

● Je potřeba pomáhat konkurenci? ... str. 1 ● Postřehy z jedné úplně běžné služby dispečera ČD Cargo ... str. 1 a 2 ● Dřevo – v našich tratích opět samé dřevo! ... str. 1 ● O některých právních normách vztahujících se k železničnímu provozu ... str. 1 a 2 ● Porada k používání systému automatického vedení vlaku ... str. 2 ● Kdyby naše tělo mohlo mluvit, moc hezkého bychom si nevyslechli ... str. 2 ● Svéráz českého návěstění ve 21. století ... str. 3 ● Ohlédnutí za sedmdesáti lety parních lokomotiv řady 433.0 ... str. 3 ● Další povídání o lokálkách pod Oderskými vrchy... str. 4 ●

číslo 3

15. února 2019
ročník 72



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Stromy svobody – je dobře, že o sobě i tak dáváme vědět!

Velice rád jsem si přečetl v loňském posledním vydání Zájmu strojvůdce příspěvek, že i naši kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Frýdek-Místek

vysadili k 100. výročí vzniku republiky strom svobody. Za partu lidí z Ústí, kteří dělali totéž, jim moc děkuji a zároveň blahopřeji. Kolegové, máte také velmi pěknou cedulku, která strom označuje!

Když jsme my v Ústí nad Labem akci „sázení“ připravovali, dostali jsme se k informacím, že existuje jakási nadace Partnerství, kde dávají dohromady seznam všech stromů

republiky vysazených v letech 1918 až 2018. A z toho vznikla krásná mapa České republiky, kde jsou všechny zaregistrované stromy označeny. Možná čtenáři našeho časopisu o této akci už vědí, ale aspoň další malé vysvětlení možná neškodí.

K registraci je potřeba splnit několik podmínek, včetně fotografie a dalších údajů. Po splnění podmínek vám pak přijde certifikát o registraci stromu a za váš strom se na mapě objeví na určeném místě malý lipový list. Po kliknutí na něj se objeví jak foto stromu, tak i údaje o něm.

Další potřebné informace najdete na adrese www.stromysvobody.cz

Především ale ještě jednou patří frýdecko-místeckým kolegům velké poděkování! Je moc dobře, když Federace strojvůdců České republiky dává o sobě vědět i takovýmto zásluhným činem.

S pozdravem Vlastní silou

Josef Oliva, strojvedoucí v.v.
bývalý člen FLC a FSCČR

Vladimír Selucký



O zákonech dobrých i horších

Dovolím si citovat jen ze tří paragrafů zákona č. 86/1937 Sb. Tak v § 49 odst. 1 určil, že Pro křižování dráhy a veřejné pozemní komunikace budte zřízovány zpravidla nadjezdy a podjezdy. V odstavci 2 určil, že Přejezdy (přechody) budte zřízovány jen tehdy, je-li to nevyhnutelně nutné a není-li to na újmu provozu dráhy nebo komunikace, zejména po stránce bezpečnosti. Tomuto ustanovení se podřídilo i vybudování „nové“ trati Brno–Havlíčkův Brod. Na 121 km trati je pouze jeden úrovňový přejezd a to P6983 v km 30,607, křižující komunikaci III/3771 Tišnov–Předklášteří.

V § 105 odst. 1 zákon stanovil, že Pozemků v okolí dráhy nesmí být užíváno tak, že by to mělo za následek sesouvání půdy, sesypávání kamenů, pád předmětů na trať, zatopování trati nebo jakékoli jiné ohrožování dráhy a jejího provozu. Železniční správní úřad může výslovně označiti pozemky, jichž se to týká. V § 106 odst. 2 bylo stanoveno, že Je-li to potřebné k bezpečnosti dráhy a jejího provozu, jakož i ochraně proti ohni, jsou vlastníci (uživatelé) jiných pozemků v okolí dráhy povinni, požádá-li o to železniční podnik, neprodleně oklestiti nebo pokáceti stromy (keře). Neučiní-li tak, nebo nedovolují-li to okolnosti průtahy se zjištěním a vyhledáním vlastníka (uživatele), může okleštění nebo pokácení zaříditi sám železniční podnik. Činí-li vlastníci (uživatelé) o železniční přepravě.

