

● Co zaznělo o strojvedoucích na setkání vedení Drážního úřadu se zástupci sdělovacích prostředků ... str. 1 a 2 ● K výkonu strojvedoucí profese patří i obsluha vysílačky a v nouzi i služební telefonu! Divíte se, že o tom někdo pochybuje? ... str. 1 ● Nechtěné prvenství ... str. 2 ● O zákonech dobrých i horších podruhé a nikoliv naposled ... str. 2 ● Pozvánka na letošní Memoriál Břetislava Demela ... str. 2 ● Pat a Mat opět v akci ... str. 3 ● Ohlédnutí za sedmdesáti lety parních lokomotiv řady 433.0 ... str. 3 ● Nová kniha Josefa Schröttera ... str. 3 ● U nás v Kocourkově ... str. 4 ● Poněkud hořce úsměvná fotoreportáž o konci jedné trati ... str. 4 ●

číslo 4

28. února 2019
ročník 72



Zájmy strojvedoucí

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVEDOUČŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Damoklův meč aneb Dvě mimořádné události v jednom roce a odebrání licence strojvedoucímu? Zatím ale jde jen o úvahu!

Drážní úřad (DÚ) pozval na 12. února zástupce médií na svoji výroční tiskovou konferenci. Novináři tak měli zajímavou možnost seznámit se s aktuálním vývojem na dráhách v České republice, a to zejména ve světle činnosti tohoto správního úřadu během roku 2018. Mezi důležitými tématy, o nichž se mluvilo, byli samozřejmě i tentokrát strojvedoucí. Prakticky hned v úvodu prezentovaná statistika přiblížila počet adeptů, kteří v posledních šesti letech požádali o licenci strojvedoucího. Jejich počet kolísá a s ním i procento úspěšnosti. V roce 2016 došlo ke změně příslušné vyhlášky ministerstva dopravy v její pasáži týkající se počtu možných pokusů o úspěšné vykonání zkoušky, jež jsou v současnosti omezeny na tři. Vzhledem k tomu, že dříve jich bylo někdy až deset, lze toto rozhodnutí považovat za docela racionální. Zvláště když podle DÚ údajně mělo za následek zvýšení produktivity uchazečů na necelých 64 procent a nyní je hlavně evidována lepší připravenost budoucích strojvedoucích na zkušební test.

„Na naší železniční síti stále schází zhruba 300 strojvedoucích u všech dopravců, ať už nákladních nebo osobních, což znamená, že propad je opravdu velmi citelný. Aktuálně je vydáno 9 565 licencí strojvedoucích, z toho je 51 žen (nejmladší 21, nejstarší 59 let). Průměrný věk činí 48,6 let a průměrný plat se pohybuje u velkých dopravců kolem 40 000 Kč,“ řekl ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

Nicméně tato profese i nadále stárne. Jedenáct procent strojvedoucích je v důchodovém věku a 55

stále sloužících kolegů má dokonce nad 70 let. A naopak jen 10,6% (1 014) je do 30 let. Dopravci by podle Koláře měli začít aktivně spolupracovat se školami a zatraktivnit toto povolání. „Průmyslové školy měly dřív obory připravující své žáky a studenty na cestu k profesi strojvedoucí a pak se rovnou nastupovalo do lokomotivních dep. Dnes to sice není žádná krizová situace, není ohrožena bezpečnost železničního provozu, ale blíží se tzv. silné ročníky a těch 11% strojvedoucích může kdykoliv skončit a odejít do důchodu,“ vysvětlil Kolář.

Za rok 2018 byla licence odebrána 113 strojvedoucím, jde tedy o čtyři případy více než v roce 2017. V 58 případech o to dotyčný sám požádal

a 55 jich bylo odňato kvůli ztrátě zdravotní způsobilosti. Minulý rok taktéž potvrdil stále setrávající nepříznivý trend projetych návštěvidel. Ve srovnání s rokem 2017 jich bylo o 16 více, tedy 142. „Jednou z příčin je to, že strojvedoucí jsou školeni pouze formálně a jejich znalosti jsou tak jenom obecné. Rovněž jich je nedostatek, takže jezdí i ti, kteří občas udělají nějaký ten problém. Máme i podezření, že se někteří ne vždy věnují sledování trati a řízení vozidla. Nelze to zcela vymýtit, ale snažíme se tomu kontrolní činností zabránit,“ konstatoval Jan Lehovec, ředitel sekce provozně-technické DÚ.

„My samozřejmě úzce spolupracujeme s dopravci, Drážní inspekcí, nebo třeba s Federací

Nemůžeme a ani nechceme mlčet. Už ne!

Na setkání se zástupci médií, které se uskutečnilo 12. února na Drážním úřadu, se mezi mnoha jinými důležitými tématy hovořilo také o nepříznivém vývoji počtu mimořádných událostí na železnici, k nimž dochází při nedovoleném projetí návštěi Stůj. Jako jedna z častých příčin bylo uvedeno, že strojvedoucí při výkonu služby používají mobilní telefon. Někteří novináři pak tuto informaci, aniž by si ji ověřili také z jiné strany, náležitě využili a především „uchopili po svém“. Takovou senzaci je přece nutno náležitě prodat! Považte, co ti šírově dělají namísto toho, aby pozorně sledovali trať a odpovědně řídili vlak!... Tak nějak, a samozřejmě i v různých obměnách, to čtenářům, divákům a posluchačům pěkně po svém vyložili. Cestující

veřejnost má být přece náležitě varována. Je ovšem na místě taková interpretace problému a jeho absolutní zobecnění? Důrazně říkáme, že nikoliv a považujeme takový výklad když ne za zcela lživý, tak minimálně za silně zavádějící! Připomeňme si důvod, který nás vede k takovému postoji.

Tak předně – obsluha vysílačky na železničním vozidle, stejně jako služebního mobilního telefonu, to vše k výkonu strojvedoucí profese neoddelitelně patří. Nebo se snad někdo domnívá, že náš kolega, který vede dálkový vlakový spoj, mnohdy i více než stokilometrovou rychlostí, může při každém přenastavení vysílačky na trať svůj vlak zastavit, aby tento úkon provedl? Nebo udělat totéž, když ho prostřednictvím mobilního telefonu například v nouzi kontaktuje řídicí dispečer, výpravčí anebo stroj mistr? Strojvedoucí je profesionál a i tento způsob komunikace při výkonu služby patří k jeho základním povinnostem! Telefon v rukou firmy v takovém případě není ohrožením bezpečnosti železničního provozu, ale přímo naopak. Využití zmíněných komunikačních zařízení je v takovém případě nezbytností!

Vraťme se ale ještě k tématu projetych návštěi Stůj. Přiznáváme, že i samotné strojvedoucí a jejich profesní odborovou organizaci současný stav mrzí a trápí. Je zde ale i poněkud jiná realita a tedy také faktory, o nichž se příliš nemluví. A když už někdy ano, tak raději jen okrajově. Pravda je totiž většinou i velmi nepříjemná. Nebudeme přece znepokojovat veřejnost, lépe je odpovědnost „hodit“ na strojvedoucí jako takové... Federace strojvedoucích ale nemůže a ani nechce mlčet. Už ne!

