● Závažná nehoda na trati Plzeň–Mariánské Lázně – co jí předcházelo a co po ní nyní následuje ... str. 1 a 2 ● Před změnou Katalogu zaměstnání u ČD Cargo, dílčí výsledky jednání o návrhu u profese strojvedoucí prozatím nejsou uspokojivé ... str. 1 ● Nehoda není náhoda ... str. 2 ● Důkaz, že konstruktivní kritika nemusí být jen fráze ... str. 2 ● K tragédii už nechybělo mnoho! ... str. 3 ● Patnáct minut anebo čtrnáct hodin? ... str. 3 ● Černý červenec na přejezdech ... str. 3 ● Dotlouklo železničářské srdce Milana Klewara ... str. 3 ● Další ocenění pro veselského strojvedoucího – dlouholetého dárce krve Josefa Práta ... str. 4 ●

číslo 15–16
31. srpna 2019
ročník 72

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Dočkáme se konečně zpravování strojvedoucích pomocí smysluplných změn TTP?

Bezprostředně po závažné nehodě nákladního vlaku u Chodové Plané požádal prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic o schůzku s generálním ředitelem SŽDC Bc. Jiřím Svobodou, MBA. Naše pracovní setkání se uskutečnilo 13. srpna a jeho hlavním tématem byla problematika informování strojvedoucích o změnách v traťových poměrech v současném režimu předávání informací SŽDC versus dopravci.

Jak píšu na jiném místě těchto Zájmů strojvůdce, vyšetřování zmíněné mimořádné události pokračuje, ale jako pravděpodobný důvod je uváděno překročení rychlosti v daném traťovém úseku. Převedení dočasné pomalé jízdy na trvalé omezení rychlosti, vynáveštěné dle předpisu SŽDC D1, je sice předpisově správné, nicméně strojvedoucí je o této změně informován pouze malým „x" v příslušné tabulce traťových poměrů (TTP) a poté již jen samotnými návěstmi na trati. Někdo by řekl, že je to dostačující, mnozí z nás o tom ale ví své. Pomalá jízda uváděná ve všeobecném rozkaze, s níž se strojvedoucí seznamuje na každé směně je, jak správně napsal strojvedoucí ing. Corradini ve své hlášence závad upozorňující na nebezpečí vyplývající z kritizované změny, tou případnou pojistkou. Tato pojistka však bohužel byla na osudném místě koridorové tratě odstraněna.

Celý systém TTP, jak jej dnes známe, je přežitkem doby dávno minulé. A informování o změnách je kapitolou samou pro sebe. Proto jsme na srpnovém jednání za účasti generálního ředitele SŽDC a jeho náměstka pro řízení provozu ing. Miroslava Jasenčáka znovu upozorňovali na tuto nedořešenou problematiku, která za stávajícího stavu pro provoz evidentně znamená rizika.

Z jednání vyplynulo, že i SŽDC má zájem na tom, aby došlo ke změně. Generální ředitel slíbil, že SŽDC bude intenzivně pracovat na změně software (SW) pro zpracování TTP z nynějšího formátu PDF do formátu, který umožní zdrojově čitelná data. Na jejich základě si pak každý dopravce bude moci připravit vlastní verzi aplikace pro seznamování se změnami TTP pro své strojvedoucí. Naše odborová organizace byla požádána, abychom i u dopravců, kde zastupujeme strojvedoucí, našli další způsoby jak informovanost v oblasti TTP zlepšit.

Poznámka: Hned druhý den jsme na dalším jednání na GŘČD a ČD Cargo požádali vrcholové představitele o součinnost při přípravě takového SW. Zároveň jsme se dohodli na společné schůzce všech zúčastněných stran společně se SŽDC a zástupci strojvedoucích obou firem (případně i RegioJetu a jiných dopravců), aby naše požadavky byly sjednoceny a zároveň aby byly technicky proveditelné v co nejkratší době.