Pokračování na str. 2

Příště opět o FLC

Ve čtvrtém letošním vydání našeho časopisu obrátíme opět pozornost k činnosti Federace lokomotivních čet. Náš seriál, v němž jsme vás v Zájmech strojvůdce loni několikrát informovali o aktivitách strojvedoucích, kteří v období takzvaného pražského jara usilovali o obnovu své samostatné profesní odborové organizace, bude pokračovat článkem zachycujícím v podstatě jejich poslední vzepětí v jarních měsících roku 1969. Tehdy již bohužel pozvolna začínala éra právě nastupující „normalizace“.

Vstřícnost tak trochu zvláštní ...

V množství větším než malém začal po internetu na konci třetího lednového týdne mezi železničními fandami kolovat soubor fotografií, na nichž jeden z vlaků alternativního dopravce RegioJet vede elektrická lokomotiva akciové společnosti ČD Cargo.

Jak se nám podařilo zjistit, soukromá společnost si stroj 363 051-4 takto pronajala hned na několik dnů. Nakonec ho ale využila „jen“ v pátek a sobotu 18. a 19. ledna. A právě v druhý den vskutku neobvyklý snímek na trati u Dlouhé Třebové pořídil i člen redakční rady našeho časopisu, letohradský kolega Jiří Adolf. Zmíněný stroj (záběr vpravo) je na něm v čele vlaku RJ 1003.

Na tuto kuriózní situaci v téže době zareagoval také jiný strojvedoucí ČD Cargo a shodou okolností rovněž člen redakční rady ZS, kolega Miloš Brunner, který nám k tomu s neskrývaným rozhořčením, ale i s notnou dávkou hořké ironie napsal: „Nechápu, že

„dcera“ půjčuje své lokomotivy konkurenci. Vždyť na veřejnosti se to často prezentuje tak, že „žlutej“ je přece lepší než ČD! Tak ať si ale pak také vše zvládne sám... A na Cargo přitom jezdíme až příliš často se „starejma prknama“, případně někdy ani není s čím jezdit!“

Lze samozřejmě pochopit, že management ČD Cargo se snaží (a konstatujeme, že celkem úspěšně) dostávat hospodaření své firmy z červených do černých čísel. Na druhé straně však je s podivem, že takovou velkou vstřícnost a pochopení dceřiná společnost ČD projevuje i vůči vedení zde zmíněné firmy, která nejen tvrdě, ale především nevybíravým způsobem konkuruje národnímu dopravci. Zvláště když její šéf pak využívá každé příležitosti, aby „matku“, tedy akciovou společnost České dráhy, v médiích napadal či zesměšňoval.

Marek Poláček

Těžko se to popisuje, to se musí prožít...

Větu z titulku tohoto článku asi člověk uslyší často, když dotyčný není schopen popsat situace, které prožívá. Mám to stejně. Mohl bych tu udělat soupis, co všechno mám jako dispečer nákladních vlaků ČD Cargo za povinnosti, co všechno ke splnění těchto povinností musím udělat, kolik mě to stojí času. Ale to by byla nuda a stejně bych nikomu nepopsal, co vlastně mnohdy v práci prožívám.

Zkusím to na jednom příkladu, jednom vlaku. Podotýkám, že popisuji jen zlomek práce, jen jeden jediný vlak – vše je jen vymyšlený modelový příklad pro představu čtenáře. Z Děčína vyjíždí vlak 45327, na něm strojvedoucí Beránek, který má 8 hodin do konce směny. Musím zjistit, kam to zná a kam vlastně ten vlak jede (dnes jsou čísla vlaků taková, že je nutno vše dohledávat – jinak hrozí, že pojedje jinam, než dispečer předpokládá).

