

● K průběhu modernizace lokomotivního parku ČD Cargo ... str. 1 ● I vy můžete ovlivnit schvalování pilotních projektů výstrojních součástí pro strojvedoucí ... str. 1 ● Historický most ustoupil železnici ... str. 2 ● Zamyšlení nad předpisem D3 ... str. 2 ● Zákon? No a co ... jedu! ... str. 2 ● To stříbrné s nazývá ... str. 2 ● O zákonech dobrých i horších ... str. 3 ● Na železnici to nyní často připomíná hru s ohněm! ... str. 3 ● Zajímavosti z historie jízdních (režijních) výhod zaměstnanců drah ... str. 3 ● Opona spadla ... str. 4 ● Vlákem na výlet a s odměnou navíc ... str. 4 ●

číslo 10

31. května 2019
ročník 72



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Budoucnost hnacích vozidel ČD Cargo

V závěru loňského roku jistě řada našich kolegů zaregistrovala informace týkající se modernizace lokomotivního parku společnosti ČD Cargo. K již existující flotile osmi Vectronů v barvách národního nákladního dopravce přibýly další čtyři stroje. Během letošního roku by mělo začít zařazování deseti lokomotiv Traxx MS3 do elektrické flotily ČD Cargo. V motorové trakci se pak očekává dodávka pěti nových lokomotiv Effishunter 1000 z CZ LOKO a kompletní modernizace 50 kusů lokomotiv řady 742.

V lednu proběhla ve výrobním závodě firmy Bombardier v německém Kasselu „výrobní“ porada, a to i za účasti Federace strojvůdců ČR. Při této příležitosti se nám podařilo dojednat některé změny v detailech stanoviště strojvedoucího tak, aby byla obsluha řídicích pultrů pro kolegy pohodlnější a služba na těchto lokomotivách co nejpříjemnější. Bylo

domluveno, že vzhledem k nedostatečnosti chladivě/ohřívací skřínky na stanovišti bude ve strojovně zřízen sociální koutek s klasickou lednicí, mikrovlnkou a varnou konvicí.

Stejně tak u výroby nových a rekonstrukcí stávajících lokomotiv řady 742 v CZ LOKO se FSCČR snaží od počátku aktivně zasahovat do požadavků na výrobu především v oblasti stanoviště strojvedoucího, obsluhy lokomotivy a dalších pro strojvedoucí zásadních témat. První Cargo prototyp je pak očekáván v průběhu letošního roku a bude u nás podroben zkušebnímu provozu. Při tomto provozu od našich kolegů očekáváme, že se nám dostane zpětné vazby ve formě získaných zkušeností, abychom do další výroby mohli požadovat případné úpravy.

Co se mi ale nelíbí a mám to všem výrobcům lokomotiv za zlé? – Že nikdo nemyslí na sociální a hygienické potřeby strojvedoucího!

Výrobci se předhánějí v různých hi-tech řešeních technického dohledu nad lokomotivami, v kamerových systémech, dálkovém dohledu atd. Nikoho ale nenapadne, že v dnešní době by měl být standardem na každé lokomotivě „kuchyňský“ kout s klasickou lednicí, mikrovlnou troubou a varnou konvicí. Stejně tak si myslím, že by na výrobku za 100 milionů Kč mělo být standardním vybavením umyvadlo a v dnešní době už nejspíš i toaleta. Na toto všechno se ale stále pohlíží jako na nadstandard, který si musí někdo objednat a náležitě zaplatit. Bavíme se zde o interoperabilních lokomotivách, které jsou určeny k tomu, aby bez nutnosti přepřahy projely celou Evropou, ale jaksi se zapomíná, že k řízení těchto strojů je stále ještě potřeba člověk, který má také nějaké potřeby.

Za Federaci strojvůdců mohou říci, že se i nadále budeme snažit aktivním přístupem působit na zaměstnavatele a výrobce hnacích vozidel, aby se nám jednou v budoucnu mohla stát služba na nových vozidlech potěšením.

Přirozená kontrola celistvosti kolejnicových pásů

Na hlavních tratích byl v 50. letech minulého století budován automatický blok. Ovládání návěstidel automatického bloku a staničních zabezpečovacích zařízení bylo a je i dnes zajišťováno kolejovými obvody.

Kolejové obvody obecně jsou používány pro součinnost s jednotlivými druhy zabezpečovacích systémů a kontrolují také volnost a obsazenost kolejových úseků. Mimo to jsou použity také pro přenos informací na vlakový zabezpečovač na stanovišti strojvedoucího. To bylo velice ekonomické řešení.

Na tratích s automatickým blokem jsou kolejové obvody pro strojvedoucí jistotou, že proti nim nebyl vypraven žádný vlak. Okamžitě by došlo ke změně povolujícího znaku na návěst Stůj. Kolejové obvody fungují také jako

přirozená kontrola celistvosti kolejnicových pásů, to znamená, že zajišťují také bezpečnost při lomech kolejnic. Pokud dojde k lomu kolejnice, tak se to projeví jako porucha kolejového obvodu a na trať vyrazí údržba zabezpečovací techniky. Teprve následně, po zjištění lomu, zajišťuje další práce traťová služba.

I kdyby měla Správa železniční dopravní cesty několik diagnostických vozidel pro zjišťování vad v kolejnicích, tak ta nemohou zajistit trvalou kontrolu celistvosti. Tato vozidla se používají v železničním provozu více méně z hlediska prevence.