Zástupce SŽDC jsme požádali, aby to té doby hledali co nejvhodnější řešení nad rámec předpisových ustanovení tak, aby například při razantním nařízení snížení traťové rychlosti (náš návrh je o 50 km/h a více) byl strojvedoucí na tuto skutečnost upozorněn i jiným způsobem než jen samotným předvěstníkem a rychlostníkem.

Traťový úsek vážně poškozený mimořádnou událostí z konce července je v těchto dnech zprovozněn a byla tady zřízena přechodná pomalá jízda 20 km/h. Strojvedoucí zde tedy budou opět zpravováni všeobecným rozkazem.

Na naší schůzce s generálním ředitelem SŽDC Svobodou jsme byli ujištěni, že všechny (a nejen tyto) naše připomínky budou zahrnuty do diskuze nad plánovanou změnou předpisu D1, kde jsou zástupci Federace strojvůdců ČR, jak se píše v zápisu z tohoto jednání, neopomenutelným účastníkem.

O dalším vývoji budeme naše kolegy neprodleně informovat.

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Jsme přesvědčeni, že na vzniku mimořádných událostí se podepisují i chyby v současném nastavení systému provozování dráhy a drážní dopravy

Prezident Federace strojvůdců České republiky **Jaroslav Vondrovic** se na začátku srpna obrátil na ministra dopravy JUDr. Vladimír Kremlíka s dopisem, v němž ho požádal, aby svolal jednání, jež by se na úrovni vedení resortu dopravy dále zabývalo problematikou nejen výskytu, ale především odstranění příčin nehodových událostí na železnici.

Kolega Vondrovic ve svém dopise připomněl, že již 14. března 2019 Federace strojvůdců na základě zvýšeného výskytu mimořádných událostí v železniční dopravě, k nimž docházelo na počátku letošního roku, zaslala dopis bývalému ministru dopravy ing. Danu Ťokovi. Byly v něm obsaženy návrhy zpracované na úrovni prezidia odborové organizace Federace strojvůdců ČR, jež by v případě realizace mohly vést ke zlepšení pracovních podmínek pro výkon profese strojvedoucí a které by tím zároveň měly přispět také k zvýšení prevence a zajištění větší úrovně bezpečnosti železniční dopravy. *(Poznámka redakce ZS: Uvedený dopis s konkrétními návrhy FSČR byl nyní jako příloha zde uvedené žádosti zaslán i ministru dopravy Kremlíkovi.)*

Prezident FSČR rovněž připomněl, že bývalý ministr dopravy svolal k této záležitosti jednání, jehož se zúčastnili zástupci všech zainteresovaných organizací a institucí. Toto pracovní setkání však bohužel samo o sobě ještě nepřineslo žádné konkrétní výsledky.

Červencová závažná událost na železnici (vykolejení nákladního vlaku u Chodové Plané) a další mimořádné události utvrzují naši profesní odborovou organizaci v přesvědčení, že v takových případech nejde pouze o selhání lidského činitele, ale také o chyby v současném nastavení systému provozování dráhy a drážní dopravy.

„Proto je podle našeho názoru nezbytné ve společném dialogu všech zainteresovaných institucí za účelem zvýšení bezpečnosti železniční dopravy nadále pokračovat," zdůraznil v závěru svého dopisu ministru dopravy prezident FSČR Jaroslav Vondrovic.

Traťový úsek na trati Plzeň–Cheb, kde 28. července došlo k závažné mimořádné události. Záběr, který velmi dobře zachycuje stav trati a po stranách i ruch na stavbě železničního nadjezdu nad pozemní komunikací, byl kolegou Pavlem Corradinim pořízen jen několik dní před touto nehodou

Neklidné prázdniny

Období letních prázdnin u společnosti ČD Cargo se letos nese ve znamení jednání o změně jedné z nejdůležitějších norem, a sice IN Pers-44-B – Katalog zaměstnání, jak jsme vás již informovali v ZS č. 9. Během letních měsíců probíhalo množství jednání se zaměstnavatelem nad změnou této normy.