Když například shledám, že jede na Kutnou Horu, musím zjistit, jaký výkon mu dám zpátky (nejednou se strojvedoucí ptá, co pro něj budu mít zpátky).

Super, z Brna vyjíždí vlak směr Bílina, tak to plus mínus v Kutné Hoře vyjde, že by ho mohl vzít a odvést „svým“ směrem, protože to na Ústí zná. Jenže ouha – ta Bílina musí čekat v Tišnově na postrk. Jdu se zeptat dispečera na Brno, kdy ten postrk bude mít (jen pro zajímavost – dřív bylo v Brně k dispozici 7 postrků, dnes je jeden!). Jenže dispečer právě telefonuje a telefonuje... Najednou slyším, že mi zvoní můj telefon, a tak se vracím do své kanceláře, aniž bych něco zjistil. Volá mi strojvedoucí Beránek, že ho dali v Mělniku stranou, že tam jezdí po jedné koleji a že tam asi bude hodinu či dvě stát. Nikdo neví jak dlouho. Ani já ne. Tak volám dispečera SŽDC a ten taky neví, protože mají obsazený úsek a nikdo neví, co to je za poruchu – a přednost má osobní doprava.

Mám-li čas, jdu za dispečerem na Brno, abych zjistil, jak to bude s tím postrkem. Opět telefonuje a telefonuje. Teď už vydržím a čekám. Když to položí, dozvídám se, že postrk „už“ jede z Vlkova. Takže asi za půl hodiny by se to mohlo pohnout. Tak super, vše klapne. Jenže ouha. Zadáme tedy vzájemný přepřah

Pokračování na str. 2



Další vozidlem národního dopravce z „rodiny Regio“ je motorový vůz RegioMouse, zde na snímku Marka Poláčka 810 097-6. Záběr byl pořízen v podvečer třetího ledna v železniční stanici Havlíčkův Brod. Je to vlastně další modernizace již letitých, ale stále spolehlivých MV řady 810, jichž ČD měly v provozu začátkem tohoto roku ještě cca sedm desítek

Noví členové představenstva ČD

Dozorčí rada akciové společnosti České dráhy na svém zasedání konaném dne 15. ledna zvolila do funkce člena představenstva ČD, a.s.: Ing. **Míchala Heřmana**, MBA (s účinností od 16. 1. 2019) a Ing. **Míchala Vereše**, MBA (s účinností od 1. 3. 2019).



Obr. 1

Vážený čtenáři, již delší dobu přemýšlím, zda se veřejně zmínit o vážných příkladech nedbalosti, která panuje na naší železnici. Můj profesní život na železnici se datuje od roku 1985, kdy jsem složil zkoušku č. 5 na pomocníka strojvedoucího. Na železnici a na HV jsem se však začal pohybovat kvůli mému koníčku, kterým jsou vlaky, již podstatně dříve. V minulosti jsem se ale nesetkal s tak velkým množstvím pracovních zmetků v návěstění ze strany SŽDC jako v poslední době.

V mnohých případech SŽDC ale v tomto ohledu mj. ubližují i sprejeři, kteří „zkrášlují“ svými výtvyry návěstidla. Nevím jak nyní, ale v minulosti jezdili návěstní mistr, traťmistr i další zaměstnanci od zabezpečováku a z traťovky (dnes SŽDC) na kontrolu dohlednosti návěstidel, kontrolu trati a výhybek a viditelnosti rychlostníků a staničnicků z hnacího vozidla. V současné době

se asi takové kontroly neprovádějí, a jestli ano, tak asi leckdy velmi povrchně anebo i pouze formálně.

Pro mě zářející je fakt, že takové výtvyry lidské tvořivosti jsou k vidění na frekventované hlavní trati a nikomu z odpovědných zaměstnanců to zřejmě nevádí. Nebo vadí a neřeší to, nebo snad řeší?

Uvádím zde jen několik příkladů z trati Praha-Libeň-Praha-Radotín-Plzeň, které trvají již více než půl roku. Myslím si, že na nápravu tohoto stavu bylo času více než dost. Musím ale zároveň upozornit, že zde nejsou uvedeny všechny případy z této tratě!