Zatím nic nedokáže zajistit tak dokonale kontrolu celistvosti kolejnic, jako je tomu u elektrického kolejového obvodu. Tak si je zbytečné a nerozumné nelikvidujeme a nesnažíme se je za každou cenu nahrazovat bodovými prostředky.

Ing. Josef Schröter
nezávislý železniční expert



Ze stanice Zlív odjíždí stroj ČD Cargo 240 053-9 do Českých Budějovic. Lokomotiva zde krátce zastavila 6. dubna 2019 z důvodů křížování s opožděným Os 8014, na který je nasazena jednotka 651 003-6. Text a foto: Jan Kubeš



Lokomotiva ČD Cargo 363 047-2 v čele vlaku při průjezdu železniční stanicí Brno-Židenice. Foto: Marek Poláček

Z Břeclavi do Brna rychlostí 200 km/h?

Rychlost uvedená v titulku tohoto článku je zatím jen v říši snů. I když už před sedmnácti lety, přesně 10. dubna 2002, byly provedeny za mimořádných bezpečnostních opatření zkušební jízdy na tuto rychlost. Mezi Břeclaví a Vranovicemi bylo této rychlosti dosaženo s lokomotivou 1116.015 ÖBB a s rakouským měřicím vozem. Naše železniční infrastruktura, tedy především svršek a trakční vedení, pro tuto rychlost bezchybně vyhovovala. Dosud se na převážné části této trati jezdí max. rychlostí 160 km/h. I když pro rychlost 200 km/h máme již hnací i tažená drážní vozidla. Provozu pro tuto rychlost brání čtyři úroňová křížení s pozemními komunikacemi. Je to přechod P6794 v km 93,970 v železniční stanici Podivín, přejezd P6795 v km 105,959 na silnici III/4203 Šakvice-Starovičky, přechod P6796 v km 118,280 v žst Vranovice a přejezd P6797 v km 138,180 na silnici III/15281 na ulici Moravská v Brně. Zde nutno podotknout,

že rychlostí až 200 km/h by mohlo být pojižděno i více koridorových tratí. Například trať Břeclav–Přerov. I na této trati je však celá řada úroňových přejezdů.

Od dubna 2002, kdy proběhly výše zmíněné zkoušky, do dnešních dnů se v čele České republiky vystřídalo dvanáct vlád s deseti premiéry. Jejich aparát tvořilo i dvanáct ministrů dopravy. V této „horké“ funkci byli nejdříve Milan Šimonovský (KDU-ČSL) od 15. července 2002 do 4. září 2006 a Dan Ůok (ne-straník za ANO 2011) od 4. prosince 2014 do 30. dubna 2019. Co těchto dvanáct ministrů vykonalo pro české železnice, jistě každý čtenář těchto řádků posoudí sám.

A tak rychlost 200 km/h uvedená v titulku těchto řádků zůstává na našich tratích pouze v říši snů. Jak dlouho ještě? Snad nám na tuto otázku odpoví nový ministr dopravy.

Vladimír Selucký

Posuzování výstrojních součástí – na vašich názorech opravdu záleží!

V letošním roce zavedla akciová společnost České dráhy nový systém schvalování či zamítnutí „Pilotních projektů výstrojních součástí pro strojvedoucí“. Princip spočívá ve zpětné vazbě pro zaměstnavatele, která se uskutečňuje prostřednictvím zaslaných

dotazníků. Ty jsou vždy součástí doručené objednávky a umožňují každému vyjádřit svůj názor na konkrétní výstrojní součást.

Například právě v současné době se takto posuzují produkty „vesta pro strojvedoucí“ a „tričko spodní modré Merino“, jež

si dokonce ještě i nyní strojvedoucí mohou vyfasovat. Uvedené produkty si ale nejdříve musí objednat, stejně jako jakoukoliv jinou výstrojní součástku. V této souvislosti je třeba zároveň připomenout, že objednaním „pilotních produktů“ nedochází ke krácení výstrojních bodů.

Vážení kolegové, na vašich názorech opravdu záleží, a proto dotazníky přiložené k posuzovaným výstrojním součástem pečlivě vyplňte a dle vydaných pokynů zašlete zaměstnavateli.

Důležité totiž je, abychom využívali nabídnuté možnosti významně ovlivnit kvalitu výstrojních součástí, jež nám pak mají sloužit při výkonu strojvůdcovské profese.

Připomínám, že v případě dvou zde zmíněných produktů je termín pro odeslání dotazníků prodloužen do 30. června 2019.

Josef Bock
člen prezidia FSCČR

Josef Bock, člen prezidia FSCČR

Předpisy jako věc našeho společného zájmu!

Vážení kolegové, obracím se na ty z vás, kteří máte zájem o novinky týkající se provozních předpisů a směrnic pro strojvedoucí a jste proto připraveni i aktivně externě spolupracovat při jejich přípravě a připomínkování.

Touto důležitou problematikou se zabývají členové prezidia Federace strojvůdců České republiky, ale i další kolegové, kteří působí v předpisové komisi naší profesní odborové organizace. A právě ve formě externí spolupráce s členy této komise se otevírá prostor i pro další zájemce z našich řad.