Bohužel tato jednání a jejich dílčí výsledky pro nás zatím nejsou uspokojivé. Návrh změn v Katalogu u profese strojvedoucí je pro nás zatím nedostatečný. Návrhy na změny zařazení některých skupin strojvedoucích jsou velice obecné a nejasně definované a z toho vyplývající nárůst mzdového ohodnocení je proto značně „na vodě". Jistě si všichni ještě pamatujeme, jak to bylo s očekáváním od poslední změny katalogu v roce 2015 a co s tímto očekáváním udělalo vydání opatření č. 7/2015.

Vzhledem k faktům, o nichž zde píši, bylo letošní jednání předsedů základních organizací ČD Cargo svoláno již na 10. září. A jak je zřejmé, námětů k diskuzi bude na tomto jednání jistě více než dost.

David Votroubek, člen prezidia FSČR

Zabránil ztrátám na lidských životech

Titulek i obsah tohoto článku mohl být docela jiný. I díky dodržení dávného pravidla NESPOUŠTĚJ OČI Z TRATI můžeme rádi konstatovat, že v případě mimořádné události popisované v následujících řádcích nedošlo ke ztrátě lidských životů ani k žádné újmě na zdraví přepravovaných osob a zaměstnanců dopravců ...

Strojvedoucí **František Létal** z OCP Východ, PP Břeclav při vedení vlaku EN 477 Břeclav–Budapešť s lok. 380.012-5 v úterý 9. července 2019 spatřil při jízdě po 1. staniční koleji žst Trnovec nad Váhom na trati ŽSR č. 130 Bratislava–Štúrovo (66 km od Bratislavy) na odjezdovém zhlaví oblak prachu a kouře z protijedoucího vlaku. Ihned zavedl rychločinné brzdění a zastavil před řadou právě vykolejených nákladních vozů a rozházeného nákladu (zejména těžké svitky plechů) v kolejišti uvedené stanice.

Vlak EN 477 Metropol je sestaven z přímých osobních, lůžkových a lehátkových vozů relace Varšava, Berlín, Praha–Budapešť. V daný den měla souprava 13 vozů/52 náprav/706 tun.

Strojvedoucímu patří za příkladný výkon služby vyslovení velkého uznání. Vedle zabránění ztrát na lidských životech a zdraví uchránil vysoké materiální hodnoty a také dobrou pověst dopravce tohoto vlaku, tedy Českých drah. Účast na záchraně lidských životů, ať už přímá či nepřímá, patří k nejvyšším projevům lidství. Už jeden z moudrých Římanů Cicero (106 př. n. l. –43 př. n. l.) řekl, že ... *Vše znamenité je vzácné...* Upřímné díky, kolego!

Vladimír Selucký

„Následky budou pravděpodobně fatální ..." upozorňoval kolega necelé dva týdny před mimořádnou událostí

Text závažného podnětu strojvedoucího Pavla Corradiniho z 18. července, který České dráhy postoupily 26. července 2019 na SŽDC

Dne 16. 7. jsem vedl Ex 512 do Františkových Lázní. Během jízdy traťovým úsekem Chodová Planá–Mariánské Lázně jsem zjistil, že SŽDC změnila původní omezení traťové rychlosti na 30 km/h v km 422,060–422,300 (dle TTP) z režimu „pomalá jízda" do režimu „rychlostník".

V uvedeném místě se staví železniční nadjezd nad pozemní komunikací a dráha je vedena ostrými protisměrnými oblouky po mostním provizoriu. Standardní traťová rychlost v předmětném úseku je (pro nedostatek převýšení 100/130/275 mm – „spodní", „horní" a „naklápěcí" rychlostníky) 70/95/100 km/h.

Pozn.: Správné hodnoty rychlosti v předmětném úseku jsou 95 / 100 / 125 km/h. Chyba vznikla přehlédnutím při přepisování údajů z TTP při psaní prvotního hlášení.