Na obrázku 1 můžeme vidět od neznámých sprejerů vyzdobené vzdálenostní upozorňovací samostatné předvěsti, staničnick s kilometrickou polohou 9.0 a stanoviště samostatné předvěsti vjezdového návěstidla do Chuchelského tunelu, umístěné před Branickým mostem inteligence.

staniční umístěvali rychlostníky asi Pat a Mat z večerníčkovského seriálu „A je to“, neboť nejen dle mého názoru, by to takhle „šikovně“ normální, zdravě myslící člověk ani snad nedokázal umístit. Rychlostníku stanovujícího rychlost 50 km/h si tak nějak strojvedoucí možná všimne, ale toho předvěstníku na snížení rychlosti na 30 km/h asi těžko! Černá trojka je zakryta sloupem trakčního vedení.

Podobná situace je na obrázku 7. Zde vidíme zakrytý rychlostník 3 za napínacím závažím trolejového drátu sloupu trakčního vedení u první traťové koleje. Opět jsme v Berouně, tentokrát na odjezdové straně směr Karlštejn. Jakou rychlost toto návěstidlo přikazuje strojvedoucímu nepřekročit při jízdě vlaku, ve kterém je zařazeno hnací vozidlo přechodnosti 3? Kdo z vás si tipnul, že 70 km/h, tak se trefil správně.

Ono v tom Berouně je to stejně zajímavé, zde si dokáží poradit i s takovou věcí, jako

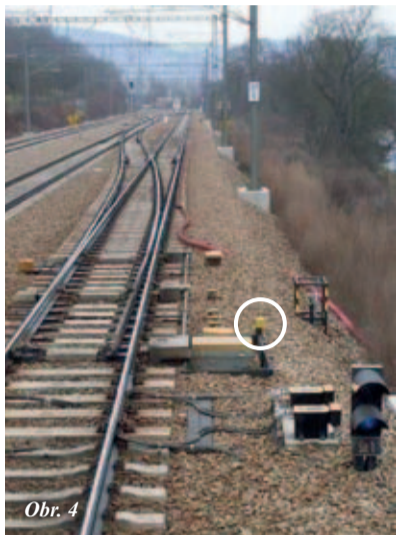
tvořivost. Toto návěstidlo již nemusíme řešit, je již historií. Bylo před zastávkou Dýšina směrem k Ejovicím u dnes již bývalé 1. traťové koleje (TK) a nebylo jediné, protože u návěstidla 2. TK byla také takhle „pěkně“ přemalovaná tabulka.

Mohl bych zde poskytnout více obrázků se „zvláštními“ návěstidly a návěstmi i z jiných tratí, bohužel kapacita tohoto vydání Zájmu strojvůdce by na to zřejmě ani nestačila.

Jaromír Ott, předseda ZO FS Plzeň a člen redakční rady ZS

Poznámka redakce: Již při přípravě tohoto článku ke zveřejnění jsme všechny v něm uvedené informace předali specialiste SŽDC Marcelu Štrinclové, která uvedené problémy začala řešit se svými kolegy. A pak se začaly dít věci... Blíže o tom v příštím vydání ZS.

Svéráz českého návěstění ve 21. století



Obr. 4



Obr. 5



Obr. 6



Obr. 2



Obr. 3

Ohlédnutí za sedmdesáti lety parních lokomotiv řady 433.0

I. Ve službě u ČSD jich bylo celkem šedesát

V loňském roce tomu bylo již 70 let, co z bran podniků ČKD vyjely lokomotivy 433.0. Bylo to vývojové pokračování lokomotiv 423.0, jež byly vyráběny od roku 1921. Jejich poslední (poválečná) série byla na první pohled téměř stejná jako řada 433.0. Oproti 423.0 měly 433.0 dvě v provozu osvědčené maličkosti – stupačky pro vstup do tendru a sloupkem dělené okno v buzdce. Neměly však servomotor jako posledních 20 kusů lokomotiv 423.0. Ale posunovalo se s nimi velmi dobře; závitový rozvodového vřetena měly poměrně značnou stoupavost, takže po pár otáčkách rozvodovou klikou byl rozvod přestaven; nebylo to jako třeba u řady 434.2, kde se při posunu mohl člověk umotat. Při posunu se muselo dávat pozor na stav vody v kotli, při odrazech si vzhledem k nízkému parojemu lokomotivy řady „cuclý“.