V současnosti stojíme před další velkou změnou předpisu SŽDC D1 a pracuje se také na změnách dalších předpisů, jež zásadním způsobem ovlivňují práci strojvedoucího. O názory a podněty našich kolegů v tomto směru samozřejmě velmi stojíme, a tak nás v případě svého zájmu o tuto činnost neváhejte kontaktovat, například i na moji elektronickou adresu: pepabock@centrum.cz.

Vitány budou všechny informace o vaší případné specializaci v předpisové oblasti (například D3, nebo především V15/I apod.),

stejně jako o znalosti konkrétních moderních hnacích vozidel či jednotek obou trakcí.

Těším se na spolupráci.

ČD a regionální doprava v Olomouckém kraji

Národní dopravce bude i v dalších letech vozit cestující na regionálních tratích v Olomouckém kraji. Hejtmanství uzavřelo třetího května s Českými drahami první dvě ze tří smluv, které se týkají zajištění regionální dopravy formou přímého zadání. Celkem si Olomoucký kraj objedná dopravní obslužnost ve třech provozních souborech.

Národní dopravce bude i v dalších letech vozit cestující na regionálních tratích v Olomouckém kraji. Hejtmanství uzavřelo třetího května s Českými drahami první dvě ze tří smluv, které se týkají zajištění regionální dopravy formou přímého zadání. Celkem si Olomoucký kraj objedná dopravní obslužnost ve třech provozních souborech.

„S panem hejtmánem Okleštěkem jsme podepsali dvě smlouvy na období deseti let,

kteř pokrývají tratě v motorové trakci na Hané a na Jesenícku. Důvěra Olomouckého kraje je pro nás velkým závazkem a České dráhy udělají maximum pro zajištění kvalitní přepravy i v příštích letech.“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec a upřesnil: „V rámci provozních souborů Haná a Sever na jedou vlaky Českých drah na regionálních tratích 2,349 milionu vlakokilometrů ročně.“

Pokračování na str. 2

Historický most ustoupil železnici



Jednotka Stadler GTW Českých drah v barvách Olomouckého kraje (foto ČD)

O Velikonocích, konkrétně v noci z pátku 19. na sobotu 20. dubna, byl v Plzni v areálu Škodovky snesen unikátní historický silniční Faltusův most z roku 1931, který spojoval severní a jižní část Škodových závodů. Tento silniční most se nacházel nad železobetonovým mostem, po kterém vede trať z Plzně do Domažlic a podniková vlečka spojující severní a jižní část závodu a severní a karlovskou část. Pod tímto mostem vede dvoukolejný úsek tratě z Plzně do Chebu.

Faltusův most měl oficiální název Most sever – jih II a byl prvním příhradovým mostem na světě, který byl celý svařen elektrickým obloukem. Most projektoval profesor František

Faltus, významný odborník ocelového mostního stavitelství a průkopník svařování. Ze severní části měl počítanou nájezdovou rampu a podle ní se mu říkalo „Tobogán“. Z druhé (jižní) strany byl nájezd rovný stoupavý.

Profesor Faltus pracoval od roku 1926 ve Škodových závodech v Plzni a zavedl tam technologii svařování mostů. Podle jeho návrhu v roce 1933 vznikl v Plzni také Tyršův most přes řeku Radbužu, údajně první celosvařovaný obloukový most v Evropě, který vzbudil obdiv odborníků a byl řazen mezi pět nejodvážnějších konstrukcí světa. Faltus byl zakladatelem školy svářečů v Československu. Jeho konstrukce urychlily obnovu silniční

a železniční dopravy v naší zemi po roce 1945. Ocelovou konstrukci mostu o hmotnosti cca 145 tun a délce 50 m, zbařenou silniční dlažbou, rozvodů vody a elektrických kabelů, snesl Metrostav za pomoci mobilního jeřábu o nosnosti až 550 tun. Jeřáb byl dovezen na 18 kamionech a byl sestaven během pěti dnů. Protizávaží jeřábu mělo hmotnost 450 tun.

Vysloužilý most je uložen v areálu podniku cca 50 m od svého původního místa a údajně za dva roky projde opravou a do tří let má být umístěn na okraji Plzně jako lávka pro pěší a cyklisty přes silnici I/20 u Chotíkova.

Jaromír Ott, předseda ZO FS Plzeň

ČD a regionální doprava v Olomouckém kraji

Dokončení ze str. 1

V rámci provozního souboru Haná zajistí České dráhy dopravní obslužnost od 1. ledna 2020 do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029. Stejně časové období se týká také souboru Sever. V elektrické trakti se jedná o soubor Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura. Zde budou České dráhy zajišťovat dopravu do konce roku 2022, tedy do doby, než bude dokončena modernizace a elektrifikace trati Olomouc–Uničov–Šumperk. Provozní soubor Elektrická síť zahrnuje ročně

dalších 3,270 milionu vlakokilometrů, které vlak České dráhy v regionu najezdí.

Cestující se mohou těšit na větší komfort ve vlacích. Novinkou na kolejích bude 12 klimatizovaných jednotek řady 646 výrobce Stadler Pankow, které České dráhy zakoupily v Německu. Jednotky čeká nejen pravidelná periodická oprava, ale také modernizace. Ta bude zahrnovat nový audiovizuální informační systém, LCD monitory, Wi-Fi, elektrické zásuvky, GPS a v neposlední řadě také čalounění sedadel. Každá jednotka nabídne přes sto míst k sezení. Moderní jednotky Stadler GTW

budou nasazeny na pravidelných spojích výhradně na území Olomouckého kraje, a to především na Jesenícku. Např. na tratích ze Šumperka do Hanušovic a Jeseníku nebo z Olomouce do Moravského Berouna. Na Haně budou jednotky nasazeny na trati Olomouc–Drahanovice. Modernizací projdou také stávající vybrané motorové jednotky, které jsou v Olomouckém kraji už nyní v provozu. Celkem se smlouvami na provozní soubory Haná a Sever zavázaly ČD investovat do modernizace vozového parku v Olomouckém kraji 507 milionů korun.