Uvedeným postupem provozovatele dráhy jsme se dostali do stavu, kdy zatímco dříve (při existenci pomalé jízdy) bylo zajištěno vnímání takto dramatického snížení rychlosti strojvedoucím dvěma způsoby (písemným rozkazem a návěstidly na trati), nyní jsme jednu pojistku (písemný rozkaz) odstranili.

Protože poznání traťových poměrů platí 13 měsíců a běžně na této trati jezdí strojvedoucí letmo, ale též strojvedoucí, kteří sem zavítají v rámci svého turnusu jednou za 11 týdnů, bezpečnost stovek lidských životů denně nyní závisí na tom, zda si strojvedoucí všimne předvěstníků Očekávejte traťovou rychlost. Pokud by náhodou byl vyrušen ze sledování trati například přijímáním hovoru na radiostanici, nebo sledováním a řešením náhle vzniklé poruchy vozidla, a předvěstník přehlédl,

Pokračování na str. 2

Důkaz, že konstruktivní kritika nemusí být jen fráze

S lehkou mírou nadsázky se dá říct, že s kritikou se setkáváme dnes a denně a v podstatě se může týkat všeho. Je to samozřejmě to nejjednodušší, co lze udělat. Kritizovat.

Zapojit se ale do řešení toho, co je objektem kritiky, je už pro mnoho z nás (netýká se to samozřejmě jen členů naší profesní odborové organizace, ale našich současníků obecně) naprosto nemyslitelné.

Proto určitě stojí za zmínku to, co v minulých dnech předvedl na schůzce sjednané prezidiem FSČR na generálním ředitelství ČD kolega strojvedoucí Petr Pyszko z pracoviště Bohumín.

Důvodem jeho kritiky byl zdlouhavý proces vývoje funkční klimatizace na lokomotivní řadě 151, která je „nosnou“ řadou turnusové skupiny, ve které tento kolega jezdí na výkonech dálkové vozby.

Perfektně připravená prezentace ukazující problémy postupného nalézání chyb a jejich odstraňování zřejmě překvapila i přítomného člena představenstva ČD ing. Michala Vereše, který má velké zkušenosti při řešení podobné problematiky na lokomotivní řadě 350.

Argumentace Petra Pyszka byla podpořena i dalšími přítomnými kolegy, a to kontrolorem vozby z OCP Střed Bc. Miroslavem Svobodou či vedoucím odboru údržby OCÚ Východ ing. Martinem Šlimarem.

Závěr schůzky lze shrnout do prohlášení přítomného ředitele O12 GŘ ing. Rostislava Nováka: *„Bude svolána schůzka všech zainteresovaných stran a řešení bude takové, jaké požadujete vy.“* Myšleno strojvedoucí...

Petře, prostřednictvím těchto řádků na stránkách našeho časopisu Ti upřímně děkuji za perfektně odvedenou práci a zájem o řešení problémů, který trápí mnoho strojvedoucích. A asi zcela neskromně si přeji víc takových konstruktivních kritiků.

A ještě na vysvětlenou k netradičnímu obrázku, který doplňuje tento článek. – Důmyslný rytíř don Quijote de la Mancha a jeho věrný sluha Sancho Panza se totiž symbolicky objevili v samotném úvodu kolegovy prezentace. To už pak ale, vzhledem k jejímu dalšímu obsahu, byla poslední příležitost k úsměvu...

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Obr. 1

Obr. 2

Na dvojici fotografií, obr. 1 (návěstidlo umístěné ve směru jízdy Cheb–Plzeň) a obr. 2 (návěstidlo umístěné ve směru jízdy Plzeň–Cheb), není řádně návěstěna rychlost pro jednotky s naklápěcí skříní, protože návěstidla jsou svým postavením v rozporu s předpisem SŽDC D1. Shora má být napsáno „NS“ a nikoli „SN“, jak zachycují záběry. Text a foto: Ing. Pavel Corradini

„Následky budou pravděpodobně fatální ...“

Dokončení ze str. 1

následky budou (při vjezdu do protisměrných oblouků rychlostí o málo nižší než 100 km/h) pravděpodobně fatální...