Vzhledem k výkonu (cca 800 HP) měly stroje poměrně malou roštovou plochu (2,1 m²), což topiči hodnotili kladně. Hůř se zde mazaly spodky, zvláště u předního podvozku KH byla tlapová ložiska i čtyřvýtoková maznice pro čep podvozku obtížně přístupná.

Z výroby měla čísla 1 až 20 a č. 60 válečková ložiska běžné nápravy podvozku KH, což je všeobecně známo. Během provozu se v hlavních dílnách při generálních a středních opravách uplatňoval tzv. výměnný systém, proto řada lokomotiv č. 1 až 20 měla jedno ložisko kluzné a druhé válečkové. Bylo tomu tak i naopak, např. poslední provozní lokomotiva

v Brně (č. 31) měla u běžné nápravy vpředu ložisko válečkové a vzadu kluzné.

Během provozu též byla změněna funkce tzv. plouvoucích pouzder na tyčových ložiscích na ložiska pevná – tak jako na lokomotivách 423.0 poslední série. V provozu se toto neosvědčilo. Občas je slyšet, že všechny stroje (až na číslo 1) dostaly dyšnu a komin Giesel. Není tomu tak, 24 lokomotiv z původních šedesáti dojezdilo s kulatým kominem (36 dostalo „Giesla“).

Lokomotivy byly rozšířeny po celé dnešní České republice. Když budeme postupovat od západu, velký počet byl v LD Cheb pro tamní lokálky i jeho podslužebny (Karlovy Vary, Sokolov, Bělá nad Radbuzou – zde např. pro Mn vlaky Planá u Mariánských Lázní-Domažlice). Jejich nasazení bylo i v Rakovníku, Strakonici, Českých Budějovicích. Deset let jezdily i s Mn vlaky Kostelec u Jihlavy-Slavonice, zde byly příslušné do strojové stanice Telč, ta tehdy patřila pod LD Jihlava. Na jižní Moravě je bylo možno vidět s Os i Mn vlaky na trati Hodonín-Zaječ s odbočkou Čejč-Zdánice, kterážto trať už je řadu let zrušena. Zde příslušely do LD Břeclav, strojové stanice Hodonín.

Na Slovensku ovšem tyto parní lokomotivy tak rozšířené nebyly, i když i tam se nacházely například v LD Košice, Plešivec, Zvolen. Například ke konci parního provozu bylo osm kusů ve stavu LD Zvolen a jeho podřízených služebnách, čtveřice strojů byla i v Bratislavě (určeny na záhorské lokálky).

Pro tamější málo únosný svršek lokálek tam bylo necelých 60ks maďarských lokomotiv 331.0 či 40ks rakouských ventilok 431.0; obě posledně jmenované řady na území dnešních ČD turnusově nikdy nejezdily.

Pokračování

Zdeněk Hájek



Stroj 433.031 na brněnském odstavném nádraží „B“. Snímek ze zimních měsíců 1980/1981 je z archivu Zdeňka Hájky

České dráhy hlásí rekordní čísla za rok 2018

Služeb národního dopravce loni využilo nejvíce zákazníků za posledních deset let. „Loni se nám podařilo oslovit nové zákazníky a celkem jich s námi cestovalo 179,23 milionu. To představuje meziroční nárůst o více než 4,5 milionu. Podstatně rostl i přepravní výkon. Hodnota 8,225 miliardy osobokilometrů je dokonce nový rekord v historii akciové společnosti od založení v roce 2003,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec. Národnímu dopravci přibývali zákazníci už v prvním pololetí, což je důsledek nasazování komfortních vlaků a zkvalitňování služeb: „Zavedení státních slev pro žáky, studenty a seniory od září pak tento trend ještě podpořilo a dodalo mu vyšší dynamiku. Některou ze

státních slev dnes využívá asi 40 procent našich zákazníků,“ doplňuje.

