● Na aktuální téma „oživování“ systému ETCS, tentokrát nejen z našeho pohledu ... str. 1 a 2 ● Trest za napadení strojvedoucího a poškození jednotky RegioPanter ... str. 1 ● Otazníky kolem rádiovníků ... str. 2 ● Rychlíkem ze Znojma do Prahy ... str. 2 ● Skupině ČD se dařilo ... str. 2 ● Statečné postoje našich kolegů – členů Federace lokomotivních čet v srpnu 1968 ... str. 3 ● Potrestaný pirát silnic ... str. 3 ● Každoročně se setkáváme u Edova mostu ... str. 3 ● Ohlédnutí za letošním Během na Spálov a Mistrovstvím ČR železničářů v olympijském triatlonu ... str. 3 ● Můj pokus stát se strojvedoucím ... str. 4 ● Sportovní den v Krkonoších ... str. 4 ●

číslo 18
30. září 2018
ročník 71

Zájmy strojvůdce

FSČR

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Připravujeme se na volby do dozorčí rady ČDC

Do dozorčí rady ČD Cargo bude za naši odborovou organizaci kandidovat člen prezidia FSČR **Jiří Šafařík**. Našeho kandidáta, a samozřejmě zejména jeho názory a cíle, s nimiž kandiduje do tohoto orgánu, kde by zastupoval a hájil zaměstnance ČDC, blíže představíme již v příštím vydání Zájmů strojvůdce č. 19/2018, jež vycházejí 15. října.

Prozatím alespoň připomeňme, že kolega Šafařík působí jako člen prezidia, tedy vrcholného řídicího výkonného orgánu Federace strojvůdců České republiky, již od roku 2009. V minulých letech byl mimo jiné i vedoucím týmu naší samostatné profesní odborové organizace pro kolektivní vyjednávání o Podnikové kolektivní smlouvě u akciové společnosti ČD Cargo. A opomenout zde rozhodně nelze ani jeho členství ve výboru pro oblast sociální politiky renomované a uznávané Asociace pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů (AKV).

Prezidium Federace strojvůdců již také na svém zasedání konaném čtvrtého září projednalo žádost o jmenování dvou zástupců naší odborové organizace do hlavní volební komise pro volby členů dozorčí rady ČD Cargo volených zaměstnanci společnosti, které se uskuteční ve dnech **22. až 25. října 2018**, a přijalo rozhodnutí, že FSČR budou zastupovat v této komisi členové prezidia FS Jaroslav Vincour a David Votroubek, kteří jsou zaměstnanci společnosti ČD Cargo.

Tři roky nepodmíněně!

Třetího srpna proběhlo u okresního soudu v Mostě jednání v případu napadení našeho kolegy, strojvedoucího ČD Milana Kudláčka, a poškození elektrické motorové jednotky Českých drah, k němuž došlo v květnu 2016. Vězeňskou stráží byl k soudu předveden obžalovaný J. Steiner.

Jen stručná rekapitulace události z té doby: Po rozjezdu osobního vlaku 6831 ze zastávky Želenice směr Most se násilník snažil pomocí nouzového kladívka z vybavení vlaku dostat na stanoviště strojvedoucího. Jelikož strojvedoucí vůbec netušil, o co jde, otevřel dveře na stanoviště. Násilník se vecpal dovnitř na stanoviště a se slovy, že hledá svoji přítelkyni, začal prohledávat skříňky na stanovišti. Strojvedoucí jen s vypětím sil bránil zasahování do řízení a v přístupu k dalším ovládacím prvkům. Kdo zná tento úsek trati, ví, že kdyby použil rychločinné brzdění a pak volal Policii ČR, tak ta by se neměla jak k vlaku dostat. Z velké části je v blízkém okolí absence blízkých silničních komunikací. Protože ze zastávky Želenice do žst Most je to cca 5 km, rozhodl se dojet až do stanice.

Tam se přivolaní příslušníci Policie ČR snažili útočníkovi domlouvat. Ten však na jejich výzvy nereagoval. Snažili se jej zpacifikovat pomocí chvatů, kterým se však účinně bránil, a tak došlo na použití slzného plynu. Teprve pak se podařilo útočníka přemoci. Po příjezdu další hlídky, tentokrát městské policie Most, byl v útočníkovi poznán bývalý příslušník MP.

Soud začal dotazy u jednoho ze zasahujících policistů v květnu 2016. Ten na otázky soudkyně popsal celý zásah i pozdější způsob pacifikace útočníka. Následovaly podobné dotazy na strojvedoucího. Následně byli všichni účastníci řízení seznámeni s výsledky tří znaleckých posudků – z oboru psychiatrie (pachatel byl v době činu pod vlivem drogy), z oboru ekonomiky (škoda na drážním zařízení byla stanovena na 67 425 Kč) a z oboru dopravy. Zde bylo konstatováno, že došlo k narušení činnosti strojvedoucího ... činností obžalovaného tak mohlo dojít až ke škodám velkého rozsahu. Byla zde vyslovena pochvala strojvedoucímu za bezchybný výkon služby a zabránění případným větším škodám. Všechny posudky byly přečteny v plném rozsahu. Další zprávy vyjadřující se k předmětné věci byly jen konstatovány a obžalovaný netrval na jejich celém přečtení. Poté bylo konstatováno, že dokazování se považuje za skončené.

Ve vystoupení státní zástupkyně bylo konstatováno, že všichni svědkové podrobně popsali činnost obžalovaného. Také připomněla, že nedošlo k větším škodám na zdraví jen díky dobré práci strojvedoucího a vlakvedoucího. K polehčujícím okolnostem konstatovala, že žádné nejsou. K přitěžujícím, že obžalovaný po celou dobu neprojevil žádnou lítost, a z posudku z oboru dopravy zdůraznila činnost ohrožující bezpečnost železničního provozu. Ohrozil tak na životě nejméně 15 cestujících a mohl více poškodit elektrickou jednotku v hodnotě cca 70 miliónů Kč. Na závěr své promluvy navrhla trest se sazbou do tří let nepodmíněně. Paní obhájkyně konstatovala, že obžalovaný se během vyšetřování ke svému jednání nevyjadřoval a vypovídal až při prvním soudním jednání. Na závěr požadovala pouze trest podmíněný. Nakonec dostal slovo i obžalovaný. Omlouval se za to, co nechtěně vykonal, a tvrdil, že nikoho nenapadl, že jen okolo sebe mával rukama.

Po přestávce paní soudkyně rozhodla jménem republiky, že obžalovaný Steiner je vinen za napadení ve vlaku 6831, ohrožení bezpečnosti, poškozování cizí věci, výtržnictví a útok na veřejného činitele a odsuzuje se proto na tři roky nepodmíněně do vězení s ostrahou. Českým drahám je povinen nahradit škodu přesahující 52 000 Kč.

Uf, chtělo by se mi říci. Soud skončil. Tu však k odsouzenému přistoupila paní obhájkyně, chvilka špitání, a násilník se na místě proti rozsudku odvolal. Takže tento příběh ani po více jak dvou letech ještě není u konce. A to jsme se u soudu ještě dozvěděli, že v období mezi incidentem na vlaku 6831 a srpnovým soudem stihl být odsouzen v Teplicích za jiný trestný čin. Zde dostal pouhou podmínku. Je vidět, že J. Steiner opravdu nelení.

Uvidíme, jak se bude situace vyvíjet dále, a tento případ budeme i nadále sledovat.

Ze severu Čech zdraví Josef Oliva
strojvedoucí v.v.

Změny ve složení představenstva ČD

Dozorčí rada akciové společnosti České dráhy na svém zasedání dne 11. září 2018 rozhodla s okamžitou platností o odvolání Pavla Krtka, M.Sc. z funkce předsedy představenstva ČD, ing. Ludvíka Urbana z funkce místopředsedy představenstva, ing. Martina Bělčíka z funkce člena představenstva ČD.

Předsedou představenstva ČD, a.s. byl zvolen ing. **Miroslav Kupec**, do té doby člen tohoto řídicího orgánu. Místopředsedou představenstva byl zvolen Pavel Krtek, který tak měl mít na starosti ekonomiku a finance, tedy především refinancování dluhopisů. Již 14. září ovšem oznámil svoji rezignaci, a zároveň že tím zcela opustí management národního dopravce.