A co je tedy také možno (a nutno) považovat za příčiny vzniku nyní tak často i v médiích skloňovaných, nepříjemných a krajně nebezpečných mimořádných událostí? Nepochybně se na tomto stavu podepisuje situace na trhu práce. Strojvedoucí je nyní prostě nedostatek. Ti, kteří tuto službu veřejnosti vykonávají (a mnozí i po dosažení důchodového věku), jsou tedy často unaveni. Zvláště když narůst přesčasové práce je prostě dlouhodobou a organismus každého člověka (a v železniční dopravě obzvláště) zatěžující realitou. A dodejme, že i jasným rizikem! A jak to souvisí s projetími návštěi? Velmi bezprostředně, je to vlastně velmi jednoduchá úměrnost, neboť s narůstajícími přesčasy strojvedoucím logicky ubývá času na regeneraci jejich sil a z často až chronické únavy pak mnohdy pramení i ony mimořádné události. Je ostatně velká škoda, že nám z neznamých důvodů jaksi „zamrzla“ realizace projektu monitoringu licencí strojvedoucích, na kterém společně pracovaly Drážní úřad a Správa železniční dopravní cesty. A není žádným tajemstvím, že naše profesní odborová organizace tuto cestu, jak lze zamezit zbytečnému přetěžování strojvedoucích, velmi podporuje!

Příprava nových strojvedoucích je téma, které zejména naše starší kolegy spolehlivě uvádí do varu. Obzvláště když dnes platí heslo: *Nemáme dost strojvedoucích? Tak si je prostě uděláme!* A my jen dodáváme, že nyní už v podstatě z kohokoliv a navíc v rekordně krátkém čase! A ta (ne)kvalita v přípravě a zejména nedostatečná provozní praxe se pak také náležitě projeví!

Samozřejmě jsou tady i mnohé jiné momenty, které strojvedoucí v provozu dokáží náležitě „rozhodit“, a proto patří do kategorie tzv. namazaných schodů. Jejich prostý výčet v tomto článku by nebral konce, a tak připomeňme jen některé. Třeba nekonečné a až příliš často doslova chaotické výluky, které pak znejistí i zkušené profesionály, za něž považujeme naprostou většinu našich kolegů. Anebo ty nepřehledné železniční předpisy!

Nestačí? Sledujte svůj časopis, vždyť prakticky v každém vydání Zájmy je několik článků, které této veskrze „bolavým tématům“ věnují pozornost. A pokud se s námi o své názory a poznatky chcete podělit i vy, budeme velice rádi!



Únorové jednání zástupců základních organizací Federace strojvedoucích u ČD Cargo, konané v Pardubicích, řídil člen prezidia FSČR David Votrubeck. Na snímku vlevo, kde právě hovoří k přítomným kolegům, je za předsednickým stolem i ve společnosti dalších členů tohoto řídicího orgánu – zleva vedle něho sedí Jiří Šafařík, Pavel Slánský, Josef Bock a Pavel Semeček. Foto: Jiří Adolf

V Pardubicích jednala Rada zástupců základních organizací u ČD Cargo

V jedné ze dvou východočeských metropolí se na svém pravidelném jednání sešli zástupci základních organizací FSČR za přítomnosti ČD Cargo. Dvoudenní pracovní setkání, které se konalo 13. a 14. února, řídil člen prezidia David Votrubeck. Za tento řídicí orgán byli dále přítomni Jiří Šafařík, Pavel Slánský, Pavel Semeček a Josef Bock. V úvodu jednání vystoupil Jiří Šafařík a smluvní advokát FSČR Mgr. Gustav Valenz, aby přiblížili některé aktuální vnitřní organizační záležitosti naší odborové organizace.

Vedoucí oddělení personálního odboru Mgr. Pavla Kreischová pak za management ČDC (přítomen byl ostatně i ředitel personálního odboru ing. Mojmír Bakalář) prezentovala podnikovou kolektivní smlouvu ČD Cargo 2019. Mimo jiné připomněla, že nově bude tato PKS platit 15 měsíců. K navýšení mzdových tarifů dojde od 1. dubna. Příplatky a odměny se zvyšují už od ledna! I zaměstnanci s pevným rozpísem směn přináležejí od letošní PKS příplatek za flexibilitu. **Kolegové, pokud se stane, že směna se výjimečně protáhne i nad patnáct hodin, je nutné vše vykázat do provozního záznamu! Pořád je to práce přesčas a náleží vám za to odměna! Je ale nutná přesná evidence! Nikdo nemá právo vám v provozním záznamu měnit vámi zapsané údaje.**

Došlo k navýšení příplatků za praxi a rozšíření letových pásem. Od 1. července nesmí být délka směny kratší než sedm hodin. Výjimkou je pravidelné školení či lékařské prohlídky. Zásada minimálního odpočinku mezi směnami 6 hodin se vztahuje i na dobu minimálního odpočinku mezi dvěma pracovními cestami.

Zaměstnavatel tedy i nadále přispívá zaměstnancům, kteří nemají nárok na režijní jízdenku, na pořízení *In Karty s aplikací Rail plus*.

Nástup na kondiční ozdravný pobyt (KOP) a středisko, kde budete tento benefit čerpat, určuje zaměstnavatel. Zaměstnanec je povinen zaplatit v místě pobytu rekreační poplatek, který vychází z platné legislativy a zaměstnavatel ho nemůže propůjčit. Zaměstnanec, který bez vážného důvodu odmítne přidělený KOP, ztrácí na něj již nastálo nárok.

Zásady sociálního fondu vyhlášené 1. ledna 2015 jsou stále platné. Malá změna nastala v čerpání příspěvků na masáže. Ty můžeme uplatnit jen ve státem uznávaných zdravotnických zařízeních. Rekreační poplatek přes CK ČD Travel stále zůstávají částečně dotované zaměstnavatelem, jako tomu bylo v loňském roce. O proplacení tábora dětí a mládeže můžeme během jednoho roku požádat jednou z centrálního fondu a jednou ze sociálního fondu v rámci organizační struktury, tedy domovské PJ. Z toho vyplývá, že příspěvek můžeme čerpat na dva různé pobyty svého dítěte.

Upozorňujeme i na důležitý bod 12.3 přílohy 1 PKS ČDC (nárok na nepřetržitý odpočinek připadající na sobotu a neděli) a také na bod 4.14.7 přílohy 2 PKS (mimořádná odměna za překročení hospodářského výsledku).

Na naší pardubické radě se dále hovořilo o práci s tablety. Byly prezentovány připravované změny spojené s dalším využíváním tabletů a rozšířením jejich funkcí. Dostali jsme informace o dalších připravovaných školeních, která budou probíhat v nejbližších týdnech. Výrazné rozšíření možností a funkcí tabletu jde v návaznosti na připravované ukončení jejich služebního provozu a nasazení do ostrého provozu v průběhu letošního roku.

Byli jsme rovněž upozorněni na zásady používání některých funkcí a byla zdůrazněna nutnost přesné editace provozních údajů. Chybně editované údaje v tabletu mohou zásadním způsobem narušit provozní informace v rámci celé dispečerské sítě společnosti. Když například ve velkých stanicích nezkontrolujeme místo odstupu a potvrdíme to v tabletu, jedním kliknutím svoje hnací vozidlo rázem přemístíme v systému například z Prahy do Břeclavi, nebo z vjezdu do odjezdu a tak podobně. Je velmi těžké pak něco takového dávat do pořádku.

Rozsáhlá debata se týkala úrovně komunikace mezi strojvedoucími a dispečery, kterou mnohdy vnímáme jako neuspokojivou. K tomu lze jen říci: **Komunikujeme s dispečery!** Pokud vám dispečer nebere telefon, není to tím, že o vás nemá zájem, ale je tomu tak proto, že právě řeší problémy několika dalších kolegů, kteří ho kontaktovali před vámi. On sám má na směně komunikovat přibližně s padesáti strojvedoucími. Proto trpělivost, kolegové!