Počet cestujících ve vlacích ČD roste trvale od r. 2010. Nejvíce se tento trend odráží v příměstské dopravě velkých aglomerací a v dálkové dopravě. V dálkové dopravě se daří hlavně tam, kde jezdí moderní soupravy po rychle modernizované trati. To je i případ Západních a Jižních expresů nebo vlaků mezi Prahou a moravskými regiony. Přepravní výkon v dálkové dopravě se meziročně zvýšil o zhruba 8 až 9 procent. ČD trvale posílily během podzimu řadu dálkových spojů, např. Slovačké, Jižní a Západní expresy, vlaky mezi Prahou a Ostravou nebo rychlíky z Prahy do Hradce Králové a z Brna do Jihlavy.

„Pracujeme i na další modernizaci vozidel. V aktuálním jízdním řádu jsme například začali nasazovat zcela nové RegioPantery na spoje mezi Plzní a Horažďovicemi a také jsme částečně omladili soupravy na rychlících z Prahy do Ústí nad Labem a Děčína. Pro dálkovou dopravu jsme loni objednali 50 nejmodernějších vozů klasické stavby a soutěžíme desítky dalších vozidel pro regionální dopravu i vozů pro dálkové vlaky. V příštích pěti letech bychom chtěli do modernizace naší flotily investovat cca 40 miliard korun,“ uzavírá M. Kupec.

S použitím tiskové zprávy ČD



Parní lokomotiva 433.021 při zbrojení jeřábem Kirow v lokomotivním depu Brno dolní. Snímek z archivu Zdeňka Hájky byl pořízen v roce 1979

Společenská rubrika

Dvacátého prosince loňského roku oslavil své 60. narozeniny náš kolega **Karel Grezl**, strojvedoucí a strojník ČD Cargo, PJ Ústí nad Labem. Tento jubilat je ve své základní organizaci FS rovněž dlouholetým organizátorem oblíbených setkání hráčů v bowlingu. Výbor a ostatní členové ústecké ZO Federace strojvůdců mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí jen to nejlepší, úspěchy v práci i osobním životě a zejména zdraví.

Základní organizace FS Suchdol nad Odrou má ve svých řadách letos již tyto jubily: Kolega **Milan Klewar**, který je v invalidním důchodu, oslavil již 22. ledna 60. narozeniny. Pětapadesátý slavil 12. ledna strojvedoucí **Jan Milák**. Ing. **Jiří Morčínko**, další aktivní člen naší ZO, který nyní pracuje u soukromého dopravce, slaví svoji první padesátku 18. února. Dozorce depa ve výslužbě, pan **Jiří Václavík**, oslavil 24. ledna své pětadesátiny. O deset let méně, 55. narozeniny, slavil 11. února kolega strojvedoucí **Zdeněk Vojtíšek**. Všem oslaveným blahopřejeme a do dalšího spokojeného života přejeme úspěchy v práci i osobním životě a k tomu především pevné zdraví!

V únoru slaví své kulaté narozeniny a do klubu padesátníků vstupuje náš člen a kolega strojvedoucí ČD, pan **Vladimír Čejka**. Do dalších let mu mnoho spokojenosti, štěstí a zdraví přejí výbor a členové základní organizace FS Jihlava.

Dne 14. února se dožil v plné síle krásných 50 let náš kolega, cargofíra a cargocvičnický **Honza Šibrť**, člen základní organizace FS Karlovy Vary. Honzo, pevné nervy s kandidátou a hlavně hodně zdraví a sil do další padesátky Ti přejí kolegové.