Dozorčí rada ČD 18. září za nového člena představenstva ČD zvolila ing. **Radka Dvořáka**, který působí v a.s. České dráhy 11 let, naposled jako ředitel odboru koncepce a rozvoje osobní dopravy. V kompetenci měl obchodní a investiční strategie osobní dopravy, přípravu a obhajobu obchodního modelu ratingové agentuře Moody´s a investorům při refinancování, provozně ekonomické analýzy a návrhy optimalizace osobní dopravy, rozvoj mezinárodní spolupráce a odbornou komunikaci vůči EU institucím (zejména europoslanci, DG MOVE). Jako člen představenstva ČD má nyní v kompetenci úsek ekonomiky a informatiky.

Cisternový vlak, který pátého září na hlavním nádraží v Nymburku vyfotografoval kolega Jaroslav Krupička. V čele soupravy je zapřažena Hrbatá 130 027-6 ČD Cargo po dílenské opravě i s původním označením E 479 0027

Bonbónky na hořkém dortu aneb Nepodstupujme zbytečné riziko!

Je krásné slunečné dopoledne, na nástupišti stojí zástupy lidí čekajících na blížící se vlak. Ten se rychle přibližuje, avšak na začátku nástupiště náhle zpomalí na rychlost cca 18 km/h a touto rychlostí projíždí podél celého cca 400 m dlouhého nástupiště. Někteří cestující komentují, že *„to ten blb zase přebrzdil“* a vyčítavě hledí směrem ke stanovišti strojvedoucího pomalu projíždějícího kolem. Fíra se snaží vypadat co nejklidněji, aby všechny přesvědčil, že se vlastně nic neděje a že *„to tak má bejt“*.

Tento prakticky stejný příběh jsem měl možnost sledovat ze stanoviště strojvedoucího na dvou místech vzdálených od sebe cca 700 km. Společným jmenovatelem pro obě situace, které se udály ve Švýcarsku a na Slovensku, je tzv. evropský vlakový zabezpečovač ETCS. K tomu, proč jsem tento článek začal poněkud volnější formou, se dostanu později. Pro začátek ale musím pokračovat poměrně zeširoka.

V současné době v České republice začíná proces „oživování“ systému ETCS. Na trati Kolín–Břeclav je připraven „malý“ hardware. Proč „malý“ a „velký“? Malým hardwarem nazývám vybavení přímo související s ETCS, tzn. radioblokové centrály (RBC), balízy a rádiový systém GSM-R. To jsou věci, které jsou nezbytné k fungování samotného systému ETCS. Další neméně důležitou součástí je „velký“ hardware. Tak nazývám infrastrukturu (koleje). Jelikož systém zabezpečení ETCS pracuje s naprosto odlišnou logikou zabezpečení jízdy než do současné doby používané národní systémy, je potřeba tomu přizpůsobit i infrastrukturu, na které bude tento systém použit. Nejdůležitější součástí těchto úprav by mělo být výrazné prodloužení předjízdných kolejí nebo alespoň dosazení odvratných výhybek na těchto kolejích. V tomto ohledu není na zmíněné trati připraveno vůbec nic.

Ve všech materiálech, které jsem měl možnost o tomto systému číst, se uvádí, že vybavení tratí systémem ETCS by nemělo snížit propustnost tratí a mělo by zabránit strojvedoucímu projetí návěstidla v poloze Stůj. A jaká je skutečnost? Švýcarští kolegové hovoří o snížení propustnosti tratí o cca 17 procent. Aplikujeme-li toto číslo na naši nejvytíženější trať Kolín–Česká Třebová, znamená to v denní době zastavení nákladní dopravy. Tato trať je přetížena už v dnešní době (jen se to všichni odpovědní bojí říct nahlas) a zavedení výhradního provozu ETCS by pak znamenalo okamžitý kolaps pro nákladní vlaky.

Stejně tak druhá proklamovaná výhoda je v prostředí naší infrastruktury značně rozporuplná. Vzhledem k tomu, že SŽDC nemá na tento systém absolutně připravenou infrastrukturu, tak se bude každé druhé přiblížení vlaku k návěstidlu s návěstí Stůj dít „přibližovací rychlostí“ menší než 20 km/h. A to je přesně ten případ, kdy ETCS nedokáže zabránit projetí návěsti v poloze Stůj a reaguje až na to, že se to stane.

Dalším bonbónkem na tomto hořkém dortu je ona výhoda jednotného vlakového zabezpečovače. Z toho, co dnes vím, si dovolím tvrzení, že projet Evropu bylo dodnes jednodušší s několika národními vlakovými zabezpečovači, které se na hranicích

Pokračování na str. 2

Autor článku Bonbónky na hořkém dortu ..., člen prezidia FSČR David Votroubek (na záběru vlevo), ve švýcarském Luzernu před lokomotivou 460 050-8. Na snímku je společně s kolegou Rudolfem Barvíkem ze základní organizace FS Děčín, který byl při těchto cestách tlumočníkem a patří mu za to velké poděkování

Rozhodnuto o týmu pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Prezidium Federace strojvůdců České republiky se na své úrovni zabývalo složením delegace naší samostatné profesní odborové organizace pro nadcházející kolektivní vyjednávání k uzavření Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo na rok 2019 a přijalo následující rozhodnutí: *„Základní tým FSČR pro proces kolektivního vyjednávání k uzavření PKS ČD Cargo na rok 2019 budou tvořit tito členové P-FSČR:* ***David Votroubek*** *(vedoucí týmu),* ***Jiří Šafařík*** *a* ***Pavel Slánský*** *(členové).“*

Ředitel Odboru lidských zdrojů GŘ ČD Cargo Mojmír Bakalář byl v souvislosti s tímto rozhodnutím zároveň vyrozuměn, že tento základní tým FSČR se může podle potřeby a aktuální situace měnit, to znamená, že procesu kolektivního vyjednávání se mohou zúčastnit v souladu s „Dohodou o zásadách kolektivního vyjednávání k uzavření PKS ČD Cargo na rok 2019“ i další členové P-FSČR, a to ať již jako členové týmu či konzultanti.

Otazníky kolem rádiovníků. Strojvedoucí potřebují mít jasno!

I když předpis SŽDC D1 prošel 10. června 2018 v pořadí již čtvrtou změnou (v textu vyznačenou zeleně), stále se jedná o dokument, který nereflektuje potřeby moderní železnice 21. století, a tak nejen strojvedoucí volají po jeho urychlené novelizaci. Články totiž obsahují i takové případy, s nimiž se mnozí kolegové v minulosti nesetkali (jízda vlaku za nemožného dorozumění) a v budoucnu ani nesetkají (návěst „Nekraťte pravidelnou jízdní dobu“ – dnes jsou jízdní doby tak šibeniční, že už stejně víc krátit nejdou). Nalezneme zde spoustu absurdit (strojvedoucí při žádosti o svolení k posunu třeba v Liberci musí udávat trakci svého hnacího vozidla, i když je Liberec stanicí bez elektrifikace), kromě toho mnohé stati umožňují několikerý výklad – ale který je ten správný?

Situace s předpisem D1 tedy nápadně připomíná naše zákony, které si každý právník může vyložit po svém, teprve soudce musí najít nějaký rozumný kompromis, který však často zvrátí vyšší instance. A tak doufejme, že na rozdíl od politiků a jejich zákonů nám představitelé SŽDC nový předpis D1 nebudou jen slibovat.

V tomto ohledu se nyní více zaměřím na návěstidla z článku 1232 předpisu D1, dávající návěst „Přepněte kanálovou skupinu“, tedy na tzv. rádiovníky. Ve zmiňovaném článku se píše, že tato *návěst přikazuje přepnout vlakový rádiový systém na stanovenou kanálovou skupinu. Je-li na rádiovníku černé velké písmeno „X“ před, nebo nad číslem kanálové skupiny, informuje o zkoušce spojení s dispečerem, bez písmene „X“ s výpravčím.* Význam slovesa „přikazovat“ je v tomto článku (snad) nezpochybnitelný, ale co sloveso „informovat“? Musí strojvedoucí po přepnutí kanálové skupiny provést D-TEST s výpravčím, nebo s dispečerem přesně podle návěsti rádiovníku, nebo je to jedno?