Co se týče údajů, které posíláme přes tablet, strojvedoucí jsou bráni jako zodpovědní pracovníci, a tak informace, které zasiláme, jsou naším zaměstnavatelem považovány za pravdivé a směřovatelné, byť ne všechno můžeme zadávat v reálném čase. V tomto případě je však nutné, abychom zpětně upravili čas a již zmíněné místo události uvedli podle skutečnosti! Například ukončení RG jízdy či chůze a nástup na lokomotivu. Na lokomotivu můžeme být v jedné chvíli přihlášení dva strojvedoucí. Nastupující se přihlásí a po vystřídaní se odstupující strojvedoucí odhlásí. Zásadně je ale třeba editovat v tabletu čas podle skutečnosti a nenechávat čas, který je v něm okamžik, kdy klikáte na přenos informací.

V závěrečné části jednání zazněla informace o tom, že nákup batohů pro strojvedoucí je v cílové rovině. V nejbližší době už by mělo dojít k finálnímu jednáním s výrobcem a následně objednávkou tak, aby bylo možné tyto batohy v dohledné době dodat.

Člen prezidia David Votrubeck dále informoval o jednáních o kolektivní smlouvě v návaznosti na usnesení z naší minulých rad ČDC. Kolega Jiří Šafařík nás seznámil s připravovanými změnami ve fondu Stephenson a také s dalšími změnami, týkajícími se pojištění u HVP. Tyto změny budou obsahem samostatného článku, jakmile projdou konečným schválením.

Výkonný ředitel ČD Cargo ing. Tomáš Tóth nás informoval o současném stavu firmy a rozvoji mezinárodních přeprav. Vše je samozřejmě závislé na spolupráci se zahraničními partnery či našimi dceřnými firmami působícími v okolních státech. Nezbytně nutné je pořízení dalších více-systémových moderních lokomotiv, které již mají schválený provoz po Evropě. Tento nákup (jak bylo ostatně již dříve oznámeno) nyní probíhá. Stejně je ale nutné zaměřit se i na modernizaci diesellových lokomotiv a pořízení nových hnacích vozidel této traktce. I v tomto směru se intenzivně jedná a v současné době probíhá několik výběrových řízení. Naše debata se rozvíjela mnoha směry a ředitel Tóth několikrát zopakoval, že vnímá a chápe naše požadavky, a to nejen co se týká vybavenosti lokomotiv, ale samozřejmě i v mnoha provozních situacích. Bohužel určité trendy v nákladní dopravě neumožňují uvést všechny požadavky do praxe.

Evžen Mikolajek

Libor Poláček

Damoklův meč aneb Dvě mimořádné události v jednom roce...

Dokončení ze str. 1
 si je přes internet půjčují, a nepřešli tak 13 hodin ve službě během 24 hodin. Právě monitoring by měl tomuto nešvaru zabránit, jelikož bude důsledně sledována pracovní doba, kterou dotyčný stráví na lokomotivě. Stručný popis praktického využití MLS je takový, že strojvedoucí, pokud nastoupí na vlak, tak číslo jeho licence se objeví společně s hmotností a číslem vlaku u dispečera SŽDC a teprve až po zaznamenaní licence tento vlak bude moci vyjet z výchozí stanice. V návrhu je pokuta ve výši až sto tisíc korun pro strojvedoucího v případě, že poruší nastavená pravidla. Podle DÚ by se pak tímto postupem mělo nešvaru zamezit už po zjištění pár takových případů. Novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je již projednávána, takže by měla být přijata Poslaneckou sněmovnou tak, aby cca od 1. ledna 2020 se stal monitoring povinností. Nyní je vlastně využití MLS jen na bázi dobrovolnosti.

Zajímavé pracovní pozice

Specialista GSM-R: Chcete být součástí důležitého týmu GSM-R (Global System for Mobile Communications-Railway) v ČR? Vaši pracovní náplní bude: ● provozování jednotlivých subsystémů stacionární části systému GSM-R, který slouží pro provoz železnice v ČR; ● aktivní účast na diagnostice a monitoringu závad této technologie; ● komunikace technických řešení se zákazníkem a dodavateli; ● revize technických dokumentů, interpretace norem a předpisů, participace na školení technických pracovníků; ● spolupráce s jednotlivými servisními týmy v terénu; ● servis a konfigurace centrálních částí systému.

Specialista ETCS: Podílejte se na celorepublikově strategickém projektu ETCS (European Train Control System) na železnici! ETCS bude postupně nahrazovat všechny stávající národní systémy na celém území Evropy. Získáte ojedinělé zkušenosti v ČR. Vaši pracovní náplní bude: ● instalace mobilní části ETCS do dráhových vozidel převážně českých dopravců (mj. ČD a ČD Cargo); ● aktivní účast na integrační činnosti a ožívování technologie ETCS; ● komunikace technických řešení se zákazníkem a dodavateli; ● revize technických dokumentů, interpretace norem a předpisů, participace na školení technických pracovníků zákazníka; ● zastřešení komisionálních prohlídek vozidel, kontrola a evidence předávaných podkladů a dokumentace na vstupu a výstupu.

U obou pozic vaší výhodou bude: ● základní zkušenosti s měřicí technikou a výhodou; ● předchozí zkušenost v oblasti železniční sdělovací a zabezpečovací techniky. **Jako náš nový kolega získáte:** ● práci na jedinečném projektu v ČR; ● profesní vzdělávání a získávání nových zkušeností se zajímavou technologií; ● zájem a podporu zkušených odborníků; ● jistotu dlouhodobého uplatnění a férového jednání – 70 % našich kolegů u nás pracuje více než 10 let; ● rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem: 7 z 10 našich zaměstnanců potvrdilo, že rovnováha mezi soukromým a pracovním životem je u nás skutečností; ● pestrý benefitní program – příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, poukázky FlexiPass pro volný čas, čerpání benefitů na nákupy v lékárnách, optikách, na dovolenou, stravenky a mnoho jiných; ● týden dovolené navíc. **Strukturovaný životopis zašlete na kariera@cdt.cz, www.cdt.cz/kariera, tel.: 972 225 509.**

Dálkový přístup budou mít k této dokumentaci jen úředníci DÚ s tím, že v případě zjištění pochybení bude se strojvedoucím zahájeno správní řízení. „Upozorníme dopravce, že se něco takového děje a že by měl zareagovat už v první fázi. V prohlášení o dráze jsme zjistili, že pro dopravce, kteří to nyní porušují, je stávající legislativní norma nedostačující. Čekáme na to, až se tato záležitost povýší na zákon a ten pak bude platný pro všechny,“ dodal Kolář.

Do budoucna se taktéž plánuje zavedení povinných jízd na trenažérech, na kterých by bylo strojvedoucím možno simulovat určité krizové situace podobně, jako je tomu například v letecké dopravě. České dráhy si již pořídily takové trenažéry dva, a sice v Praze a České Třebové. „Naše úvaha společně s ministerstvem dopravy vede k tomu, že bychom mohli do již zmíněné připravované novely zákona o dráhách zavést i tuto přípravu. Ať už přípravu strojvedoucích před získáním licence, tak třeba následnou tříhodinovou dobu výcviku na trenažérech. Je ale potřeba mít zpracovanou legislativu, aby povinnost školení platila pro všechny dopravce,“ uvedl Kolář.