S použitím tiskové zprávy ČD



Přibližně pět hodin před snesením Faltusova mostu. Na snímku Jaromíra Otta je jeden z posledních vlaků Českých drah projíždějících pod tímto unikátním mostem (Os 7424 z Plzně do Domažlic)



V popředí je vidět nově vybudovaný železobetonový most přes chebskou trať. Zanedlouho po tomto novém mostě budou jezdit vlaky do Domažlic. Vlaky do Chebu zde prozatím jezdí jednokolejně a bez trakčního vedení. Tato stavění mimořádnost na trati si již vyžádala několik utržených sběračů hnacích vozidel ČD i ČD Cargo. Foto: Jaromír Ott

– To stříbrné se nazývá ... –

Z nedávného požadavku na opravu lokomotivy řady 340 v DKV: „Vyměnit to stříbrné vedle upravit tlak na 4,7 bar nad kompresorem 1. (Stále to tam vrže).“

Vyjáždění k požadavku: „To stříbrné se nazývá zpětná záklpka.“

To by se asi dříve stát nemohlo, řeknou si jistě v tuto chvíli mnozí čtenáři těchto řádků. Jenže ... Věc se má tak, že dnes je na trhu práce jiná, poněkud zvláštní situace. Na naší železnici totiž

chybí stovky strojevodců a podle toho také probíhá jejich příprava. Bohužel! A jak to vypadá v útrožích hnacích vozidel, nebo ve správkárně se tak většina adeptů strojevodcovské profese dozvídá pouze povrchně anebo jen „v poklusu“. Neboť zavládlá představa, že to nemá až tak klíčový význam, že mnohem důležitější přece je, aby co nejdříve mohli vyjet na trať.

A pokud o tuto problematiku naši budoucí kolegové iniciativně sami neprojeví hlubší

zájem a nevěnují jí třeba i trochu ze svého volného času, pak se logicky objevují také situace a dialogy vedené ve stejném nebo podobném duchu, jak zde uvádíme i tento konkrétní příklad. A vlastně se tomu za daných okolností ani nelze divit!

Většího komentáře už dále netřeba. Snad jen, že je opravdu velmi na škodu, že tyto trendy nejenže odrážejí v mnoha směrech tristní stav naší současné železnice, ale že se tak děje i bez hlubšího zájmu těch, kteří by se měli postarat o nápravu.

Marek Poláček

Zamyšlení nad předpisem D3

Každá nehodová událost na železnici vyvolá zájem veřejných sdělovacích prostředků. Po střetnutí vlaků na trati z Čáslavi do Třebošnice tomu nebylo jinak. Provoz na této trati je prováděn dle předpisu D3 „Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“, jenž já ale označuji spíše jako „Předpis pro složitější řízení drážní dopravy“. Na trati D3 jsem sice nikdy nepracoval, nicméně z textu tohoto předpisu, a především z nezbytného „Prováděcího nařízení“ (PND3), které je pro každou trať jiné, plyne, že pro zaměstnance vykonávající dopravní službu je práce mnohem náročnější a rizikovější než na trati provozované dle předpisu D1 (v minulosti i D2).

Tratě „dle D3“ nejsou výjimkou ani v zahraničí (Německo, Rakousko). Nicméně snaha o provozní úspory „provozovatelské dráhy“ vede ve svém důsledku k absurditám, nad nimiž zůstává rozum stát. Příkladem je styk dvou „tratí dle D3“ mezi Českem a Německem = Dolní Poustevna–Sebnitz. Zřejmě světový unikát. Samotná „místní úprava“ (Dodatkové ujednání), již se musí zaměstnanci řídit. Je „román“ o 42 stranách.

Srovnáme-li podmínky jízdy vlaku z Děčína do Rumburka přes Sebnitz a Dolní Poustevnu, tak při jízdě z Dolního Žlebu do německé dopravní společnosti (a naopak) se řídí strojevodci hlavními návěstidly. Při přejíždění státní hranice „na severu“ se musí jízda vlaku samostatně sjednat. Zatímco na „hlavní trati“ stačí (zjednodušeně řečeno) červená a zelená světla na hlavním návěstidle, jízda z/do Sebnitz je možná na základě kmitajícího modrého světla. Kladu si otázku, proč se vymýšlí nějaká „revoluční“ řešení místo toho, aby namísto návěstidla s kmitajícím modrým světlem existovalo návěstidlo s červenou a zelenou ...

Jaký je věčný rozdíl mezi červeným a klidným modrým světlem (zakazujícím jízdu) a zeleným a kmitajícím modrým světlem (dovolujícím jízdu)?