Chápu, že provozovatel dráhy je v klidu, protože předpisově je to ošetřeno dostatečně a v případě mimořádné události je předpisově jasně stanoven viník (= strojvedoucí, který přeci měl sledovat trať, studovat TTP apod.). Avšak jsem nucen se ptát, zda (při absenci jakéhokoli technického zabezpečení takovéhoto krizového místa např. vlakovým zabezpečovačem) nám stojí za to riziko odstraňovat i tak drobnou pojistku, jakou je uvedení předmětného místa do písemného rozkazu.

Navíc toto místo bylo (v době, kdy tam byla pomalá jízda) v písemných rozkazech uváděno, u strojvedoucího tak nyní vzniká mylný dojem, že stavební práce již byly ukončeny, pomalá jízda odstraněna a místo je nyní sjízdné plnou rychlostí. Pokud tedy strojvedoucí nepředpokládá práci ve stylu SŽDC – pomalou jízdu nahradíme rychlostníkem a je to opraveno, což většina strojvedoucích naštěstí předpokládá...

Věřím, že zaměstnanec odpovědný za ukončení pomalé jízdy a její náhrady trvalým omezením rychlosti přijímá podle „vyššího principu mravního“ svůj díl přinejmenším morální odpovědnosti za případné mimořádné události, které na tomto místě nastanou...

Proti takovému postupu provozovatele dráhy OPAKOVANĚ A SOUSTAVNĚ PROTESTUJI! Nejen u omezení rychlosti, ale též např. u nutnosti mimořádně jet se staženým sběračem přes místa stavebních prací (viz Pardubice, Lysá nad Labem, Poděbrady, Říčany, ...) se přece NEJEDNÁ o trvalé změny, byť zde dočasnost trvá třeba i několik měsíců. Proto POŽADUJI vedení takových míst jako PŘECHODNÝCH omezení s uváděním do písemných rozkazů. Písemné rozkazy jsou zahlceny údaji daleko menší informační hodnoty, než jsou takováto zásadní omezení.

To, že příslušní pracovníci nejsou schopni rychlostníky a předvěstníky NS ani správně otočit (a tak máme „rychlostník SN“), či jakým způsobem jsou zneplatněny „horní“ rychlostníky v Plzni, jsou již jen malé třešničky na vrcholu nedobrého dortu, který denně otravuje a ztěžuje práci zaměstnanců dopravců.

Ing. Pavel Corradini
strojvedoucí OCP Střed, RPP Praha hl. n.

Nehoda není náhoda

V posledních červencových dnech úvodníky většiny zpravodajství, od těch serióznějších přes bulvár, až po facebookové komentáře plnily informace a diskuze o nehodě nákladního vlaku na trati Plzeň–Mariánské Lázně. Pozornost komentářům samozřejmě věnovali také strojvedoucí, ti ve snaze zjistit, co se vlastně přihodilo a zda se tomu nedalo předejít. Spekulace předháněla spekulaci. Prohlášení za prohlášením přetiskovaly všechny deníky. I já jsem si prošel velké množství zpráv, abych zjistil, že se pravdu stejně nedozvím. Konečně, nic jiného jsem ani nečekal.

Jako nejserióznější se zdá být krátká zpráva na serveru Drážní inspekce ***(www.dicr.cz)***. Konstatovala předpokládanou škodu 29 mil. Kč, která ale ve skutečnosti bude znatelně vyšší, než činil prvotní odhad. Dále informovala, podle mne velmi decentně, o překročení rychlosti vlaku (ne jako výkřik od mluvčího SŽDC o trojnásobku, který pak každý opisoval) a informovala o dalším vyšetřování. Pravdu zatím neznáme ani my, ani ti „nejútočnější“ diskutující. Na výsledky šetření si budeme muset počkat možná rok, možná více. Tato mimořádná událost mne však vedla k jiné, na našem pracovišti dost diskutované záležitosti. Kdo ví, zda se právě toto nestalo osudným u zmíněné MU.