Mimořádným událostem by podle něj bylo možné předcházet také tím, že by odebrala licence takovým strojvedoucím, kteří způsobí dvě MU v jednom roce. Ředitel Kolář dokonce v této souvislosti uvedl, že by se strojvedoucí, kterých by se to mohlo týkat, dostali pod takzvaný Damoklův meč, což by podle názoru DÚ mělo vést k jejich větší obezřetnosti. V současnosti se zmíněná licence může odejmout pouze kvůli ztrátě zdravotní způsobilosti anebo v případě záznamu v trestním rejstříku.

Jedním z dalších témat, jež byla předmětem setkání na Drážním úřadě, bylo rušení železničních přejezdů. Ředitel sekce stavební DÚ Martin Roedl řekl, že jejich počet sice klesá, nicméně tempo, jak k tomu dochází, se nyní „nějakým způsobem stabilizovalo“. Jinými slovy tento proces nepostupuje tak rychle, jak byla původní představa. Bylo přitomeno, že v roce 2016 vešla v platnost novela silničního zákona, která dala kompetenci na rušení přejezdů i na účelových komunikacích silničním správním úřadům, které do té doby sice rozhodovaly o rušení přejezdů na silnicích první a druhé třídy atd., ale nebylo tomu tak na účelových komunikacích. Na těch měl možnost nechat odstranit železniční přejezd rovnou Drážní úřad. A tak vzhledem k zmíněné změně není zrušených přejezdů v posledních dvou letech už tolik. Připomeňme ještě, že v loňském roce bylo v ČR evidováno celkem 7 858 přejezdů, tedy o 548 méně oproti roku 2010.

Marek Poláček



Následky střetu motorového vozu řady 810 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7140 ve Velkých Pavlovicích (foto Drážní inspekce z 25. května 2015)

0 zákonech dobrých i horších podruhé a nikoliv naposledy

Následujícími řádky navazují na článek stejného titulu z č. 3/2019 ZS. V jejich úvodu poněkud obdošim od výkladu zákonů, ale nejprve se zmíním o situaci po II. světové válce. První poválečná vláda ČSR byla ustanovena dne 4. dubna 1945 v Košicích, jejím předsedou byl Zdeněk Fierlinger a ministrem dopravy armádní generál Antonín Hasal. Druhá vláda byla ustanovena 6. listopadu 1945 a působila do 2. července 1946. Oba pánové setrvali ve svých funkcích i ve druhé vládě. Nelehkým úkolem ministra dopravy bylo v co nejkratším čase zprovoznit válečnými událostmi zničenou a poškozenou dopravní infrastrukturu. A také zajistit dostatek lokomotiv a vozů pro potřeby osobní i nákladní přepravy. Zde připomenu, že po Mnichovu 1938 a odstoupení území jsme museli předat DR – Deutsche Reichsbahn (Německé říšské dráhy) celkem 882 parních lokomotiv, což činilo 22 procent strojů. A obě naše lokomotivky byly těžce poškozeny nálety amerických leteckých sil. ČKD Praha dne 25. března 1945 a Škoda Plzeň dne 25. dubna 1945. Plzeň byla osvobozena jednotkami 3. americké armády pod velením generála George Smitha Pattona 6. května 1945. Hodnocení účelnosti a oprávněnosti obou náletů ponechme renomovaným historikům. Je však potřeba si všechny tyto

události i ve světle blížícího se smutného 80. výročí 15. března 1939 připomenout.

Díky nesmírné obětavosti dělníků a techniků Škody Plzeň dodala lokomotivka již 22. prosince 1945 první parní lokomotivu pro ČSD. Byla to lok. 534.0301 (1'E). Dnes je součástí sbírek Národního technického muzea. Řada 534.03 pak byla vyráběna ve Škodě Plzeň i v ČKD Praha. V ČKD Praha byla 28. února 1946 předána lok. 423.0171 (1'D 1'). Tento stroj byl věnován válkou poškozenému Slovensku. Hluboká poklona zde patří zaměstnancům obou lokomotiv a také všem železničářům, kteří ve složitých poválečných podmínkách zajišťovali provoz. Ve Škodě Plzeň byla v letech 1946/1947 vyrobena i čtyřicetikusová série lokomotiv řady 498.0 (2'D 1'). Lok. 498.022 je součástí parku historických vozidel Českých drah.

Ale vraťme se k zákonům – dobrým i horším. O zákonu č. 86/1937 Sb., o dráhách, jsem napsal, že byl velmi pečlivě zpracován. Obsahoval celkem 214 paragrafů a řešil v podstatě vše, co souviselo s železničním provozem.

Tento zákon byl nahrazen zákonem č. 97/1950 Sb. ze dne 12. července 1950, o dráhách. Předsedou vlády byl v té době Antonín Zápotocký a ministrem dopravy Alois Petr. Zákon



Kolega Róbert Zacharides, jeden ze slovenských strojvůdců, kteří v letech 1968 a 1969 velmi aktivně působili ve Federaci lokomotivních čet (FLČ)

Nechtěné prvenství

Nechtěné prvenství získal řidič osobního automobilu dne 1. února 2019 na železničním přejezdu P7140 v km 4,740 trati Hodonín–Zaječič v obci Velké Pavlovce. Nerespektoval PZZ ve výstřeže a vjel před Os 14513. Při následné srážce došlo naštěstí jen ke hmotné škodě. **Řidič s poškozeným autem z místa nehody ujel.** Tato mimořádná událost (MU) byla první tohoto druhu v měsíci únoru. Ani předchozí leden ale nebyl radostný. Dokládá to i příložená tabulka lednových střetů na přejezdech v letech 2015 až 2019 ze statistik Drážní inspekce.

Naše pochvala směřuje k příslušníkům Policie České republiky z Územního odboru Břeclav, kteří v krátké době řidiče za přispění veřejnosti ustanovili. V těchto dnech policisté dále prošetřují všechny okolnosti této MU.

Přejezd P7140 křížuje frekventovaná silnice II/421 Terezín u Čejčce–Mikulov. Denně zde dochází ze strany řidičů silničních vozidel k porušování ustanovení § 29 zákona o provozu na pozemních komunikacích. V minulosti zde došlo již ke dvěma MU se závažnými následky.

Dne 5. března 2012 v 7.41 hod. se Os 14506 srazil s nákladním vozem zn. IVECO. Motorový vůz 810 469-7 vykojil. Bylo zraněno šest osob včetně strojvedoucího. Škoda 1 068 347 Kč.

Blahopřání slovenskému kolegovi, který se zasloužil o obnovení profesní odborové organizace strojvedoucích

Články v našem časopise, které věnujeme aktivitám Federace lokomotivních čet (FLČ) v letech 1968 a 1969, zaujaly nejen mnoho kolegů, kteří jsou členy Federace strojvůdců České republiky, ale díky pravidelnému umístění našeho periodika i na oficiální webové prezentaci www.fsc.cz tomu tak je taktéž v Slovensku.



V únoru nás díky tomu již opět kontaktoval kolega Peter Pásztor, který navrhl, abychom také na stránkách Zájmu strojvůdce připomněli

rovněž blížící se významné životní jubileum jednoho ze slovenských předních představitelů FLČ, který v březnu tohoto roku oslaví již své 95. narozeniny.