Po pádu „železné opony“ jsem systematicky projížděl rakouské tratě. I místní tratě

na „Moravském poli“, na nichž byl provoz řízen podle „rakouské D3“. Nestačil jsem se divit. Ve stanicích byly samostatné (samostatné) výhybky – v tuzemsku, na síti ČSD, věc tehdy zcela neznámá. Ve stanicích elektrické stojany a kabely umožňující připojení hnacího vozidla na síť 230 V. Vlaky byly tehdy doprovázeny vlakvedoucím, nicméně jízdu vlaku tvořeného motorovým vozem 5047 sjednával v dopravních strojevodci vysílačkou, již dopravce (v zemi zahnívajícího kapitalismu) vybavil hnací vozidlo (mobily tehdy neexistovaly).

Nicméně ani vysílačková komunikace nezajistila bezpečnost provozu a v 90. letech minulého století na jedné z tratí došlo k čelnímu střetnutí protijedoucích vlaků. Jeden zaměstnanec prostě selhal. Hofráti na ředitelství ÖBB v císařské Vídni vyřešili problém jednoduše ...

S odstupem let jsem se na trať znovu podíval. Opět jsem se nestačil divit. Průvodčí byl suplován strojevodcím s POP nebo nahrazen jízdenkovým automatem. Lichoběžníkovou tabulku nahradilo vjezdové návěstidlo, dorozumívání vysílačkou odjezdové návěstidlo s „červenou a zelenou“ a kolejovým indikátorem, pro kterou kolej návěst dovolující jízdu platí ... návěstidla ovládá „dirigující dispečer“. Jak prosté – místo kontrol dozorování pracovní doby zaměstnanců a jejich odpočinku ...

Zatímco provozní zaměstnanci se v jedné z českých TV vyjádřili k předpisu D3 negativně, mluvící SŽDC se vyjádřil ve smyslu „předpis D3 je dobrý“. Z úst mluvčího nelze očekávat jiné vyjádření, ohrozilo by to jeho další pracovní kariéru a to mu nikdo nepřeje.

Jakkoli považuji předpis D3 za „špatný“, tak jeho idea je dobrá, ovšem pouze pro tratě typu Nýřany–Heřmanova Huť, Smržovka–Josefův Důl a řadě dalších, na nichž se – řečeno s nadsázkou – může vlak srazit akorát sám se sebou.

Pro tratě, na nichž dochází ke křížení protijedoucích vlaků, je předpis špatný. Tuzemská železniční infrastruktura je dlouhodobě zanedbaná. Pravda, řada věcí se zlepšila a investuje

se do zabezpečovacích zařízení, nicméně leckdy nevhodně. Příkladem jsou třeba stanice Černý Kříž a Nové Údolí. V rámci modernizace tratě (zásluhou počín) staniční ZZ používá rychlostní návěstní soustavu, která je přece jen dražší a složitější než prostě návěstní znaky červená, zelená, bílá ... Zejména z pohledu traťových rychlostí a dynamických vlastností hnacích vozidel při rozjezdech je rychlostní návěstění zbytečné. Protože se modernizovalo za „evropské peníze“, na hospodárnost se nehledělo. „Brusel“ bylo patrně třeba oslnit tím „nejmodernějším“, leč z hlediska využitelnosti zcela nepotřebným.

Přitom na pražském hlavním nádraží rychlostní soustava všude použita není a rychlost jízdy přes výhybky „u tunelů“ je návěstěna rychlostníkem – výrazně levnějším a jednodušším řešením ... Jak prosté.

Předpis D3 je výhodný pro provozovatele dráhy, jemuž šetří investice do tratěového zabezpečovacího zařízení. „BEZPEČNOST“ je zajištěna papírovým předpisem s tím, že zaměstnanci dopravce jsou povinni předpis dodržovat. To je ovšem stejně jako zákaz řízení silničního vozidla. Zákaz řízení – rozhodnutí správního orgánu – jako takový ještě nezabrání tomu, aby „osoba se zákazem“, který je povinná dodržovat, si za volant nesedla znovu. Podobně absence řídicího oprávnění nezabrání tomu, aby si „neřidič“ nesedl za volant.

Mnohem „bezpečnější“ byla železniční doprava v prvopočáteční železnici. Telefonicky neexistovaly, „zabezpečovací zařízení“ představovalo tzv. ŽEZLO. Na trať mohl pouze vlak, jehož personál měl žezlo. Dnes bychom použili výraz povolenka. Koneckonců, s tímto „nemoderním“ systémem zabezpečení jízdy na jednokolejných tratích jsem se setkal před několika lety v Římě. „Tramvaježeleznice“ vycházející od nádraží TERMINI byla z důvodu stavebních prací na jednom úseku jednokolejná, tramvajáci protijedoucích souprav si před jednokolejným úsekem předávali „žezlo“ ... Jak prosté.

Miroslav Zikmund



Motorové vozy 831.129, 043 a 130 čekají na jízdu za točnou v lokomotivním depu Klatovy. Na záběru z 27. října 2005 je vpravo také vidět rotunda a točna. Fotografie je z archivu emeritního klatovského strojevodce Josefa Našince, který na těchto místech sloužil přes 40 let. Tomuto kolegovi ostatně alespoň dodatečně patří i naše omluva, neboť v jeho loňském článku, kde jsme psali o úspěšném „grilování prasátka“, nepochybně zásahem „redakčního šotka“ bylo nesprávně uvedeno, kdo tuto akci pořádal. Tak tedy pořadatelem této zdařilé akce nebyl nikdo jiný než Klatováci od Šumavy!

Zákon? No a co... Jedu!