Jasno v této otázce nepřináší ani předpis Z11, který v článku 45 „Zkouška spojení“ uvádí: *„Spojení navazuje s výpravčím stanice, v jehož obvodu se vlak nalézá, nebo s dispečerem, který přímo řídí železniční provoz, při vjezdu do jeho obvodu.“* Po gramatické stránce je totiž tato věta nesmírně zajímavá, protože před spojkou „nebo“ je napsaná čárka, která ukončuje vloženou vedlejší větu. Jenže čárka před spojkou „nebo“ také značí odporovací poměr mezi hlavními větami, kdy významově může platit buď jen první hlavní věta (spojení s výpravčím), nebo jen druhá (spojení s dispečerem) – nemohou platit obě zároveň. Z tohoto souvětí však nepoznáme pravý záměr čárky před spojkou „nebo“, tím nedostaneme potřebné rozuzlení. Určitě by v článku 45 předpisu Z11 mělo být doplněno, že strojvedoucí provádí zkoušku spojení v souladu s návěstmi rádiovníků umístěných na trati.

Podle všeho se zdá, že je jedno, jaký D-TEST strojvedoucí provede. Jak jinak si totiž vysvětlit, že na jedné trati u téže kanálové skupiny se na rádiovníku jednou X nachází, podruhé nikoliv? Vloni jsem sepsal několik hlášenek, že na trati 505A v úseku Újezd u Chocně–Hradec Králové zastávka a Odb. Plačice–Velký Osek-Kanín neodpovídají návěsti rádiovníků hodnotám uvedeným v TTP. Trať ve zmiňovaných úsecích je osazena rádiovníky s číslem kanálové skupiny 65, ale jen v několika případech bylo číslo doplněno symbolem X.

Hlášenky putovaly dlouhou cestu, neboť za správné umístění rádiovníků na trati a uvedení informací v TTP nenese odpovědnost SŽDC, nýbrž její organizační jednotka – Technická ústředna dopravní cesty se sídlem v Malletově ulici 10/2363, Praha-Libeň. TÚDC, založená již v roce 1957, je tedy správcem železničního telekomunikačního majetku. Na základě mého prvního podnětu byly v září 2017 na trati 505A rádiovníky s číslem kanálové skupiny 65 doplněny písmenem X tak, aby odpovídaly hodnotám uvedeným v TTP. Během letošního podzimu by pak měly být novými rádiovníky X65 osazeny i tratě, které do uvedené 505A zaúsťují, např. lokálka 541D Chlumec nad Cidlinou–Městec Králové–Křinec, kde se v km 2,000 dodnes nachází rádiovník 65 bez písmene X.

V další etapě jsem se zaměřil na rádiovníky 72, neboť i ty přinášejí podobné rozporuplnosti. Na třech tratích zaúsťujících do uzlu Hradec Králové hl. n. (od Chocně, Chlumce nad Cidlinou a Jičína) jsou osazeny rádiovníky s číslem kanálové skupiny 72 bez písmene X. Stejně tak je to na celé trati 505C od Pardubic hl. n. až za Jaroměř. Jen na Plačické spojce se v km 3,200 nachází rádiovník X72. Tak je tohle normální?!

Naprostou raritou je rádiovník 72 v km 1,650 (odhadem) na trati 505C mezi stanicemi Pardubice hl. n. –Pardubice-Rosice nad Labem. Ten pro jistotu není vůbec uveden v TTP!

Technická ústředna dopravní cesty tedy vyhověla mým připomínkám, i když dle vyjádření Ing. Vladimíra Říhy je opravdu jedno, jestli strojvedoucí v době, kdy míjí rádiovník, provede zkoušku spojení na výpravčího, nebo dispečera (nebo na oba). Písmeno u čísla kanálové skupiny tedy nemusí respektovat. Ale ve chvíli, kdy se už vlak nachází v tzv. vnitřní oblasti rádiovníku, musí strojvedoucí respektovat symbol, který se na návěstidle na vstupu do oblasti nachází (př. rádiovník X65 v úseku Újezd u Chocně–Hradec Králové zastávka, výchozí vlak z Týniště nad Orlicí provede po naladění kanálové skupiny 65 zkoušku výhradně s dispečerem. Když se tento vlak bude blížit do Hradce Králové, mine v km 30,700 rádiovník X72 a v tu chvíli je jedno, jestli provede spojení s dispečerem, nebo výpravčím).

Ing. Říha to v dopise vysvětluje: *„Na všech tratích (které jsou v článku uvedeny) je zapnut na systému TRS-SRD automatický D-TEST na „dispečerskou“ ZL47. Znamená to, že v oblasti Hradce Králové dostane vozidlová RDST potvrzení od dispečerských ZL47 o úspěšném testu spojení, i když není na rádiovníku symbol „X“. D-TEST se pak zaznamenává do REDATu i s číslem vlaku, a to se pak objeví i na displeji ZO47 (ovládací skříňka) dispečera.“* Protože z tohoto vyjádření jsem nebyl úplně moudrý, znovu jsem 22. 5. 2018 učinil na ing. Říhu dotaz, ten mně o dva dny později odpověděl: *„Pokud uděláte D-TEST na výpravčího, nebo na dispečera v oblasti přechodu (tzn. v místě rádiovníku), tak je to jedno. Výsledek pro vás bude vždy stejný. Rozdíl by byl, kdybyste D-TEST chtěl provádět někde dál na trati, tam by již z technických důvodů fungoval pouze D-TEST na dispečera.“*

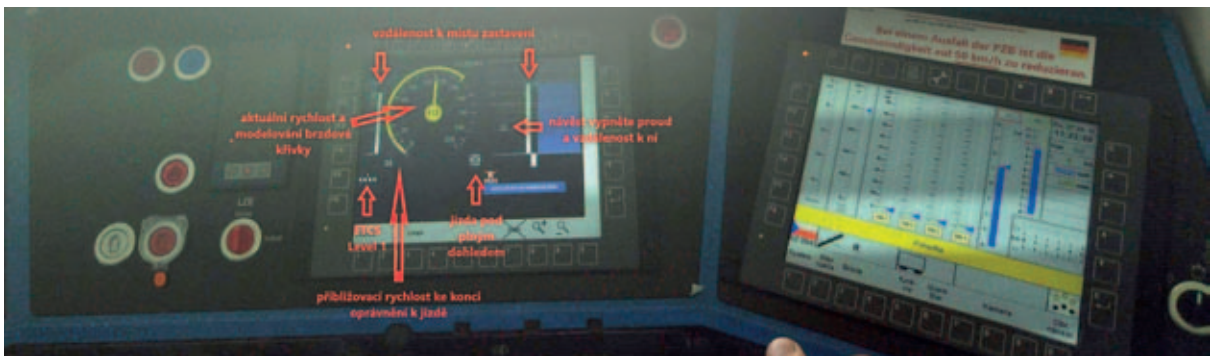
Jedná se tedy o další z řady metodických výkladů předpisu D1 i Z11. Zastávám názor, že strojvedoucí nemůže vědět, jaké systémy mají výpravčí či dispečeři ve svých kancelářích zapnuté a co všechno umožňují. My máme respektovat návěstidla na trati a ta mají odpovídat skutečným stavům. Proto po opakovaných podnětech bylo přislíbeno, že co nejrychleji budou všechny rádiovníky ve východních Čechách s čísly kanálových skupin 65 a 72 doplněny písmenem X (viz tabulka).

Prosím kolegy, kteří na těchto tratích jezdí, aby nové rádiovníky sledovali. V případě, že do konce tohoto roku se u zde uvedených návěstidel neobjeví symbol „X“, dejte mi o tom vědět prostřednictvím redakce Zájmů strojvůdce, ať se můžeme pokusit zjednat nápravu.

Kamil Bureš

TTP	km	traťový úsek	současný stav	nová návěst
511A	3,500	Hradec Králové–Hněvčeves	72	„X 72“
505A	30,700	Týniště nad Orlicí–Hradec Králové	72	„X 72“
505A	24,300	Hradec Králové–Chlumec nad Cidlinou	72	„X 72“
541D	2,000	Chlumec nad Cidlinou–Křinec	65	„X 65“
510A	27,000	Chlumec nad Cidlinou–Ostroměř	65	„X 65“
509A	5,100	Jaroměř–Česká Skalice	72	„X 72“
508-	44,200	Jaroměř–Stará Paka	72	„X 72“
505C	1,65	Pardubice hl. n. –Rosice nad Labem	72	„X 72“

V km 1,650 tratě 505C se mezi stanicemi Pardubice hl. n. a Rosice nad Labem nachází rádiovník 72, který není uveden v TTP. I toto návěstidlo by mělo být co nejdříve upraveno do nové podoby X72. Text a foto: Kamil Bureš



Záběr ze stanoviště moderní lokomotivy Siemens Vectron pořídil David Votroubek na Slovensku. Je i autorem popisu přibližujícího provozní situaci přenášenou na zobrazující displeje tohoto vozidla

Bonbónky na hořkém dortu aneb Nepodstupujme zbytečné riziko!