Kolega Róbert Zacharides byl před desáti lety předsedou Federácie ruňových čiat v lokomotivním depu Vrútky a nyní je v tomto železničářském městě vlastně i nejstarším žijícím strojvedoucím. Na webovém portálu MY Turiec jsme se o něm dozvěděli, že v září 2015 zde dokonce získal čestné občanství. Po mnoho let se angažoval v různých společenských organizacích, kde většinou pracoval v jejich vedení. Byl poslancem městského zastupitelstva, prvním viceprimátorem města a zastával i již zmíněnou funkci v profesní odborové organizaci strojvedoucích. Vedle toho například zkušenosti ze své životní chovatelské záliby zúročil taktéž jako předseda Slovenského zväzu chovateľov a Klubu chovateľov slovenských čuvačov.

Róbertu Zacharidesovi děkujeme za jeho osobní velký přínos k vzniku profesní odborové organizace v bývalém Československu a k jeho krásnému životnímu jubileu mu srdečně blahopřejeme. Ještě do mnoha dalších spokojených let přejeme hodně štěstí a zejména pevné zdraví!

Kolegové a bývalí spolupracovníci

Vladimír Selucký

Rok	Počet MU	Usmrcení	Zranění
2015	14	1	2
2016	13	7	5
2017	25	6	8
2018	20	4	11
2019	21	2	3
Celkem	93	20	29

Poznámka ke kauze modré lokomotivy v čele žlutého vlaku

V prvním únorovém vydání našeho časopisu (ZS 3/2019) vyšel článek Vstřícnost poněkud zvláštní, v němž jsme si všimli, jakou pozornost mezi železničními fanfy vzbudilo zapůjčení elektrické lokomotivy 363 051-4 ČD Cargo alternativnímu (soukromému) dopravci. Modrá lokomotiva ve vlastnictví dceřiné společnosti Českých drah v čele žlutých vlakových souprav totiž vyvolala i diskuzi o tom, zda je takový postup národního dopravce vůbec vhodný, když majitel jinnak konkurenční firmu využije každé příležitosti nejen k mediálnímu útoku proti ČD, ale i k rozpoutání soudních kauz apod.

Citovali jsme i názor jednoho z našich kolegů, který se pozastavoval nad tím, jak je možno, že ČD má lokomotivy k dispozici i na tyto účely, když zaměstnanci této společnosti prakticky každodenně řeší problém, co mají a mohou nasadit k vedení vlastních vlaků.

Velmi nás překvapilo, když se tato diskuze bezprostředně poté (o třetím únorovém víkendu) stala jedním z nosných témat

na informačním serveru Zdopravy.cz. Vlastně bychom se měli těšit z toho, že jsme otevřeli téma, které takto zaujalo. Jenže ouha! Už sám titulček příspěvku, ale i celý jeho text autor pojal tak, že problém posunul zcela jinnam. Celé to mělo vzbudit dojem, že proti managementu ČD Cargo tato kriticky vystoupila Federace strojvůdců, tedy naše profesní odborová organizace.

S takovou interpretací problému samozřejmě nemůžeme souhlasit. Obrátili jsme se proto na kolegy novináře z tohoto deníku s žádostí o uvedení věci na pravou míru. Vlastně jsme chtěli jen pozměnit úvodní větu. Například takto: „Strojvedoucí národního dopravce se v posledním vydání časopisu Zájmy strojvůdce, vydávaného Federací strojvůdců, pustili do kritiky...“ Malá změna, ale přesto pro nás zásadního významu, neboť odpovídá skutečnosti.

Se svojí žádostí jsme ovšem narazili. Zůstala nevyřezána. Zřejmě autor článku na Zdopravy.cz z neznámých důvodů více vyhovuje původní variantě, která má v diskuzi tohoto druhu

patřičně onálepkovat Federaci strojvůdců jako celek. A to i za cenu toho, že v takovém případě bude jeho výklad nepřesný a zavádějící.

Náš časopis dal pouze prostor k prezentaci názorů, o nichž si myslíme, že zaujaly nejen mnohé naše kolegy, ale také širší železniční veřejnost. A pokud to někdo nechce pochopit, je to především jeho problém.

Libor Poláček



Pozvánka na Memoriál Břetislava Demela 2019

Ve dnech 15. a 16. května se v České Třebové uskuteční již 11. ročník Memoriálu Břetislava Demela v kuželkách. Na tomto turnaji opět vzpomene na našeho kolegu, který 19. května 2008 tragicky zahynul v železniční stanici Moravany.

Přihlásit se na tento již tradiční kuželkářský turnaj můžete každé pondělí nebo čtvrtek na telefonním čísle 972 32 5086 nebo na e-mailové adrese CSTzoDKV@fsc.cd.cz.

Občerstvení po celou dobu turnaje bude i tentokrát zajištěno.

Srdečně vás zvou a na všechny se těší pořadatelé. ZO FS Česká Třebová

Vladimír Selucký

Pat a Mat opět v akci

V tomto vydání ZS se vracíme k článku „Svéraz českého návštěvníka ve 21. století“ ze ZS č. 3/2019. Naše redakce, jak jsme se zmínili již minule, se obrátila na paní Marcelu Štrinclovou ze SŽDC, které děkujeme za velkou vstřícnost a snahu postoupit problematiku dále, aby věci mohly být dány do pořádku.

A tak tedy zmiňované rychlostníky v Berouně jsou již v pořádku a řádně viditelné. Označení výhybek se částečně podařilo napravit. Možná se na mě někteří zaměstnanci SŽDC zlobí, že jsem v minulém článku „dovedl“ z místní traťovky nazval přezdívkami Pat a Mat, ale nemohu si pomoci a za pojmenování si stojím. Oni sice provedli očíslování zmíněných výhybek, ale neuvědomili si, že značení výhybek neslouží jen pro udržovací zaměstnance, ale také pro strojvedoucí, a právě to je zde kamenem úrazu (viz obrázky 1 a 2).

Cedulky s číslicemi byly sice osazeny na malé sloupky v souladu s předpisem SŽDC D1 (čl. 429), ale tak, že strojvedoucí pojiždějící přes výhybku číslici nevidí, neboť ona směřuje kolmo ke koleji a nikoli v podélné ose koleje, jak bývá zvykem. V předpisu se bohužel nepíše, kam má být číslice nasměrována. Tzv. předpis SŽDC D1 zřejmě spoléhal na přirozenou inteligenci zaměstnanců provádějících značení. Vždyť nevhodně vytvořeným značením může být při případné mimořádnosti nebo poruše zařízení ohrožena bezpečnost provozu. Jak se strojvedoucí vlaku má ve stanici zorientovat, u které výhybky se právě nachází, když nevidí z hnacího vozidla potřebné číslo a ve všeobecném rozkazu bude mít například napsáno, že přes výhybku č. XY je mimořádně pomalá jízda 10 km/h, která není označena? Nemělo by se předcházet případným možným mimořádným událostem?



Obr. 3

Ríkám si, že zaměstnanci osazující rychlostníky nebo značící výhybky asi neznají význam návěstí dle předpisu SŽDC D1, protože takhle nešťastně by přece nemohli provádět svoji práci. A co jejich mistr? Viděl to vůbec, nebo se jen spolehl, že Pat a Mat problém s cedulkami zdárně a k naší spokojenosti vyřeší? A kde je jakási stavovská čest, pečlivost a hrdost na svoji práci, která na železnici bývala zvykem? Možná někdo namítne, že je jiná doba, ale uvědomme si, že tu jinou dobu si děláme my sami!

Na obrázku 3 vidíme již opravený rychlostník 30 km/h u 1. SK na karlstějenském zhlaví v Berouně. Z původní 130 zbyla 0 a 13 byla přeznačena na 3. Levá polovina rychlostníku neodráží světlo jako pravá. Trojka je trochu větší než nula napravo, ale to bychom asi byli puntičkáři, kdyby nám to mělo vadit. Normy se již asi dodržovat nemusí.

