zdeněk Malý** 3. dubna 70 let, **Zdeněk Svoboda** 9. dubna 65 let a **Jiří Kořínek** 19. dubna 70 let. Hodně zdraví a štěstí ještě do mnoha dalších let spokojeného života jim přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Pardubice.

Desátého května oslavil své půlkulaté výročí 65 let náš bývalý kolega, strojmistr, pan **Václav Procházka**. Všechno nejlepší do dalších let mu přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

V měsíci květnu má základní organizace FS Trutnov tyto oslavence: 12. 5. oslaví své padesáté narozeniny kolega **Tomáš Kadavý** a 15. 5. krásných sedmdesát let

kolega na odpočinku **Libor Davídek**. Oběma jubilantům přejeme do dalších let jen to nejlepší, samozřejmě ale hlavně zdraví a osobní pohodu.

Zaslouženého odpočinku si od dubna užívá náš kolega **Jaroslav Novák** z provozního pracoviště Brno hlavní nádraží. Výbor a ostatní členové základní organizace FS Brno dolní mu děkují za dlouhá léta poctivě odvedené práce na železnici a do dalšího spokojeného a teď už hlavně klidnějšího života mu přejí hodně úspěchů, osobního štěstí a zejména pevné zdraví.

Pátého dubna oslavil 60. narozeniny náš kolega **Miloslav Šimíček**. Ještě mnoho dalších spokojených let a zdraví mu přejí výbor a všichni členové základní organizace Federace strojvůdců Bohumín.

Dne 22. května oslaví své padesátiny pan **Pavel Krejčí**, strojmistr a strojvedoucí ČD Cargo Most. Pavlovi přejeme vydařenou oslavu jeho prvního půlstoletí a ještě do mnoha dalších let hodně klidu a pohody v práci i rodinném životě. Výbor a kolegové ze ZO Most

Dne 26. května oslaví rovnou šedesátku náš kolega, strojvůdce ČD, pan **Bohumil Vacek**. Všechno nejlepší, pevné zdraví a životní elán do dalších let mu přejí kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu.

Desátého května oslavil své 60. narozeniny strojvedoucí ČD a člen základní organizace FS Chomutov, pan **Milan Žák**. K tomuto životnímu jubileu Ti, Milane, mnoho štěstí, zdraví a úspěchů v osobním i pracovním životě přejí všichni kamarádi a kolegové z chomutovské ZO Federace strojvůdců.

V příštích dnech budou slavit svá životní jubilea naši kolegové ze základní organizace FS Děčín: 20. května 65. narozeniny **Josef Němeček** a jen o den později rovnou sedmdesátku **Stanislav Srb**. Do dalšího spokojeného života hodně zdraví a osobního štěstí jim přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

Prvního května oslavil své šedesáté narozeniny náš kolega **Tomáš Suk**. K významnému životnímu jubileu mu blahopřejí a ještě mnoho dalších spokojených let a hlavně pevné zdraví přejí výbor a členové základní organizace FS DKV Praha.

Dne 22. května bude slavit rovnou šedesátku náš kolega **Jiří Brázda** ze základní organizace FS Tišnov. K těmto kulatinám mu srdečně blahopřejí a ještě mnoho dalších let ve zdraví, štěstí a spokojenosti přejí výbor a ostatní členové tišnovské ZO Federace strojvůdců.

Poslední rozloučení

Dne 14. dubna 2018 odešel na věčnost náš kamarád, strojvůdce ve výslužbě z depa Havlíčkův Brod, pan **Josef Zmek**. Zemřel ve věku 69 let.

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

Výbor a členové ZO FS Havlíčkův Brod

Vážení kolegové, dne 17. dubna 2018 nás navždy, v úctyhodném věku 93 let, opustil náš bývalý kolega a člen FLČ, pan **Jaroslav Kučera** z Kadaně. Do důchodu odešel před 33 lety, když svůj strojvůdčovský profesní život ukončil na doupovské dráze.

Kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu společně s celou základní organizací Federace strojvůdců Chomutov a přáteli tichou vzpomínku. Děkujeme.

Výbor chomutovské ZO FS

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

zdeň 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. Blíže informace na www.ubytovani-bedrichov.eu, kde je také v provozu rezervační systém.

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!

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Míkolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmy 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