Provozovatel dráhy SŽDC začal používat nový model pro zpravování strojvedoucích o mimořádných změnách traťových poměrů. O dočasných změnách jsou čety zpravovány po dobu 21 dnů. Během této doby je i dočasná změna zveřejněna v tabulkách traťových poměrů (TTP) a tím se z ní stane opatření trvalé. To pak je považováno za dostatečně „zpravené zveřejněním“ změny TTP a přestane se vydávat rozkaz „V“.

Kolegové, kteří jezdíte na více ramenech, jistě mi dáte za pravdu, že na některé tratě se nedostanete déle než měsíc. Stačí delší pracovní neschopnost nebo dovolená a zpravování rozkazem „V“ vás mine. Pak se vrátíte a měli byste si nastudovat změny TTP, které jsou, možná i několikrát za tu dobu, novelizovány. Vyhledat v nich, co se zrušilo, co se zavedlo, a to v každé z mnoha tabulek rozdělených podle toho, na jakou problematiku se zaměřuje jejich tvůrce. Každému musí být jasné, že na to 10 minut nestačí. Ani 20. Na uvedení všech tabulek do jakýchsi souvztažností podle staničení bychom potřebovali několik hodin. A to ještě nemáme jasno, co je nového, neboť pamatovat si přesné kilometrické polohy a zjistit, zda se návěstidlo S posunulo o 20m, že se v km XY,ABC instaloval nový rychlostník nebo byla změněna kategorizace přejezdu, na to bychom museli mít TTP staré i nové vedle sebe a vše porovnávat bod po bodu. A ujasnit si, na kterém místě tratě ta která změna je …?

Takže, po nástupu na směnu vyzpovídáte kolegy a na mašinu odcházíte s tím, že si prostě musíte dávat bacha. Pokud zahlédnete na neobvyklém místě například návěst „Připravte se ke stažení sběrače“, tak plni údivu jej sice raději stáhnete a nic se nestane. Avšak stačí pohled na hodinky, do jízdního řádu nebo jen oblíbené Vectronovo konstatování: „PORUCHA – PORUCHA“, což odvede pohled na displej, abyste se dověděli, co se děje … a jste v loji. Vyšetřování MU pak jen konstatuje, co se dalo předjímat: *„Strojvedoucí nerespektoval návěst ...“*

U aktuální plzeňské kauzy bude také, s pravděpodobností hraničící s jistotou, vinen strojvedoucí. A nikoho nebude zajímat argumentace: *„..žádný rozkaz, žádná pomalá jízda (stahovačka, nové návěstidlo, změněná indikátorová tabulka na navěstidle) tam nebývala ...“* Vše je přebito oním esem, za něž jsou považovány TTP. To, co zde bylo popsáno, už je jen váš problém. S TTP jste se měli seznámit. Je to vaše povinnost. SŽDC je z obliga. Tedy alespoň podle současné legislativy.

Jediné, co by kolegovi mohlo aspoň částečně „zachránit krk“, kdyby se jasně prokázalo, že např. chyběl předvěstník, ale všichni víme, že to je jen spekulace. Co navrhuji?

1. Podstatně prodloužit dobu zpravování. V době, kdy podepisujeme poznání na 13 měsíců, by zpravovací doba měla být alespoň polovina roku. O tom si ovšem můžeme nechat zdát. Snad by stačily tři měsíce, ale je to jen nesystémová náplast. To rozhodně, pokud zpravují 21 dní opatření dočasné, pak alespoň dalších 21 dní zpravovat změnu dočasného na opatření trvalého charakteru.