Zvláštností v Berouně je také předvěstník v km cca 39,9 na snížení rychlosti na 30 km/h u dráhy 1., dnes již nové 101. koleje, ale rychlostník 30 km/h v km 39,210 směr Beroun osobní n. chybí.



Obr. 4

I když první padesátka je významné životní jubileum, které si u mnoha kolegů připomínáme v společenské rubrice, nebývá zrovna pravidlem, abychom mu věnovali i samostatný článek. U **Jiřího Morčínka**, který se narodil 18. února 1969, si ale dovoluji učinit výjimku. Je totiž naším dlouholetým spolupracovníkem a s jeho články jsme se mohli na stránkách Zájmu strojvůdce setkávat opravdu pravidelně. Při přípravě svých vlastních textů jsem i já mnohokrát kolegu Jiřího prosil o podklady či připomínky. Nejen proto, že se léta osobně známé, ale i z toho důvodu, že působí jako soudní znalec v oboru strojírenství a železniční doprava. Znaloští člověka s takovou kvalifikací jsou vždy velkou pomocí. Aktivně se ostatně zapojují také do činnosti komise BOZP naší profesní

Kolejiště je zde po rekonstrukci a dle mého názoru snese i vyšší rychlost, ale v TTP ta třítka je stále zanesena. Možná měla být zrušena a zapomeno se na ni. Co je zde špatné, přebývající předvěstník nebo chybějící rychlostník? Jak to má být správně? Nevím! (Takový stav věci byl tuším do 12. února, kdy po telefonickém rozhovoru odpovědného redaktora ZS Libora Poláčka s paní Štrinclovou, že se připravuje můj další článek k vydání v následujícím čísle ZS, došlo k urychlené opravě uvedených věcí. V km 39,210 u obou kolejí byly osazeny nové rychlostníky v souladu s TTP. U druhé (102.) SK je řádný rychlostník, ale u první (101.) SK je rychlostník nestandardního provedení – viz foto 4.)

Je škoda, že se na uvedené trati nepovedlo dát vše do pořádku spolu s dalšími mnou již **nezmíněnými** věcmi, jako je např. chybějící šikmé rameno u rychlostníku R, který stanovuje 80 km/h ve 2. TK před mostem mezi zastávkami Praskolesy a Stašov. Dále předvěstník „Očekávejte traťovou rychlost 40 km/h“ umístěný před malešickým tunelem ve směru od Libně je posprejovaný tak, že číslice „4“ v malůvkách zaniká. Potom také chybějící „Tabule před zastávkou“ Cerhovice u 2. TK ve směru od Kařezu, značně počmárané bílé pole u návěstidla s návěstí „Konec nástupišť“ u 2. TK v zast. Praha-Velká Chuchle, nebo chybějící sklonovník u 1. TK (km cca 57,130) u výjezdu z Hořovic směr Zdice a hned u té samé koleje v opačném směru od Zdic (km cca 56,5) je sklonovník, který návěstí klesání trati místo stoupání. Za zmínku stojí i téměř nečitelný rychlostník 100 km/h u 1. TK v kilometrické poloze 32,590, který je pokrytý jakousi zelenou řasou či lišejníkem – nejsem botanik atd.

Je smutné, že zaměstnanci SŽDC zodpovědní za řádný stav návěstidel na trati pravděpodobně sami nevyvíjejí žádnou svoji aktivitu na odstranění následků poškození, či krádeže návěstidla nebo jeho součástí a nevěnují se kontrole práce svých podřízených, aby se tak zabránilo zmetkovitosti práce nejen jejich vlastních zaměstnanců. Proč strojvedoucí dopravce, který je pouze uživatelem dopravní cesty a řídí se návěstmi, má prostřednictvím „Hlášení strojvedoucího“ upozorňovat servisní firmu dopravců (SŽDC) odpovědnou za stav návěstidel, že je něco v nesouladu s předpisem SŽDC D1, který SŽDC sama vydala? Vždyť dopravci musejí platit za používání dopravní cesty, tak by také měli mít odpovídající servis. Záměrně jsem v minulém článku nepsal, a ani nyní nepíšu, o všech nešvarech na této trati z pohledu strojvedoucího. Předpokládám, že se stále doufám, že se odpovědní zaměstnanci proberou z letargie, chopí se iniciativy, vyrazí do terénu a začnou řešit a napravovat nevyhovující stav věci nejen na mnou poukázaných úsecích trati, ale i na jiných tratích ve správě SŽDC.

Závěrem chci říci, že neopovrhují traťovými dělníky ani žádnými jinými železničáři, neboť si uvědomují, že bez jejich odpovědné práce bych s lokomotivou nikam nemohl jet. Jen se chci na vlaku cítit bezpečně a bez stresu, že díky lajdačské práci někoho jiného nakonec něco provedu já sám.

Jaromír Ott

Poznámka redakce: Je možné, že problematické věci, které jsou zmiňovány v tomto článku, v současné době již na zmiňované trati nenajdete, to v případě, že nedostatky (v neposlední řadě právě i díky našim intervencím) byly odstraněny. Fotografie pořízené kolegou Ottem však zachycují reálné situace a mají tedy jednoznačně dokumentační charakter. Případně změny k lepšímu, pokud k nim došlo (a budme za to rádi), nikterak nepochoybují to, co v námi zveřejněných textech bylo uvedeno.



Obr. 1



Obr. 2

Ohlédnutí za sedmdesáti lety parních lokomotiv řady 433.0

II. Lokomotivním depem Brno dolní prošlo 28 „skalíčáků“

Největší „baštou“ skalíčáků, jak se lokomotivy 433.0 na Moravě nazývají, bylo v celé republice – v rámci tehdejších ČSD – Lokomotivní depo Brno dolní. Depem prošlo od té první (433.001, stroj dodaný z výroby v roce 1948) celkem 28 lokomotiv této řady, to znamená skoro polovina z vyrobených strojů. Jako poslední přišla 433.002 v únoru 1976 z LD Jihlava, respektive ze strojové stanice Velké Meziříčí, kde jezdila na Mn vlcích Studeneč-Křižanov.



Nejvyšší početní stav těchto lokomotiv byl v GVD 1975/1976, a to 26 kusů. Je ale zajímavé, že přímo „na dolním“ nebyl žádný skalíčák turnusován. Zde tyto lokomotivy jezdily letmo – příjezdy či postrky do Moravských Bránic, vystřídací záloha, předtápění v Zastávce u Brna, pracovní vlaky. Těžiště jejich působnosti bylo ve vozební stanici Prostějov (turnusová potřeba 9 kusů), ve strojové stanici Skalice nad Svitavou (7 ks) a stroj. stanice Nezamyslice (jedna lokomotiva pro nyní již roky zrušenou lokálku do Morkovic; tady jezdila v posledních letech provozu 433.029).

Trať Skalice-Chornice ovládala u osobních i nákladních vlaků parní trakce v síti ČSD snad nejdéle, tj. do půli roku 1977. Poslední turnusové stroje na osobních vlcích byla čísla 1, 5, 37 a 48. V nákladní dopravě to byly

dva stroje, na posunu ve Skalici jeden stroj. Úplný konec páry zde nastal 11. října 1978, kdy odjela do Brna ze Skalice poslední „pára“ (433.020).