Pátého února oslavil svou krásnou šedesátku pan **Jiří Panáček Doležal**, strojník a strojvedoucí lokomotivního depa Česká Lípa, a 12. února slavil úžasnou sedmdesátku pan **Jan Dušek**, strojvedoucí v důchodu. Oběma oslaveným přejeme ze základní organizace FS Česká Lípa pevné zdraví a mnoho úspěchů do dalších let.

Tricátého ledna oslavil své 60. narozeniny náš kolega **Luboš Wünsch** ze základní organizace FS Ústí nad Labem. K významnému životnímu jubileum mu blahopřejí a do dalšího spokojeného života jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a členové ZO Federace strojvůdců.

Začátkem letošního roku oslavili své 55. narozeniny tito naši kolegové. Dne 14. ledna pan **Jiří Chrásk**, 30. ledna pan **Martin Lukášek** a 4. února pan **Restislav Zelený**, všichni strojvedoucí ze SLČ Meziměstí. Všem těmto oslaveným přejí jen to nejlepší, hodně zdraví a pevné nervy kolegové ze základní organizace FS Meziměstí.

Devatenáctého února bude slavit své významné životní jubileum, 75. narozeniny, náš kolega **Petr Olšar**. Výbor a členové základní organizace FS Letohrad mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let života přejí spokojenost, pohodu a zejména pevné zdraví.

V tomto měsíci svá jubilea oslaví rovněž dva naši kolegové ze základní organizace FS Děčín. Dne 16. února bude slavit 82. narozeniny pan **Antonín Horák** a sedmdesátilet se 25. února dožívá pan **František Tesař**. Oběma jubilatům blahopřejí a do dalšího spokojeného života pevné zdraví a osobní spokojenost přejí výbor a členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

Osmého února oslavil své 55. narozeniny člen chomutovské základní organizace FS, strojvedoucí ČD, pan **Milan Nachtmann**. K tomuto životnímu výročí mu srdečně gratulují všichni kolegové a kamarádi z Chomutova a přejí hodně zdraví, štěstí a pohody do dalších let.

V lednu oslavil 60 let pan **Jiří Dornica** a v březnu oslaví rovněž 60 let pan **Josef Pítr**, oba strojvedoucí ČD, provozní pracoviště Valašské Meziříčí. Všechno nejlepší a mnoho elánu do dalších let přejí kolegové a výbor z valašskomeziříčské základní organizace Federace strojvůdců.

Poslední rozloučení

Hluboce zarmoucení oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že náš navždy opustil kolega **Jiří Pensdorf**. Zemřel náhle po dlouhé těžké nemoci 22. ledna 2019 ve věku 65 let. Věnujme mu tichou vzpomínku. *Děkují výbor a členové ZO FS Nymburk.*

Vzpomínka

Dne 16. ledna 2019 zemřel náhle v 69 letech bývalý zaměstnanec Českých drah, pan **František Bárta**. Náš tatínek byl dlouholetým strojvedoucím v depu České Budějovice a svou práci měl velmi rád, často na ni vzpomínal i v důchodu. *Za tichou vzpomínku Vám děkují manželka a dcery s rodinami.*



Pochod Jardy Serbuse

V úterý 27. listopadu jsme s kolegy ze základní organizace Federace strojvůdců Nymburk vykročili od bývalého lokomotivního depa Nymburk na další pochod Jardy Serbuse a vydali se trasou vedoucí podél řeky Labe. Počasí nám tentokrát přálo, cesta byla suchá, nálada „jedna A“.

Připomeňme, že je tomu už rovných dvacet let, co Jarda tragicky zahynul, a tak asi i vzhledem ke kulatinám tohoto smutného výročí se nás sešlo dvacet čtyři. Zatím nejvíce ze všech konaných ročníků této již tradiční turistické a společenské akce.

U pomníčku v blízkosti železničního přejezdu za Libicí nad Cidlinou jsme opět položili kytičku, zapálili svíčky a zavzpomínali. V místní hospůdce jsme se posilnili a ohřáli, abychom pak domů už jeli vlakem.