Dokončení ze str. 1

přepínaly, než je tomu se systémem ETCS. Je mi jasné, že se zatím jedná o dětské nemoci, ale myslím, že je jich trochu moc. Například lokomotiva vybavená klíči ETCS pro jízdu v Rakousku nesmí jet pod ETCS v Německu. Stejná lokomotiva není schopna se přihlásit k radioblokové centrále v České republice atd.

V tomto ohledu absolutně selhala Agentura Evropské unie pro železnice (ERA). Jak je možné, že máme v současné době minimálně tři hardwarové verze a nespočet softwarových, u kterých dnes nikdo nedokáže říct, jestli budou vzájemně kompatibilní? Proč si vytváří každá železniční správa vlastní předpis ETCS? Neměl by u jednotného evropského vlakového zabezpečovače existovat i jednotný předpis, který by se pouze překládal do národních jazyků? Proč je v našem připravovaném předpise u mnoha článků věta: *Zobrazí-li se na DMI (displej ETCS) hláška s významem?* Neměl by u jednotného zabezpečovače být také jednotný text/ikona? Jak je možné, že každý výrobce si vykládá technické specifikace trochu jinak a díky tomu jsou textové informace různé, někde textem, někde ikonou? Přitom všechno splňuje jedny technické specifikace.

Vím, že v dnešní době už je pozdě na debatu, zda ETCS ano nebo ne, ale myslím si, že by se nemělo dít překotné zavádění tohoto systému za každou cenu. Zvláště v situaci, kdy máme velice dobrý národní systém zabezpečení, který je například v kombinaci se systémem AVV schopen systém ETCS dokonce překonat. Jsem přesvědčen, že ETCS má budoucnost, ale myslím si, že jsme začali z opačného konce.

Nelíbí se mi, že nejdřív vybavíme trať a pak začneme vybavovat vozidla. Nutí nás to totiž ke „smíšenému provozu“, který je dle mého názoru tou nejhorší variantou. Na jedné koleji se nám totiž sejde vlak, který jede pod zabezpečením ETCS, pak vlak s národním zabezpečovačem a mezi nimi třeba ještě vlak, který jede bez zabezpečení, tedy jen s KBS (kontrola bdělosti strojvedoucího). Dokáže si dnes někdo ze zodpovědných představit, jaký to bude chaos?

Jsem přesvědčen, že správným postupem by bylo vybavit trať nebo ucelený traťový úsek pouze systémem ETCS, a neumožnit na něm jiný, než výhradní provoz vlaků s ETCS. Vlaky, které tento systém mít nebudou, by pak do těchto úseků prostě nebyly vpuštěny. Jinak si totiž velice lehkomyslně zahráváme s bezpečností železniční dopravy. Stejně tak by se mělo přistupovat k národnímu systému. Tento systém by se neměl šmahem odsoudit a poslat do propadliště dějin jen proto, že si to jedna skupina dopravců na železnici přeje.

Národní systém nám může ještě mnoho let dobře sloužit, protože ze zkušenosti všichni dobře víme, že zavádění nových technologií na české železnici není nikdy takový fofr, jak si někdo na začátku myslí. Přesvědčil nás o tom přechod na systém GSM-R, změna frekvenčních tabulek u vysílaček na simplex, ale i jiné projekty, kdy došlo k prodloužení „přechodných období“ až na trojnásobek původně plánovaného času.

Pokud se tedy dnes bavíme o tom, že výhradní provoz na tratích vybavených ETCS nastane po roce 2025, tak já tomu nevěřím. Z tohoto důvodu jsem přesvědčen, že systém výměny našeho národního zabezpečovače za nic/ETCS, jak ho v několika článcích v tomto časopise popisoval kolega Josef Schrötter a který v současné době razí ministerstvo dopravy, je cestou do pekel. Toto se děje i přes odpor odborné železničářské veřejnosti, která se všemi prostředky snaží upozornit na rizika tohoto postupu. Bohužel všechna odpovědná místa jsou zatím jako hluchá a slepá.

Stále ještě věřím, že názory odborníků nebudou ignorovány donekonečna a nedostaneme se u nás do situace jako na Slovensku, kde projde 200 km tratě modernizací a vlaky, které nejsou vybaveny ETCS, na nich jezdí rychlostí 120 km/h bez jakéhokoli zabezpečení.

David Votroubek, člen prezidia FSČR

Skupině ČD se dařilo

Podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) skončila v prvním pololetí roku 2018 Skupina České dráhy své hospodaření se ziskem 262 milionů korun. Úspěšná byla také při obhajobě mezinárodního ratingu od agentury Moody‘s, která na jaře potvrdila rating v investičním pásmu na stupni Baa2 se stabilním výhledem. Zisk před zdaněním a úroky (EBIT) byl v pololetí 2018 meziročně vyšší o více než 300 milionů korun a dosáhl 1,2 miliardy korun. Přispěl k tomu zejména růst tržeb v obou hlavních segmentech podnikání, tedy v osobní i v nákladní dopravě.

Osobní doprava: Dlouhodobý trend příklonu veřejnosti k železniční dopravě se odrazil v meziročním nárůstu počtu cestujících o 2,5 milionu. Také letos lidé s oblibou využívali především dálkové a příměstské spoje, což se promítlo do tržeb z prodeje jízdních dokladů, které se meziročně zvýšily o 2,4%. Podíl na tom měla především vnitrostátní osobní doprava a vyšší výnosy plynoucí ze zapojení vlaků ČD do integrovaných dopravních systémů. Na výsledek hospodaření osobní dopravy však mělo negativní vliv krátkodobé oslabení české koruny vůči euru a vyšší výkonová spotřeba. Primárně kvůli kurzovým ztrátám proto segment skončil s účetní ztrátou 388 milionů korun. Díky jiným podnikatelským aktivitám se nicméně tento propad podařilo v rámci hospodaření mateřské společnosti eliminovat a akciová společnost ČD jako celek dosáhla zisku 237 milionů korun.

Nákladní doprava: Kladný hospodářský výsledek ve výši 350 milionů Kč vykázala za prvních šest měsíců roku nákladní doprava. I zde rostly meziročně tržby, a to v souvislosti s vyšším objemem přeprav o 1,3 milionu tun. Růst nákladní dopravce zaznamenal téměř ve všech komoditách, především hnědé a černé uhlí, železo, kalamitní dřevo, automotive a stavebniny. Nově jsou letos realizovány přepravy v Rakousku na vlastní licenci ČD Cargo a pokračuje růstový trend tržního podílu značky ČDC v Polsku. Pozitivně se vyvíjí rovněž mezinárodní přepravy směřující přes Slovensko do Maďarska a do dalších zemí.

Společnosti Skupiny ČD pokračovaly i v obnově vozidlového parku. V osobní dopravě to byl například odkup vozů od ÖBB, modernizace osobních vozů pro linku Ex 6 Praha–Cheb, redesign interiéru jednotek Pendolino nebo modernizace motorových vozů řady 809 a 810. V nákladní dopravě šlo zejména o nákup interoperabilních lokomotiv a plošinových vozů pro přepravu kontejnerů.

S použitím tiskové zprávy ČD

Rychlíkem ze Znojma do Prahy

Titulek tohoto zamyšlení patří historii, o které se zmíním v následujících řádcích. Dnes rychlíkem ze Znojma do Prahy a zpět nedojedete... V polovině šedesátých let minulého století se železnice potýkala s mnoha problémy provozními, technickými i sociálními. Přesto své základní funkce, díky nesmírné obětavosti řadových železničářů ve všech provozních profesích, přes všechny obtíže plnila. Tato léta předcházela roku 1968, kdy vznikla Federace lokomotivních čet. Její likvidace po nástupu normalizátorů do vedení KSČ a čs. státu znamenala také nucený odchod řady erudovaných odborníků a čestných lidí od tehdejších ČSD. Samozřejmě ke škodě tohoto dopravce, který patřil v době I. čs. republiky k evropské špičce.

Srovnávat dobu před více než padesáti roky v dopravě s dneškem dost dobře nelze. Nebyly žádné dálnice. Počet osobních automobilů sloužících k individuální přepravě osob byl jen zlomkem dnešního stavu. Také hromadná přeprava osob autobusy, zejména na delší vzdálenosti, nemohla v řadě hledisek konkurovat železnici.