Zřejmě způsobem naznačeným v titulku si vykládal zákon o provozu na pozemních komunikacích řidič zahraničního kamionu, který přijížděl k přejezdu P8330 v km 129,017 trati č. 322 Frýdek-Místek–Český Těšín–Cieszyn v blízkosti zastávky Stráž v Českého Těšína.

Vjel na přejezd v době, kdy situace za železničním přejezdem nedovolovala jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě. V dané době k přejezdu přijížděl osobní vlak č. 12815 a PZZ počalo dávat výstrahu pro uživatele pozemní komunikace. Kamion stál v prostoru přejezdu a závorové břevno se spustilo mezi tahač a jeho návěs. Vlak 12815 zastavil bezpečně v zastávce. Strojvedoucí Jan Tejnský z OCP východ oznámil tuto situaci ihned na tísňovou linku Policie ČR 158 a po služební linii informoval příslušné zaměstnance provozovatele dráhy i dopravce.

I když kamion posléze z místa incidentu odjel, tak jeho řidič byl Policií ČR ustanoven a policisté případ dále šetří. Je zřejmé, že řidič porušil hned několik ustanovení

zákona č. 361/2000 Sb. Strojvedoucí uvážlivým a pohotovým jednáním zabránil možným škodám na drážní infrastruktuře a zasloužil se o to, že tento pirát silnic nezůstane nepotrestán. Za pečlivý výkon služby mu patří vyslovení uznání.

Za první čtyři měsíce letošního roku došlo na železničních přejezdech k dvaadesáti střetům se silničními vozidly. Oproti roku 2018 je to o sedm případů více. K podobným případům, jaký popisují předchozí řádky, však dochází na přejezdech denně. Je nutné vždy informovat Policii ČR prostřednictvím tísňové linky 158. Aby „řidiči“, kteří bezohledným způsobem jízdy ohrožují bezpečnost železničního provozu a také ostatní účastníky silničního provozu nezůstali nepotrestáni. Bohužel jsou známy případy, kdy naši kolegové zaznamenali v podobné situaci SPZ vozidla a dokonce pořídili fotografii, ovšem případ policistům vůbec neoznámili.

Vladimír Selucký

Užijte si jaro s VPN Family

Představujeme probíhající akce v programu VPN Family, který pouze pro zaměstnance skupiny ČD a SŽDC přináší výhodné mobilní volání a internet.

Pořídte si novou hlasovou SIM kartu s VPN Family a získáte slevu 50 % na měsíční paušál. Akci můžete využít v průběhu května a června a v tomto období budete za paušál platit o polovinu méně. Vyberte si třeba neomezené tarify s daty v mobilu Neřeším (VPN Family – O2) nebo Uživám si (VPN Family – Vodafone) a platíte za květen a červen pouze 325 Kč měsíčně. Uživat si budete moci neomezené volání, neomezené SMS zprávy a pořádnou porci dat! Na prohlížení webových stránek, ke komunikaci a dalším aktivitám na internetu budete mít 3 nebo 5 GB dle zvoleného operátora VPN Family O2/Vodafone. Je pouze na vás, jaký hlasový tarif si vyberete. Slevu na paušál vám uplatníme na všechny hlasové tarify bez rozdílu.

Každá třicátá nová SIM karta (nové telefonní číslo), kterou si objednáte ve VPN



Z důvodu vleklých zdravotních problémů ukončil 6. března letošního roku pracovní poměr u společnosti ČD Cargo a odešel do invalidního důchodu člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, kolega strojvůdce Ivan Kubina. Skvělému sportovci a kamarádovi, který nezakázal žádnou legraci, přejeme do dalších let lepší se zdraví a životní pohodu bez stresů a komplikací. Snímek je z dubna 2007 z KOPky v Luhačovicích. Za všechny trutnovské kolegy Brutus



Letos 18. května dosáhl mety 60 let člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, strojvůdce krkonošské kasičkové magistrály, kolega Jaroslav Prouza, všestranný sportovec i šikovný řemeslník. Na snímku z KOPky 2007 v Luhačovicích jsou zprava Josef Sehnal zvaný Mrvič, Ivan Kubina, Jaroslav Prouza a předseda trutnovské ZO Bohumil Mlejnek. Ještě do mnoha dalších let mu přejí kolegové pevné zdraví, lité boje na kurtech i šachovnicích a pohodičku na chatě v Dolcích. Za všechny Brutus

Vlakem na výlet a s odměnou navíc

České dráhy spustily v dubnu do provozu největší turistický portál svého druhu a největší obdobnou turistickou aplikaci pro mobilní telefony, které nabízejí výlety a tipy na cestování spojené s železniční dopravou.

Portál Vlakem na výlet nabízí na 600 různých tipů na výlety a cestování pro různé cílové skupiny na celém území České republiky a v blízkém pohraničí, které jsou snadno dostupné vlaky Českých drah. Nabídka turistických cílů se v příštích měsících rozrostla o několik set dalších tipů.

Regiony, pro které České dráhy zajišťují dopravní obslužnost, tak získávají další z řady bonusů v oblasti komplexní nabídky služeb, rozvoji cestování a turistického ruchu na svém území. Portál naleznete například na <https://www.cd.cz/vlakem-na-vylet/>

Mobilní aplikace představuje také interaktivního průvodce výletníka, který prostřednictvím mapy a jednotlivých mezizastávek provází celým výletem. Před začátkem cesty je třeba vybraný výlet uložit do mobilní aplikace, například prostřednictvím Wi-Fi

v železničních stanicích nebo ve vlacích, aby byly všechny potřebné údaje dostupné i v místech s horším pokrytím signálu mobilních operátorů, a tedy bez připojení k internetu. Po vystoupení z vlaku aplikace sama nabídne zahájení výletu. Jakmile výletník dorazí na některou mezizastávku, aplikace mu sdělí zajímavé informace o daném místě.