Tak zase za rok!

Pavel Slánský, člen prezidia FSČR

Povídání o lokálkách pod Oderskými vrchy počtvrté

Tentokrát se nejprve na chvíli přeneseme do roku 2015, kdy v měsíci září začaly demoliční práce v Heřmánkách, Čermné a v Budišově nad Budišovkou. V Heřmánkách se bourá část budovy zastávky, kde byl byt. Zůstane čekárna s dopravní místností. V Čermné se bourá budova zastávky. V Budišově se provádí přestavba bývalých záchodů na přístřešek pro cestující, něco jako je ve Fulneku. Dále se bude likvidovat i rampa. Nevím, zda celá nebo jen ta část s budovou. No a demolice se nevyhne ani Vitkovu. Tam se má likvidovat skladiště pravděpodobně i s rampou. Důvodem jsou údajně vysoké náklady na pozemky pod budovami. A tak demolice bytu v Heřmánkách je dokončena, přestavba záchodů na čekárnu v Budišově finišuje, skladiště je již zbouráno. V Čermné je zbourána přístavba, ale budova zastávky se kupodivu začala opravovat. Pro koho asi? Snad se to brzy dovine.

Ale vraťme se k historii. Během druhé světové války přešla výtopna Suchdol nad Odrou pod říšské dráhy. Ve výtopně byly dislokovány lokomotivy řady 355.0. Byly to rekonstruované stroje řady 354.0. Během války jezdily s těžšími osobními vlaky mezi Přerovem a Moravskou Ostravou, později, po vytvoření Sudet, zajišťovaly dopravu právě mezi Suchdolem a Opavou a vozily i přímé rychlíky Suchdol nad Odrou–Opava–Ratiborž přes Kravaře. Po válce se všechny lokomotivy vrátily k ČSD pod říditelství státních drah Olomouc. V roce 1952 byly vyřazeny.

Na posunu se v Suchdole také občas objevila lokomotiva řady 414, a to inventární čísla 009, která byla doma ve Studenci a do Suchdolu zajišťovala na výpomoc. Jinak v době parního provozu jezdily na lokálkách v okolí Suchdolu lokomotivy řady 423. Inventární čísla lokomotiv, které zasahovaly do provozu, budu sice samozřejmě dále vyhledávat, pamětníků je ale už velmi málo a v písemnostech se velmi těžko hledá. V povídání o lokálce do Budišova nad Budišovkou tedy už prozatím raději přeskočíme parní provoz, a to zejména z již uvedeného důvodu nedostatečných informací. Snad jen ještě, že zatím mohu s jistotou říct, že zde jezdila určitý čas mašinka 423.047.

Na www.svetem.eu
ubytování u moře.
Itálie – Kalábrie
od 6 000 Kč/týden 4 osoby,
Černá Hora od 200 Kč osoba/noc.
Tel.: 604 953 467

Dvojice snímků zachycujících účastníky loňského listopadového pochodu k pomníčku tragicky zesnulého kolegy Jardy Serbuse



Sněhová kalamita 1972. Do Budišova se výjimečně podívala i lokomotivní řada 555. Před Svatoňovicemi zůstala v závějích mašinka 444 a ta se vyťahovala pomocí další Karkulky a dvou parních lokomotiv. Trať byla tenkrát nesjízdná téměř pět dní. Fotografie pocházejí od strojvedoucího, pana Gotzmana, který už dnes „hrne snih tam nahore“



Nedávno zesnulý kolega strojvedoucí Jiří Pensdorf dlouhá léta působil jako strojvedoucí lokomotivního depa Praha-Vršovice a tuto svoji celoživotní profesi pak vykonával i v Kolině a Nymburku. Na snímku z 30. listopadu 2006, který nám ke zveřejnění vzpomínce na tatínka poslala paní Olga Kubešová Pensdorfová, je na stroji M62-590 v železniční stanici Mělník

Milan Klewar

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.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