V zimě 1979/1980 byl vytvořen turnus na místní výkony v Brně pro šest čt a dvě lokomotivy (475.194 a 433.021). Úplně poslední turnusový výkon nejen pro řadu 433.0, ale pro parní trakci v obvodu Střední dráhy vůbec, byl už jen pro jednu četu a lokomotivu 433.031 v zimě 1980/1981. Jednalo se



Stroj 433.001 se rozjíždí v lokomotivním depu Brno se zvláštním vlakem na vlečku brněnského výstaviště. Tuto fotografii Zdeněk Hájek pořídil na konci 70. let minulého století

v podstatě o pracovní vlak na odstavné nádraží A, B, F.

Jako zajímavost lze uvést, že lokomotiva 433.031 měla čtyřhlasou lodní sirénu, jež byla předtím řadu let na lokomotivě 556.0203, pak i na „štokrech“ č. 131, 254 a krátce na 159. Jednalo se o osobní majetek strojvedoucího, který ji přemístoval na svoji turnusovou lokomotivu, na níž ten který rok jezdil. Její instalace byla snadná, protože 433.031 měla šroubení pro trubkovou píšťalu, jako je mají lokomotivy řady 556 či 477.

Touto lokomotivní řadou vlastně také končí turnusové parní lokomotivy v LD Brno. Pro ilustraci si uvedme stav parních lokomotiv, a to vždy k 31. prosinci: r. 1978 – 28 ks pěti různých řad, r. 1979 – 16 ks dvou řad, 1980 – již pouze tři lokomotivy řady 433.0 (č. 15, 31, 37). K 31. prosinci 1981 již bylo depo bez páry. Další, tehdy ještě provozní číslo 21 bylo převeleno údajně k pobočnému lokomotivnímu depu (PLD) Šumperk.

Pokračování

Zdeněk Hájek

Nejen železniční expert, ale i zkušený psychotronik

Nakladatelství Eminent uvádí na trh začátkem března novou knihu Josefa Schröttera **Svět očima psychotronika**.

Čtenáři Zájmu strojvůdce již jistě znají **ing. Schröttera** jako pravidelného spolupracovníka našeho časopisu, jako nezávislého železničního experta zabývajícího se zajištěním bezpečnosti železničního provozu, a to zejména z pohledu problematiky zabezpečovací a sdělovací techniky na dráze.

Tentokrát ale máte nevěštní příležitost seznámit se také s výsledky jeho dlouholeté práce v oblasti psychotroniky a alternativní medicíny. V právě vycházející publikaci shrnuje své třicetileté poznatky a zkušenosti. Jedná se nejen o ojedinělou knihu tohoto druhu, ale především i čtenářsky velmi zajímavou.

dopravci v nákladní dopravě, stále ale zůstává členem Federace strojvůdců ČR. A tak věřím, že se s jeho články a náměty budeme na stránkách našeho časopisu i nadále setkávat.

Jméno redakční rady Tl, Jiří, srdečně přeji k významnému životnímu jubileu jen to nejlepší. Pro mnohé může znít přání pevného zdraví jako tradiční fráze, ale jen ten, kdo žije se zdravotními obtížemi, ví, jak právě dar zdraví je doslova neocenitelný, a to zvláště v profesi, která si z našeho zdraví pravidelně ubírá podstatné části. Přeji tedy opravdu pevné zdraví, dobré rodinné zázemí a hodně štěstí u nového zaměstnavatele!

*Evžen Mikolajek
místopředseda redakční rady
Zájmu strojvůdce*



O tom, že pracovní směna strojvedoucího může být zpestřena pohledem na pěknou hradláčku, svědčí snímek z Tetína, kde 7. února tohoto roku projíždějící vlaky vítala sličná sněhulačka. (foto: Jaromír Ott)

Životní výročí našeho dopisovatele

Právě Jiří Morčínko nastoupil v roce 1987 do LD Ostrava jako elektromechanik. V roce 1990 absolvoval kurs pro strojvedoucí. Poté následoval post pomocníka strojvůdce, v r. 1992 strojvedoucí motorové a v roce 1995 i elektrické trakce. Při zaměstnání absolvoval VŠB-TU Ostrava, obor stavba, provoz a údržba kolejových vozidel.

Pracoval i v THP pozici, jako školář či zpracovatel GVD. Několik let byl také předsedou základní organizace FS Suchdol nad Odrou. A určitě stojí za připomenutí i to, že je neúnávným propagátorem bezpečnosti na kolejích i silnicích. Pravidelně navštěvuje školy, kde má pro děti přednášky, v nichž je zajímavou formou upozorňuje na důležité aspekty bezpečnosti dopravy. Pro bezpečnost našich dětí je třeba udělat maximum a kolega Jiří dělá opravdu hodně. I za tuto činnost mu patří velké uznání a poděkování. Svoji práci u národního dopravce sice ukončil ke konci loňského roku, aby přešel pracovat k soukromému

U nás v Kocourkově

V Zájmech strojvůdce č. 2/2019 v článku o nejdelším českém tunelu s názvem „Do nejdelšího tunelu neproklouzne ani liška“ jsem psal o tom, že SŽDC a tehdejší vedení Plzeňského kraje neměly o „starou trať“ zájem. Toto nesmyslné rozhodnutí se nepodařilo zvrátit ani sružením nákladních dopravních ŽESNAD, které požadovalo zachovat alespoň jednu kolej pro nákladní dopravu. Bývalá „stará trať“ by také vyřešila jízdy parních vlaků, které v současné době tunelem nemohou vlastní silou projíždět.

Dne 9. ledna mě pobouřila reportáž Martiny Klímové a Kateřiny Jiřincové odvysílaná Českým rozhlasem Plzeň. Hovořilo se v ní o železniční trati z Plzně do Chrástu, která přestala fungovat po zprovoznění Ejpovického tunelu. Správa železniční dopravní cesty od té doby část pražců a kolejí odstranila a část rozřezala. O dalším využití dnes už nefungující trati se teď jedná. Připomíná mi to chování radních v „Kocourkově“. V uvedeném reportáži se říká, že o zánik trati projevil zájem Plzeňský kraj i město Plzeň.

„V tuto chvíli se řeší možnost, že město by trať řešilo od Doubravky až po Bukovec, kde už dneska není žádná kolej. Plzeňský kraj by se SŽDC řešil tu kolej od Bukovce dál až do Chrástu,“ potvrdil náměstek primátora Michal Vozobule.

Právě tuto část chce hejtmanství zpřístupnit turistům. „Máme takový sen, kdy by od Bukovce do Chrástu mohla být zachována jedna kolej, samozřejmě odpojená od železniční sítě. Podél té jedné koleje by vedla běžná cyklostezka. My bychom tam rádi přesunuli trasu CT3, což je mezinárodní cyklostezka. Na té koleji, která by tam zůstala, tak by mohly jezdit dreziny pro turistické využití. Byli jsme se například podívat v Ratiškově na Moravě, kde podobnou atrakci provozuje město a kde jsou z toho opravy nadšení,“ řekl náměstek hejtmana pro dopravu Pavel Čížek.

Ze jsou koleje, které zůstávají na jedné straně trati z Bukovce do Chrástu, rozřezané, prý nevidí. „To se dá nespojovat a použít jako dilatace. Dříve se to takovým způsobem dělalo, a proto vlaky drnčaly. Uvítali bychom někoho, kdo by dreziny provozoval. Nějaké nadšence, kteří by do toho šli, a kraj by je mohl třeba podpořit, protože to tam vede velice pěkným prostředím, a myslíme si, že by o to byl velký zájem. V letošním rozpočtu by šlo o projektové přípravy, případná realizace by mohla být v tom roce dalším. Samozřejmě uvidíme, jaké budou finanční požadavky SŽDC,“ uvedl Pavel Čížek.