Ale vraťme se k vlakům. V polovině šedesátých let 20. století jezdily rychlíky např. na dnešní trati 224 Tábor–Horní Cerekev, 226 Veselí nad Lužnicí–České Velenice, 238 Pardubice–Havlíčkův Brod a 290 Olomouc–Šumperk přes Šternberk a Uničov. Dnes na těchto tratích jezdí jen osobní vlaky, případně Sp vlaky. Cestující z Brna jezdili bez přestupu do Liberce, přímými vozy do Luhačovic nebo do Košic. Přímé vozy do Luhačovic sloužily cestujícím i z Prahy přes Kutnou Horu–Havl. Brod–Žďár nad Sázavou. Bez přestupů mohli cestující jet i z Prahy do Jeseníku přes Hradec Králové a Letohrad. Také trať z Brna do Trenčianské Teplé byla významnou rychlíkovou tepnou. Vedle již zmíněných přímých vozů zde jezdil přímý motorový rychlík do Nových Zámků a zpět. Jeho jízdu přibližuje tabulka. Zastávky: Kyjov, Bzenec, Veselí nad Moravou, Kunovice, Uherský Brod, Újezdec u Luhačovic, Bojkovice, Slavičín, Bylnice, Trenčianska Teplá, Trenčín, Mnichova Lehota, Bánovce nad Bebravou, Chynorany, Topoľčany, Lužianky, Nitra, Šurany a N. Zámky. Rychlík byl veden motorovými vozy M 262.0 (830). Byly vyráběny ve třech sériích od r. 1949 do r. 1960 o celkovém počtu 238 vozů. Zejména třetí série (1958–1960) o počtu 148 vozů byla tím nejlepším, co měly ČSD tehdy v motorové trakci k dispozici. Nepřeplňovaný motor 12 V 170 DR (dvanáctiválec do V o vrtání 170 mm) měl výkon 410 k (306 kW) při 1360 otáčkách/min., přenos výkonu elektrický. Výkon 632 km denně (bez přistavení a odstavení soupravy a jízdy z depa a zpět) byl úctyhodný.

Také u osobních vlaků byla z dnešního hlediska řada pozoruhodných spojů. V těchto dnech zcela určitě nerealizovatelných. Přímé osobní vlaky byly vedeny např. z Havlíčkova Brodu do Liberce nebo Trutnova. Také ze Žiliny přes Bohumín do Břeclavi. Jistou kuriozitou byl osobní vlak z Prahy-Těšnova do Brna přes Jihlavu. Architektonicky nesmírně cenné nádraží Praha-Těšnov bylo z rozhodnutí tehdejších stranických předáků KSČ v Praze odstřelem srovnáno se zemí 16. března 1985, když osobní doprava skončila již v roce 1972.

V dnešních dnech objednává rychlíky Ministerstvo dopravy ČR. Regionální spoje objednávají příslušné kraje. Oba právní subjekty mohou objednat jen tolik spojů, na které mají ve svém rozpočtu peníze. A soukromí dopravci? Zákony ekonomiky jsou neúprosné. Nevyděláváš? Zbankrotuješ. A pak zaťuká exekutor...

A tak v tomto státně-regionálním systému (nesystému) si každý kraj hraje „na svém písečku“. Příklad? Dříve ujel cestující z Brna do Moravské Třebové, která se ocitla již za ČSSR ve Východočeském kraji (dnes Pardubickém kraji), s přestupem ve Skalici nad Svitavou 86 km. Dnes musí dojet do Č. Třebové a pak motoráčkem do M. Třebové. Ujede a zaplatí 117 km. Takového stavu samozřejmě operativně využívají autobusoví dopravci. V uvedeném příkladu usedne cestující do autobusu v Brně a po ujetí 84 km je v M. Třebové. Cestovní doba je sice takřka stejná. Avšak za 117 km vlakem zaplatí 170 Kč (obyčejné jízdné). 84 km autobusem přijde na 90 Kč.

Předešlé řádky byly stručným pohledem do šedesátých let 20. století. Činnost FLČ v roce 1968 předznamenala celospolečenské změny po roce 1989. Práce dnešní FSČR na ni navazuje. Vedle mnoha jiných úkolů v pracovně-právní i sociální oblasti i ona musí dbát o to, aby v naší krásné vlasti již nikdy nenastala doba, ve které rodiče upozorňovali děti *„...ale o tom nesmíš mluvit ve škole...,“* aby poctivý železničář nebyl šikanován za své názory, jež nejsou shodné s názorem jeho vedoucího... To je ostatně i povinnost naše, zvláště ve dnech, kdy přistupujeme k volebním urnám. Buďme si toho dobře vědomi.

Vladimír Selucký

M262.0	Platí od 31. května 1964 do 29. května 1965			
Km	Stanice	R 256/339	Km	R 340/255
0	Brno hl. n.	7.31	316	22.33
67	Kyjov	8.31 – 8.32	249	21.29 – 21.30
91	Veselí nad Mor.	8.57 – 8.59	225	21.03 – 21.05
122	Újezdec u Luhačovic	9.35 – 9.37	194	20.21 – 20.27
178	Trenčianska Teplá	10.42 – 10.53	138	18.48 – 19.17
186	Trenčín	11.00 – 11.02	130	18.25 – 18.38
244	Topoľčany	12.17 – 12.19	72	17.08 – 17.10
280	Nitra	12.55 – 12.56	36	16.25 – 16.27
316	Nové Zámky	13.33	0	15.48

Reakce FLČ na Moskevský protokol byla rychlá a jednoznačná

V našem seriálu, mapujícím alespoň některé významné etapy činnosti Federace lokomotivních čet (FLČ) v období tzv. Pražského jara, tedy let 1968 až 1969, tentokrát obracíme pozornost k události, která se zapsala do našich dějin černým písmem. Tehdejší nejvyšší představitelé naší země, členové vlády Československé socialistické republiky a vedení Komunistické strany Československa, kteří byli již 21. srpna okupanty odvlečeni do Moskvy, pod hrubým nátlakem (s jedinou výjimkou Františka Kriegela) kapitulovali a 27. srpna podepsali takzvaný Moskevský protokol, který měl shrnout výsledek jednání mezi SSSR a ČSSR probíhajícího od 23. do 26. srpna 1968.

Následující události jen potvrdily, že tento dokument znamenal faktické ideové popření celého Pražského jara, přijetí „bratrské pomoci SSSR“, jež pak více než na dvě desetiletí znamenala přítomnost sovětských vojsk na našem území a v neposlední řadě taktéž otevření cesty k budoucí „normalizaci poměrů“ v tehdejší socialistické společnosti.

Federace lokomotivních čet reagovala okamžitě, statečně a velmi zásadově. Již v den podpisu protokolu vydala prohlášení, v němž tento dokument nejen striktně odmítla, ale obrátila se i k jeho československým signatářům, aby se od něho alespoň dodatečně distancovali. V závěru svého nejen na železnici rozšiřovaného letáku FLČ konstatovala, že pokud k tomu kroku nedojde, lokomotivní depa vstoupí do stávky.

Stejně jako v případě minulého vydání Zájmů strojvůdce, také tuto výzvu FLČ přetiskujeme ze sborníku dokumentů Občanská společnost 1967–1970 (Prameny k dějinám československé krize...), zpracovaného kolektivem autorů z Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR v roce 1998.

Marek Poláček

1968, 27. srpen, Praha. – Leták ústředního výboru Federace lokomotivních čet a ústředního výboru sekce lokomotivních dep odsuzující takzvaný moskevský protokol.

VŠEM, VŠEM, VŠEM, VŠEM, VŠEM, VŠEM, VŠEM, VŠEM, VŠEM, VŠEM, VŠEM!!!

Vážení přátelé, členové federace, železničáři i spoluobčané!!!

Lokomotivní depa v naší republice jsou hluboce pobouřena výsledky jednání v Moskvě. Naše srdce je sevřené lítostí nad zničenými hodnotami a zmařenými životy, které položili lidé na dlažbách měst pod kulkami okupačních zbraní. S pocitem studu jsme vyslechli komuniké,[1] které nás všechny nutí k otázce:

Proč jsme pracovali všichni tak, abychom podpořili představitele našeho národa, a nyní jsme museli všichni vyslechnout to, čemu se ještě před několika hodinami říkalo zrada národa?! Nemůžeme přece zapomenout, že po ulicích měst tekla krev a praskaly výstřely!? Ještě včera znělo ulicemi Prahy staccato samopalů sovětských vojáků a dnes se máme s nimi objímat jako rovný s rovným!