„Specialitou naší aplikace budou Interaktivní a hravé výlety, které mají po cestě i řadu zastávek se soutěžními otázkami. Pokud výletník absolvuje výlet s naší aplikací, tak od nás získá ČD Body navíc. Nejvíce ČD Bodů lze získat právě za Interaktivní výlety, kde je odměna za každou správně zodpovězenou otázku,“ upozorňuje na další atraktivní výhody nového cestovatelského portálu Zuzana Čechová, ředitelka cenotvorby a produktové komunikace Českých drah. Tyto ČD Body lze standardně využít pro čerpání různých výhod, stejně jako při nákupu jízdenky v e-shopu nebo mobilní aplikaci Můj vlak. Jednou z možností využití ČD Bodů je pořízení jízdenky zdarma na některý z dalších výletů.

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

Family v období od 1. května do 30. června, získá neomezený hlasový tarif na měsíc červenec zdarma! Nejenže v květnu a červnu budete platit polovinu ceny za paušál, ale výherci si budou moci zvolit ze svých SIM u VPN Family tu, která si zasluhuje neomezené volání a SMS na celý měsíc zdarma.

Pokud již služby VPN Family využíváte, nezapomeňte se zúčastnit naší celoroční soutěže. Každý měsíc na portále VPN Family zveřejňujeme jednoduchou otázku, a pokud na ni správně odpovíte, můžete každý měsíc vyhrát 3 neomezené hlasové tarify. Navíc se zařadíte do závěrečného slosování o poukaz v hodnotě 20 000 Kč na nákup elektroniky dle vlastního výběru v partnerských e-shopech SETOS a SAM-SUNG. Je libo smartphone, tablet nebo třeba domácí spotřebič? Vyberte si! Čím častěji budete odpovídat, tím máte větší šanci na výhru hlavní ceny.

Více novinek, podrobnosti k akcím, ale také výhodné nákupy ve vybraných e-shopech naleznete na portále <https://family.cdt.cz> po bezplatné a nezávazné registraci. Nebo můžete kontaktovat naši zákaznickou linku na čísle 972 326 459.

Přidejte se k více než 46 000 zaměstnancům a jejich rodinám ve VPN Family a ušetřete i vy!

Opona spadla

Tak nějak pomyslně by se dalo říct, že skončila éra jednoho odborového zařízení na Moravě. Mluvíme o Klubu železničářů v Brně, zařízení, které žilo odborovým duchem volnočasových aktivit od roku 1948. Historie praví o začátku v paláci Typos ve velkém sále, který dával prostor všem kulturním složkám, které klub postupně sdružoval.

Nebylo to jen amatérské divadlo, ale bezpočet folklorních a hudebních těles, které se pod křídly klubu realizovaly. Když se v r. 1961 rozpinává Československá televize zmocnila i klubového sálu, odešel klub do azylu brněnské restaurace U Ševčíků, kde byl k dispozici rovněž sál. Po celou dobu, až do r. 1990, se zde konaly zkoušky i vystoupení souborů a kroužků, které jsme znali pod názvy Tanečnicka, Iskérka, Slováček, Reo Tahity, Hanáček. Působily zde i dospělé soubory Slovácký krúžek, Hanácký soubor, Valašský soubor, taneční orchestr Doktor Swing, dechová hudba Dopravanka a v neposlední řadě i symfonický orchestr a další. Mezi těmi dalšími byl i malý zájezdový kroužek, který měl sice jen omezené cestovatelské možnosti, ale přesto odvezl na zájezdech několik stovek železničářů.

Za zmínku stojí i speciální Hravé výlety pro děti, na kterých děti a jejich rodiče výletem provází mimozemšťan To-To a děti se vždy díky zajímavému příběhu dozví i něco z naší historie. Tyto výlety jsou doplněny pěknými obrázky a také audiostopou. Speciální nabídka výletů je také určena pro železniční fanoušky a obsahuje přehled muzeí, železničních zajímavostí, tipy na romantické tratě a nostalgické jízdy.

Nový web a interaktivní mobilní aplikace Vlakem na výlet, zřízený Českými drahami, funguje zároveň jako průvodce a navigace přímo na výletě.

Stando, budeš nám chybět!



Bude nám chybět o to víc, že to byl mladý chlap a život plný plánů měl ještě před sebou. Odešel v nedožitých 54 letech a zanechal nám v srdcích hodně otázek. PROČ? ZA CO? ZROVNA ON? Na dráhu přišel z nedalekého Vitošova, kde v místním lomu okusil poprvé výhled z lokomotivy. U ČD začal pracovat nejprve



Dne 1. června oslavil své šedesáté narozeniny kolega strojvedoucí, pan Jiří Morávek ze základní organizace FS Šumperk. Do dalších let mu hodně štěstí a především pevné zdraví přejí předseda, celý výbor ZO a všichni šumperští kolegové. Ať ti to, společně s tvým Komandem Gardových Bikerů, na tom novém kole šlape jako nikdy předtím! Na snímku je jubilant se svými vnoučaty Jiříkem a Karolínkou

Zájmy strojvůdce i na webu

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

Galakonzert k 40. výročí klubu v Janáčkově divadle v Brně představil v r. 1988 ve dvou představeních na čtyři stovky účinkujících ze všech souborů. Scenárista Jaroslav Vávřík společně s režisérkou Alenou Vaňákovou v tomto jedinečném provedení netušili, že předvádějí to nejlepší z činnosti klubu vedeného panem Josefem Gazárkem.