Podle dohody by Správa železniční dopravní cesty měla během ledna opatřit znalecký posudek trati z Bukovce do Chrástu, aby mohla Plzeňskému kraji vyčíslit případný výkup. Pokud to podle Michala Vozobuleho nedopadne a Plzeňský kraj nebude chtít vykoupení bývalou trať až do Chrástu, tak vejde město do jednání se SŽDC znovu o směnách pozemků. „Tělo trati bychom se SŽDC směnili, my jako město Plzeň s tím, že ale necháme dnes už tu rozřezanou kolej snést a potom už budeme řešit jen stavbu cyklostezky z Plzně do Chrástu,“ doplnil náměstek primátora.

V případě že se podaří plán zrealizovat, budou z toho těžit také obyvatelé Chrástu. Cyklostezka a případně i turistická drezina by uvítal taky starosta Chrástu Ladislav Bohuslav: „Cyklostezka je ideální spojnici mezi Plzní a Chrástem. Drezina je další tah pro turisty, aby navštívili tuto lokalitu, protože Zábělá je krásná. Bylo by to přínosem pro hospůdky, podnikatele i další subjekty, abychom byli blíže spojení s Plzní a mohli se dostat do města na kole a ne jen nějakou dopravou.“

Jednání o budoucím osudu zaniklé železniční trati z Plzně do Chrástu jsou teprve na začátku a jasno by mohlo být v průběhu jara. ... uvádí se k tomu v závěru rozhlasové reportáže.

Mně z tohoto celého ale vyvstává otázka: Proč dělat věci jednoduše, když to jde složitě?!

Jaromír Ott



Obr. 9



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3



Obr. 4



Obr. 5



Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8

Poněkud hořce úsměvná fotoreportáž o konci jedné trati

K článku U nás v Kocourkově bude asi zajímavým doplňkem i fotoreportáž, která názorně přiblíží konec železniční trati, po níž ještě před několika měsíci jezdily vlaky. A to, co následovalo, rozhodně také stojí za zaznamenání. Některé postupy vyvolávají údiv. – Třeba kolej nesmyslně vytrhaná ještě dřív, než stačili elektrikáři snést trakční vedení.

Po krátkém rozhovoru s dělníky demontujícími sloupy jsem se mimo jiné dozvěděl, že mají problém jak sundat trolejové vedení, když tam nemají koleje. Za mašinkou měli sice k dispozici vozy s montážními plošinami, ale ty jsou jim samozřejmě za dané situace téměř k ničemu.

Dále prý mají problém s některými výpravčími v Chrástu, neboť jim nechtějí povolit vjezd do stanice a pak hlavně návrat na rušnou trať. Důvod? No protože doprava na ni je zrušena a prý je zimní pauza na práce na trati až do února a paní výpravčí, co tam tehdy (při vzniku naší fotoreportáže) zrovna sloužila, si to tedy rozhodně „nevezme na triko“, aby je tam nechala jezdit, jak oni potřebují...

Vedoucí posunu mi k tomu řekl, že tam práce neopravují, pouze demontují, nikoho neohrožují, a tak nechápou, proč by nemohli pracovat na likvidaci zařízení.

Proto tedy alespoň sundávali z vozu sloupy do provizorního meziskladu na zemi, aby práce nestála a mohli tak pokračovat v „kácení“ sloupů. Řekli mi také, že si musí dát pozor. Jak

Text a foto: Jaromír Ott

Navštivte penzion Real

Penzion Real v Bedřichově v Jizerských horách vám i v roce 2019 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.

Poslední rozloučení

Dne 26. ledna 2019 odešel na věčnost pan Stanislav Tomšů, náš kolega a strojvůdce ve výslužbě z depa Havlíčkův Brod. Zemřel po těžké nemoci ve věku 75 let.

Na poděkování za jeho život mu věnujeme prosím tichou vzpomínku.

Výbor a členové základní organizace FS Havlíčkův Brod



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

Za základní organizaci FS Trutnov Brutus



Se zármutkem oznamujeme, že dne 11. února 2019 odešel do firovského nebe náš kamarád, kolega strojvůdce, pan Jiří Vanický.

Zemřel náhle, krátce po dovršení věku 60 let. Věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Kolegové a kamarádi ze ZO FS Česká Třebová

Zájmy strojvůdce i na webu

Zájmy strojvůdce je možno si přečíst i na webových stránkách www.fscv.cz, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdce České republiky!

Společenská rubrika

Druhého února odešel do předčasného důchodu náš kolega Milan Egg, který 24. února tohoto roku oslavil své 61. narozeniny. Zakládající člen naší profesní odborové organizace a poté i dlouholetý člen výboru ZO Federace strojvůdce Prostějov vykonával vedle strojvůdčeské profese i činnost strojmistra. Děkujeme mu za poctivě odvedenou práci a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejeme jen to nejlepší, osobní pohodu, štěstí a zejména pevné zdraví. Základní organizace FS Prostějov

V měsících ledna a února oslavili svá životní jubilea tito naši kolegové z liberecké základní organizace, padesát pět let 16. 1. Miroslav Jůza, šedesátku 31. 1. Vladimír Resl – oba strojvedoucí ČD, 70 let 18. 2. Rudolf Polák – aktivní důchodce jezdící v společnosti TRILEX a sedmdesát pět let 3. 1. Jaroslav Rydlo – člen Seniorského klubu. Výbor a členové základní organizace a kolegové ze Seniorského klubu děkují všem za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

K poslednímu lednovému dni tohoto roku ukončil svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace FS, pan Přemysl Divíšek. Za odvedenou práci tímto chceme Přemkovi poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku mu popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. Všichni ze ZO Federace strojvůdce Chomutov

Dne 30. ledna v Přerově zapili svůj nárok na starobní důchod naši kolegové Jiří Horák, Mojmir Foltýn a Petr Srovnal. Do dalších let aktivního odpočinku jim přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a úspěchů. Členové přerovské základní organizace Federace strojvůdce

Významné životní jubileum šedesáti let oslavil třetího března Jaromír Vosmanský, kolega ze základní organizace FS Kolín. Hodně spokojenosti do dalších let, štěstí a k tomu především pevné zdraví přejí výbor a ostatní členové kolínské ZO Federace strojvůdce.

Dne 7. března oslaví své 55. narozeniny náš kolega Ladislav Láček. K jeho životnímu jubileu mu srdečně blahopřejeme a do dalších let přejeme mnoho štěstí, pevné zdraví a životní optimismus. Výbor ZO a všichni královéhradečtí kolegové

Strojvůdčeský stav opustil a do zaslouženého důchodu odešel náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo, pan Jiří Štefek. Ještě do mnoha následujících let mu přejí pevné zdraví a osobní spokojenost a štěstí členové základní organizace FS Jihlava.



Dne 24. února se dožívá osmdesáti let náš kolega, člen základní organizace Federace strojvůdce Trutnov, strojvůdce ve výslužbě, pan Vladislav Jero. Přejeme mu pevné zdraví, stálý životní optimismus, nestárnoucí smysl pro humor a mnoho skvělých zážitků v sedle milovaného kola. Za Sněhuláky Brutus



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdce České republiky, IČ 44265484, www.fscv.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachsýnský, 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@fscv.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