Soudruzi, kteří jste v Moskvě jednali, my jsme Vám věřili, prohlašte lidu, že jste dohodu uzavřeli pod nátlakem, prohlašte, že po krutém poznání, po spatření pražských ulic a pohledech na krev mužů i dětí, nemůže nikdo na nás žádat vděčnost k těm, kteří se zde tak hanebně a barbarsky chovali!!! Dospěli jsme k tomuto závěru:

Žádáme okamžitý odchod všech okupačních vojsk z ČSSR!!!

Stojíme bezvýhradně za usnesením XIV. mimořádného sjezdu KSČ ze dne 23.8.1968 a prohlašujeme, že budeme podporovat jen takovou vládu a takové představitele, kteří budou důsledně a beze zbytku realizovat usnesení XIV. mimořádného sjezdu KSČ ze dne 23.8.1968.

Trváme na tom, aby současná situace v ČSSR zůstala na pořadu jednání OSN!!!

Nebudou-li tyto podmínky splněny, vstoupí lokomotivní depa DO STÁVKY a vyzývají všechny železničáře i ostatní pracující k následování!!!

Praha dne 27.8.1968

Ústřední výbor Federace lokomotivních čet
a Ústřední výbor sekce lokomotivních dep

ÚSD, KV ČSFR, f. FLČ, 27.8.1968. – Cyklostyl A4, 1 s.

Každoročně se setkáváme u Edova mostu

Pětadvacátého srpna uplynulo rovných 28 roků od tragické železniční nehody, k níž došlo u Spálova na Semilsku. Při srážce osobního vlaku s manipulačním vlakem zde tehdy zemřelo čtrnáct lidí a třicet dva dalších bylo zraněno.

Mezi oběťmi železničního neštěstí byli náš kolega, strojvedoucí osobního vlaku Eduard Vraštil, a jeho vlakvedoucí Karel Svatý.

Na památku Eduarda Vraštila, který těsně před srážkou stihl varovat cestující, aby pak sám nehodu nepřežil, byl viadukt pojmenován jako Edův most. Na jeho jižním konci dnes stojí pomníček obětem tragédie.

Jako vzpomínka na smutnou událost se stejně jako v letech předešlých konal i letos vytrvalostní běh a dálkový pochod z Tanvaldu do Spálova. Osmnáctikilometrová trať z Tanvaldu do Spálova představuje symbolický úsek, který osobní vlak 6302 s tehdejším odjezdem v 12:55 hodin ze Železného Brodu do Tanvaldu 25. srpna 1990 neprojel.

Hlavním pořadatelem a sponzorem memoriálu byla opět Federace strojvůdců České republiky, a to ve spolupráci s městem Tanvald a obcí Jesenný.

Text a foto: Pavel Semecký

— Běh na Spálov —

V sobotu 25. srpna se uskutečnil 18. ročník Běhu na Spálov, pořádaný naší profesní odborovou organizací s pomocí sociálního fondu akciových společností ČD a ČD Cargo a C-FKSP SŽDC.

Tato sportovní akce je zároveň připomenutím tragické železniční nehody, která se poblíž železniční zastávky Spálov udála 25. srpna 1990. Vlevo nahoře přiložená fotografie dokumentuje pietní akt, kterým si tuto událost po absolvování běhu připomínáme.

Jan Zahula

Nejmladším účastníkem letošního Běhu na Spálov byl Lukáš Tůma, který trasu závodu překonal v čase jedna hodina 39 minut a 45 sekund. Mezi účastníky jsou ale už tradičně i dříve v narození. V kategorii 60+ tentokrát zvítězil Mojmír Hodač (na snímku uprostřed) před Janem Zahulou (vpravo) a v pořadí třetím Josefem Albem. Připomeňme, že kolega Zahula je také dlouholetým organizátorem této úspěšné akce.

Mistrovství ČR železničářů v olympijském triatlonu

Mistrovství České republiky železničářů v olympijském triatlonu proběhlo v neděli druhého září v rámci **XXXI. ročníku triatlonu „LOKOMUŽ 2018“**, který je zároveň **XXVII. Memoriálem Edy Vraštila**.

Tato sportovní akce byla pořádána odborovou organizací Federací strojvůdců České republiky s pomocí sociálního fondu akciových společností České dráhy a ČD Cargo a C-FKSP Správy železniční dopravní cesty.

Mistrem ČR v olympijském triatlonu v kategorii mužů do 39 let se stal **Luboš Verner**, zaměstnanec ČD Cargo z PJ Ústí nad Labem, a v kategorii mužů nad 40 let zvítězil a stal se také mistrem ČR v olympijském triatlonu **Lubomír Čapek** z téže provozní jednotky.

Vítězům tímto ještě jednou gratulujeme!

Jan Zahula

Mistři ČR v olympijském triatlonu – v kategorii mužů do 39 let Luboš Verner (vlevo) a mužů nad 40 let Lubomír Čapek. Vpravo poháry pro vítěze

Potrestaný pirát silnic

V článku **Zabránili vážným nehodám** otištěným v č. 23-24/2017 Zájmů strojvůdce bylo vysloveno uznání strojvedoucím z DKV Brno a DKV Olomouc za zabránění střetnutí se silničními vozidly na železničních přejezdech.

V případě incidentu na přejezdu P4247 se silnicí I/11 v prostoru Bludova ze dne 14. listopadu 2017 již pravomocně rozhodl Okresní soud v Šumperku.

Uvedeného dne krátce po 14. hodině se k přejezdu blížil Sp 1706 z Jeseníku do Zábřehu na Moravě v čele s lok. 754.080-0. PZZ bylo ve výstraze, které nedbal řidič zahraničního kamionu. Vjel na přejezd v době, kdy to bylo zakázáno, a na přejezdu byl zastaven spuštěným závorovým břevnem. Strojvedoucí po spatření kamionu na přejezdu ihned zavedl rychločinné brzdění a tím řidiči vytvořil časový prostor k opuštění přejezdu. Řidič prorazil závoru a prostor přejezdu opustil. Vlak zastavil v krátké vzdálenosti před přejezdem.

Státní zástupce OSZ v Šumperku podal na řidiče obžalobu pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti. Okresní soud v Šumperku v hlavním líčení konstatoval, že obžalovaný řidič je vinen, že z nedbalosti způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví, a spáchal čin proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona. Tím spáchal přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písmene b) trestního zákoníku. Byl odsouzen k trestu odnětí svobody na 14 měsíců s podmíněným odkladem výkonu trestu na zkušební dobu dvou let. Současně mu byl uložen trest zákazu činnosti – řízení motorových vozidel – na dobu jednoho roku. Při incidentu byla způsobena škoda SŽDC ve výši 218 277 Kč a ČD ve výši 19 331 Kč. Tyto škody byly již před hlavním líčením oběma organizacím uhrazeny z pojistného plnění.

Tento případ tedy skončil v přiměřené době vynesením spravedlivého rozsudku. V řadě jiných případů není pachatel vůbec dopaden nebo se uložení trestu a jeho výkonu dlouhodobě vyhýbá. Věřme, že tento případ bude alespoň pro kolegy potrestaného řidiče výstrahou, že v naší republice se nevyplácí porušovat platné zákony.

Vladimír Selucký

Co přináší nový Vědeckotechnický sborník ČD

V polovině září vyšlo nové, v pořadí již 45. číslo Vědeckotechnického sborníku ČD, které je pro širokou veřejnost k dispozici na webových stránkách ***https://vts.cd.cz***. Sborník vychází dvakrát ročně a pravidelně v něm publikují vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců Českých drah, SŽDC, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů. V obsahu aktuálního čísla najdete 9 příspěvků, z nichž zde některé blíže představujeme.

Čtvrtstoletí Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice: Příspěvek se při příležitosti 25 let existence Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice stručně zabývá vznikem fakulty, její současností jak v oblasti vzdělávací, tak i výzkumné a nastiňuje další perspektivu fakulty.