Po r. 1989 se všechny soubory a kroužky osamostatnily a odešly do soukromého prostoru. Zbýl jen malý zájezdový kroužek. A ten pak se stal hlavní náplní další činnosti. Pro železničářskou veřejnost a jejich rodinné příslušníky organizoval vnitrostátní a zahraniční pobyty i poznávací zájezdy. Díky skupině „zájezdářů“ složených z vedoucích zájezdů a stewardů lehkotkových vozů, pracujících ve svém volnu, procestovali v podstatě celou Evropu.

Doba přináší nové podmínky, z klubu díky zákonným peripetiím se stává cestovní agentura a díky nepřiznání vládců železnic začaly problémy s lehkotkovými vozy. Značné nepochopení nutnosti podpory jakéhosi benefitu pro zaměstnance se po vzoru cizích železničních správ začínají na vozy uvalovat cenové zátěže v podobě kilometrových poplatků, problémy jsou i s financováním revizí a údržby, lehkotkové vozy pomyslně zájezdí do šturcu, aby zarostly plevelem a umřely rezem. Letadla začínají mít zelenou, Klub železničářů zastavil na konci své dráhy na návštěvi Stůj. A tak se nabízejí postesk. Každý podnik si pro své zaměstnance snaží dát něco navíc, pekaři si upečou chleba, autobusoví dopravci si umožní levnější zájezd svým vozovým parkem, prostě každý tak nějak něco nabídne k utužení kolektivu, vztahu k podnik, kde pracuje. U nás jdeme cestou k letadlům, je to rychlé, možná pohodlné, ale není to naše.

Jaroslav Vávřík

Společenská rubrika

Prvního května oslavil významné životní výročí 60 let, náš kamarád a kolega, pan Bedřich Pařík, strojvedoucí ČD Cargo a člen turnovské ZO Federace strojvůdců. Do dalších let Bědovi přejí vše nejlepší, hlavně hodně zdraví, štěstí a pohody kolegové a kamarádi z Turnova a Liberce. K přání se samozřejmě připojuje výbor základní organizace FS Turnov.

Dne 25. dubna oslavil krásné 70. narozeniny pan Antonín Valach, strojvedoucí ve výslužbě a člen mostecké základní organizace. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Most mu přejí mnoho dalších let ve zdraví a duševní svěžesti.



Sedmého května letošního roku oslavil své šedesáté narozeniny člen trutnovské základní organizace Federace strojvůdců, kolega strojvůdce Otakar Šanda. Do dalších let přejí starosta kolegovi pevné zdraví, dlouhé etapy s parťáky na chaloupce u lesa. Foto oslavence je z vánoční besídky v Sokolovně v roce 2009. Za ZO FS Trutnov Brutus

Dne 20. května oslavil své šedesátiny náš kolega Vladimír Frais. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvůdců Přerov

Šestého června oslavil svoje 50. narozeniny náš kolega Lumír Staněk ze ZO Ostrava-Cargo. K tomuto jubileu srdečně blahopřejí a do druhé padesátky jen to nejlepší, pohodu, spokojenost a zejména zdraví přejí výbor a členové jeho základní organizace.

Devátý červen bude dnem, kdy svoji šedesátku oslaví náš letohradský kolega Jindřich Jirásek. Ještě mnoho dalších spokojených let, pohodu a úspěchy v práci i osobním životě a zejména pevné zdraví mu přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Letohrad.

Dne 27. května oslavil pětádesátiny pan Dušan Pitucha, strojmistr a strojvedoucí ČD Cargo. Členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Most přejí Dušanovi hlavně pevné nervy a do dalších let hodně štěstí a zdraví.

Dne 28. května oslavil své šedesátiny náš kolega Oldřich Dohnal. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO Federace strojvůdců Přerov

V druhý červnový den oslaví své čtyřicátiny náš kolega Miroslav Dunovský a 16. června svoje 55. narozeniny kolega Jaroslav Macht. Oběma jubilatům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let jen to nejlepší, spokojenost v práci i osobním životě a zejména pevné zdraví jim přejí výbor a ostatní členové děčinské základní organizace Federace strojvůdců.

Sedmého května oslavil své 50. narozeniny náš věčně mladý kolega, kamarád Pavel Suk, člen ZO Federace strojvůdců Lovosice, strojvedoucí ČD Cargo Ústí nad Labem. K tomuto jubileu mu přejeme vše jen nejlepší, i nadále pevné zdraví a věčný optimismus! Výbor a členové základní organizace FS

Poslední rozloučení

Se zármutkem oznamujeme, že dne 22. dubna odešel do firovského nebe strojvedoucí ČD Cargo, kolega, kamarád a dlouholetý člen základní organizace FS Most, pan Bohumil Beneš.

Bohouš byl vždy dobrým kamarádem a my všichni prosíme, abyste mu i vy věnovali tichou vzpomínku.

Výbor ZO Federace strojvůdců Most

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 Vlachsý, 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