Energetické aspekty moderní železniční dopravy: Současná podoba dopravy, charakteristická při přepravě osob i věcí s dominantním podílem automobilů, je pro svou vysokou energetickou náročnost již ve velmi blízkém horizontu neudržitelná. Je totiž spojena nejen s globálními exhalacemi, které nevratně poškozují klimatické podmínky na Zemi, ale i s lokálními exhalacemi, které poškozují zdraví obyvatelstva. Velký potenciál v udržitelné mobilitě budoucnosti mají technické inovace. Nové technologie zvyšují atraktivitu železniční dopravy a její energetickou efektivitu.

ERTMS jakožto nedílná součást řízení a zabezpečení moderní železnice v České republice: Běžným standardem v oblasti řízení a zabezpečení železniční dopravy se v posledních desetiletích stal European Railway Traffic Management System (ERTMS), a to oba jeho základní dva pilíře – rádiový komunikační systém GSM-R a evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS. Přestože bývá ERTMS spojováno zejména s problematikou zavádění interoperability do železničního prostředí, jeho význam pro ČR je mnohem výraznější. Systém GSM-R je již řadu let v železniční infrastruktuře i na hnacích vozidlech instalován a běžně používán, ETCS se teprve v současné době začíná intenzivně prosazovat do provozu. ETCS je relativně složitý elektronický systém, který však má oproti národnímu systému vlakového zabezpečovače typu LS nesrovnatelně vyšší úroveň funkčních vlastností a umožňuje zvýšit zásadním způsobem bezpečnost provozu. Technicky i funkčně vyspělé vlakové zabezpečovací zařízení přináší nové technické i technologické požadavky například z hlediska konfigurace infrastruktury, aby bylo možné správně využít jeho vlastnosti a minimalizovat případné omezující vlivy na kapacitu dopravní cesty.

Jízdy dvoucestných vozidel HZS na síti SŽDC při zajištění záchranných a likvidačních prací z hlediska dopravní technologie: Článek se zabývá dopravní technologií jízdy dvoucestných vozidel. Jsou v něm popsány principy jejího zabezpečení a organizace jízdy od místa nakolejení až po místo zásahu.

Kooperativní inteligentní dopravní systémy na železničních přejezdech: Příspěvek pojednává o využití kooperativních inteligentních dopravních systémů na železničních přejezdech. SŽDC společně s AŽD Praha a firmou RADOM je zapojeno do projektu „C-ROADS Czech Republic“. Cílem spolupráce těchto partnerů je navrhnout, pilotně nainstalovat a otestovat C-ITS systém, který by předával informace silničním vozidlům blížícím se k železničnímu přejezdu. Jedná se zejména o informace o umístění přejezdu a o stavu přejezdového zabezpečovacího zařízení. Tím bude řidič vozidla včas upozorňován/informován o nastávající situaci na jeho jízdní trase. Za předpokladu úspěšného ověřovacího provozu, a pokud bezpečnostní analýza neshledá nepřijatelná rizika, může tento systém významně přispět ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

Pětapadesát let provozu fenomenální řady lokomotiv ČME 3: V roce 2018 uplyne 55 let od zrodu legendárních motorových posunovacích lokomotiv typu ČME 3, které drží světový primát v počtu lokomotiv, dodaných na export jedinému zákazníkovi. Výsledkem jejich spolehlivosti a oblíbenosti je, že většina lokomotiv je v provozu i po uplynutí jejich životnosti. Článek se zabývá i vývojem modifikace ČME 3T, která efektivním použitím elektrodynamické brzdy na posunovacích lokomotivách změnila dosavadní poučky o EDB.

Železniční nákladní koridory (RFC): Na základě Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu byla příslušným členským státům EU uložena povinnost zřídit a provozovat železniční nákladní koridory (angl. Rail Freight Corridors, zkr. RFC). Trasování koridorů RFC bylo aktualizováno formou Přílohy II k Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU), kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy. Cílem implementace nařízení EU je vytvoření platformy pro efektivní koordinaci manažerů infrastruktury, přídělců kapacity, dopravců, terminálů a dalších subjektů za účelem zjednodušení postupů pro provozování mezistátní dopravy nákladních vlaků v Evropě a poskytování kvalitnějších služeb z hlediska doby přepravy, spolehlivosti a pravidelnosti nákladní dopravy. Příspěvek poskytuje základní přehled koridorů RFC s větším zaměřením na čtyři koridory vedoucí přes území ČR, informaci o produktech nabízených jediným kontaktním místem koridoru (angl. Corridor One-Stop-Shop, zkr. C-OSS), o používaných informačních systémech, organizační struktuře koridorů apod.

Můj pokus stát se strojvedoucím

Deset let jezdím poměrně často vlakem, vlaky jsem si oblíbil a mám k nim blízko. I kamarádi se mě občas ptají co a jak, nebo jaké si mají pořídit jízdenky. Řekněme, že mě berou trochu jako nádražáka.

Kamarád Tomáš, dlouholetý strojvedoucí, mně vloni domluvil návštěvu stanoviště, když vedl vlak z Prahy do Nové Pece. Vysvětlil návěstidla, ale i obecně, jak to v této profesi chodí. A říkal, že bych mohl zkusit stát se strojvedoucím. Přišel jsem mu pro tuto práci jako poměrně vhodný uchazeč.

Přihlásil jsem se k Českým drahám, neboť úroveň služeb a vlaků jde u nich nahoru. Úvodní pohovor a test jsem zvládl, mám elektro průmyslovku a dělám IT včetně programování. První úskalí ale nastalo, pravé oko prostě na mašinu nevyhovuje. Zašel jsem na důkladné vyšetření a laserem mi pak odstranili astigmatismus a dioptrie.

Zdravotně jsem tedy nakonec prošel. Prohlídka je ostatně hodně náročná. Kdybych neběhal, jako například sedm maratonů v řadě (***https://www.sport.cz/behani/radime/clanek/1008462-uz-potreti-sedm-za-sedm.html***), tak by pravděpodobnost úspěchu byla myslím mnohem menší.

U psychotestů v Praze měli zásadní připomínku jen k rychlosti reakcí. Částečně mi ta barevná tlačítka nesedla ergonomicky, neposunul jsem si je pro lepší výhled na monitor a nedal židli na pedály níž. Jinak mě spíše chválili, že jsem pečlivý a tak.

Tak si říkám, příště budu v Olomouci klikat rychle a je to. Pan doktor řekl, že rychlost je v pořádku a chyb málo. Následně mě překvapilo, že z depa přesto volali, že jsem zase neprošel. Podle vět při telefonickém hovoru mi přišlo, že částečně to bylo mým kiltem. Přitom většina dnes bere toto pohodlné letní oblečení v pohodě. Každopádně je škoda, že relevantní důvody pan psycholog odmítl říct. Že prostě nemusí.

Ani není jasné a podle jiných odpovědí, například z ministerstva dopravy, kdy se to dá zkusit znova. Legislativně to asi řešeno není. Na ČD mi nejdřív psycholog řekl, že za půl roku by to nemělo smysl, tak za rok. A pak oficiálně za tři roky.

Když vezmu v úvahu dalšího uchazeče, který říkal, že má doma modelové kolejiště a prohlásil, že modrá na návěstidle je most, tak jsem přišel s přečteným předpisem SŽDC D1 vlastně poměrně připravený. V návěstidlech se mi povedlo, i díky zmíněnému kamarádovi, udělat si systém a tak složité to příliš není.

Třeba jsem pro práci strojvedoucího vhodný, třeba ne. Myslím si ale, že bez jasných odpovědí se moc kandidátů hlásit nebude. I České dráhy by toho o této profesi mohly říkat více. A třeba jako v Německu zájemcům a potenciálním uchazečům umožnit, aby se svezli na stanovišti strojvedoucího.

Tomáš Zahálka

Upozornění

Upozorňujeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, na povinnost odevzdat v termínu **do 31. října 2018** potvrzení o studiu pro školní rok 2018/2019. Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných organizačních složek dle své evidence jízdních výhod.

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

Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v příslušném informačním systému odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována do 31. 8. 2019. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu!

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD.

Sportovní den v Krkonoších

Ve sportovním areálu Břízky v Kunčicích nad Labem se 30. srpna konal tradiční sportovní den krkonošských železničářů.

Turnaj v nohejbalu trojic vyhráli bratři Milan a Petr Kopáčkové spolu s Radkem Trejbalem, turnaj ve volejbale vyhrál Eva-team ve složení Eva Výborná, Eva a Jarda Prouzovi, Květa a Zdeněk Koubovi a Bob Mlejnek. Nejlepším hráčem byl vyhlášen Petr Kopáček (v brýlích).

Poděkování nás všech patří hlavním organizátorům, tedy Martině Dostálové a Zdeňku Koubovi, ale i kuchaři Jarouškovi za skvělou grilovačku. A stejně tak děkujeme za příjemné počasí, které nám dovolilo být celý den uprostřed přírody a vyčistit si hlavu od náročné práce na kolejích.

Závěrečné foto, které pořídila Ziky, jen dokládá spokojenost všech zúčastněných.

Brutus

Velký dík za celoživotní práci na dráze, ale i kamarádství!

„Strýcu Tentováku, vypravuji Tě na poslední jízdu!“ Tak zazněla slova od Maxíka Petratura, který symbolicky vypravil v neděli 19. srpna 2018 v čase řádného odjezdu v 6:49 hodin motorový osobní vlak 14330 směr Újezdec u Luhačovic. Motorový vůz 842 022-6 vedený našim dnes již emeritním strojvedoucím **Pepou Dobřeckým** „Tentovákem“ v 7:03 slavnostně protnul cílovou pásku v železniční stanici Újezdec u Luhačovic a zakončil tak část jeho životní etapy, kterou vykonával bez sebemenších pochybností a která byla i jeho koníčkem.

Rozloučit se s ním přišli spolupracovníci všech profesí. Vše započalo již hlášením staničního rozhlasu v žst Luhačovice (na snímku Martina Urbánka), kde se s Pepou loučili i dispečeři z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov. V Újezdci ho pak očekávaly téměř tři desítky kolegů a kamarádů i s hudebním doprovodem.

S kamarádem Pepou „Tentovákem“ jsem se potkal poprvé asi v pěti letech. Tehdy vlastnil krásnou zelenou parní mašinku, která mě velmi zaujala. Ani jeden z nás tehdy netušil, že budeme kamarádi na celý život. Od šesté třídy jsme spolu začali chodit na základní školu v Kunovicích, pak to bylo Střední odborné učiliště ve Valticích a poté jsme nastoupili do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD ve Veselí nad Moravou s cílem stát se strojvedoucími. Tuto činnost si Pepa zvolil po svém otci Janovi. Po mnoho let členem Federace strojvůdců a ve Veselí nad Moravou pracoval i ve výboru její základní organizace. V práci byl velmi oblíbený a nekonfliktní. Vždy se snažil vyjít vstříc jak kolegům, tak i strojmistrům. Nikdy neřekl „nemůžu, nejde to“, ale naopak vždy se snažil o to, aby mohl svým kolegům pomoci.

Pepo, za Tvoji celoživotní práci jak na kolejích ČSD, Českých drah, tak nyní i SŽDC, ale hlavně za kamarádství Ti patří naše velké díky. Do dalších let Ti přejeme hlavně pevné zdraví, hodně zábavy s vnučkou a se psí smečkou. A žena Jana ať Tě poslouchá.

To vše Ti přejí kamarádi, spolupracovníci ze zaniklého depa Veselí nad Moravou a osobně Tvůj souputník PIRÁT s MAXÍKEM.

K distribuci kalendářů na rok 2019

Vážení kolegové, v těchto dnech postupně obdrží všechny základní organizace Federace strojvůdců **objednané stolní a nástěnné kalendáře**, které na rok 2019 vydala naše odborová organizace. Také pro ZO FS, jež si kalendáře neobjednala, bude dodána zásilka, jež obsahuje jeden nástěnný a tři stolní kalendáře zdarma.

Pokud základní organizace nepožádaly o jiný způsob dodání (například zásilkovou službou anebo na odlišnou než obvyklou adresu ZO), balíky s kalendáři (stejně jako je tomu pravidelně u časopisu Zájmy strojvůdce) budou odeslány ze žst Brno hlavní nádraží služební drážní poštou. V zájmu jejich bezpečného doručení byly **vybaveny průvodkami pro služební zásilky. Zástupci základních organizací si své zásilky mohou vyzvednout na obvyklých odběrových místech. Učiňte tak, prosím, co nejdříve!**

Věnujte hlavně pozornost stavu zásilky. V případě, že jste objednali větší počet kalendářů, jež byly při expedici uloženy do několika balíků, zjistěte v první řadě, **zda vám byly v pořádku doručeny všechny balíky**. Například v případě tří expedovaných balíků jsou tyto označeny 1/3, 2/3 a 3/3. **Přímo na místě si také zkontrolujte počet dodaných kusů kalendářů**, a to zvláště v případě poškození obalu zásilky. Správnost si můžete ověřit jednoduše, neboť počet vámi objednaných kalendářů je uveden přímo v záhlaví vaší dodací adresy. Kód „s“ znamená stolní a „n“ nástěnné kalendáře. Celkový počet kusů dodaných v balících musí odpovídat údajům uvedeným v záhlaví adresáta.

V případě jakéhokoliv poškození zásilky, nebo pokud nesouhlasí počet skutečně dodaných kusů s počty uvedenými ve vaší adrese, uveďte zjištěné skutečnosti či nesrovnalosti do předávacího protokolu, kterým je zmíněná průvodka pro služební zásilku a zjištěné skutečnosti také nahlaste elektronickou poštou, písemně anebo telefonicky tiskovému středisku FSČR v Brně.

Po ukončení distribuce budou z prezídia FSČR rozesílány do základních organizací faktury s vyúčtováním objednaných kalendářů. V případě reklamace samozřejmě jen reálně dodaných kusů.

Tiskové středisko FSČR

*O prázdninách opustili řady strojvedoucích v aktivní službě a odešli do zasloužené penze páni kolegové **Jindřich Macourek** a **Václav Vopička**. Celá základní organizace Federace strojvůdců Zdice jim přeje do dalších let jen to nejlepší, spokojenost a zejména pevné zdraví. Dne 21. července nastoupil na svoji poslední směnu kolega Václav Vopička, který je na snímku u Regionovy 814 102-0*

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**.

Společenská rubrika

Během letních dovolenkových dnů oslavili své padesáté narozeniny pánové **Roman Perout** (ČD) a **Jiří Novotný** z ČD Cargo, oba členové základní organizace FS Brno-Maloměřice. Přejeme jim mnoho štěstí a úspěchů do dalších let.

***

V první polovině měsíce října oslaví svá životní jubilea tito naši kolegové ze základní organizace FS Děčín: 1. 10. pětašedesátiny **Adolf Lachman**, 5. 10. rovnou čtyřicítku **Jan Pánek**, 10. 10. šedesáté narozeniny **Ladislav Červenka**, 12. 10. čtyřicetiny **Jiří Procházka**, 14. 10. pětašedesátiny **Pavel Duda** a 16. 10. krásnou sedmdesátku **Miroslav Podolínský**. Všem těmto jubilantům srdečně blahopřejí a do dalšího spokojeného života jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

***

Šestého října oslaví sedmdesátku člen Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem, strojvůdce v. v., pan kolega **Oldřich Menčl**. Oldřichu, členové klubu Ti k tomuto pěknému výročí srdečně gratulují a přejí dobré zdraví a ještě mnoho šťastných a spokojených let. Za K.O.S. Jaroslav Krupička

***

Jedenáctého října oslaví 55 let náš kolega, strojvůdce ČD, pan **Igor Hurt**. Vše nejlepší a pevné zdraví mu přejí kamarádi z Havlíčkova Brodu.

***

V první říjnový den slaví své 55. narozeniny náš kolega **Jiří Freiwald**. Šedesátiny bude slavit 15. října kolega **Jan Kolovratník**. K těmto jubileím jim blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojenost, hodně úspěchů a hlavně zdraví přejí výbor a členové základní organizace Ostrava-Cargo.

***

Základní organizace FS Brno-Maloměřice přeje hodně štěstí a úspěchů v osobním i pracovním životě pánům **Milanu Kohoutkovi** a **Jaroslavu Gašparovičovi**. Oba jsou strojvedoucí ČD Cargo, kteří oslavili v září své šedesáté narozeniny.

***

Prvního října slaví 60. narozeniny náš kolega **Jiří Toman**. Hodně zdraví a spokojenosti v práci i osobním životě mu do dalších let přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad.

***

Šestého září ukončil svoji profesní činnost jako strojvedoucí ČD Cargo a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace FS, pan **Milan Kužel**. Za odvedenou práci tímto chceme Milanovi poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku mu popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. Všichni ze ZO Federace strojvůdců Chomutov

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