2. Přehodnotit dnes již překonaný systém TTP složený z 9 tabulek, vzájemně odtažitých, použitelný v době kdy se dělaly aktualizace 2x do roka. Dnes, kdy se TTP aktualizují po 14 dnech, je orientace v takovém množství informací časově velmi náročná. V době počítačů a elektronických tabulek by neměl být problém vše zpracovat do jednoho, byť dlouhého, souboru ke každé trati, v němž by bylo metr po metru umístění toho či onoho návěstidla. U přejezdu by bylo uvedeno i jeho číslo. Strojvedoucí znalý tratě by si daleko lépe vytvořil představu o umístění podle známých záchytných bodů a promítnul si v hlavě jakýsi film, do nějž by si poznatky srovnal. Nehledě na možnost zobrazení a průběžného rolování na tabletu.

3. Důležité informace (stahovačky, snížení rychlosti atd.) uvádět v TJŘ každého vlaku mezi časovými údaji. Strojvedoucí by je měl stále na očích. Tím by byl jasně upozorněn i na věci zavedené nově.

Závěrem chci říci, že by bylo dobré dočasné změny parametrů tratí zpravovat po celou dobu jejich trvání, a to bez ohledu, jak dlouho toto omezení trvá. I kdyby to bylo 10 let. Konečně, je to většinou v rukou SŽDC, jak dlouho to, či jiné omezení trvá. Je pochopitelné, že je mediálně hezčí prezentovat vysokou traťovou rychlost, zvláště když to lze dokladovat osazenými rychlostníky. O těch pomalých jízdách, například těch třicetikilometrových, se pak na veřejnosti raději nemluví. Inu mediální obraz. Ale strojvedoucí přece nejsou veřejnost. Říkejte nám o všem! Nechystejte na nás pasti! Nehoda není náhoda. Pro nás jsou tyto informace ŽIVOTNĚ DŮLEŽITÉ!

Zdeněk Herzig, ZO FSČR Brno-Maloměřice

Není úplně možné vyhovět každému jednotlivému požadavku ...

Vyjádření SŽDC z 26. července, jen o dva dny později došlo k mimořádné události na trati Plzeň–Mariánské Lázně!

Reaguji na dotazy týkající se uvedeného místa omezení traťové rychlosti. – Změna způsobu návěstění byla projednána s vedením GŘ NŘP odboru 11 a dle návrhu byla podána v řádném termínu změna dotčených TTP tratě 713b Plzeň–Cheb. Způsob a metodika zpracování změny TTP předpokládá prokazatelné seznámení všech dotčených s konkrétní změnou.

Z našeho pohledu není tedy úplně možné vyhovět každému jednotlivému požadavku na zajištění vícestupňové kontroly. Je to obdobné jako když budete chtít řidiči auta tvrdit, že změnu v řízení křižovatky přehlédl, přestože je řádně označena. Vzhledem k obavám o možnost přehlédnutí přistoupíme raději k tomu, že budeme duplicitně a opakovaně zpravovat všechny vlaky o omezení, které lze vyřešit jiným způsobem.

Další pravda je, že vlastní rozkazy nic zásadního neřeší, stává se a dokonce dostáváme takové dotazy, že pokud je uváděno značné množství pomalých jízd, jsou jednotlivé depeše nepřehledné a obecně špatně pro strojvedoucí akceptovatelné.

Z poznatků na stavbě dále usuzuji, že zpravování písemným rozkazem pro strojvedoucí neznamená, že 100% musí omezit rychlost. Jde najít a dokladovat případy, kdy nedošlo k dodržení předepsaného snížení rychlosti, přestože byl vlak zpraven a na trati osazena příslušná výstroj (i v konkrétním místě přeložky tratě).

Z celkového řešení náspu usuzujeme, že změnu pomalé jízdy na rychlostníky lze ponechat. Pokud bude rozhodnuto z pozice vedení jinak, bude tato příslušná změna provedena.

K závadám v označení uvádíme, že uvedené závady byly řešeny se zhotovitelem v den platnosti a byly odstraněny v nejbližší možné době po uvedení změny v platnost.

Zakrytí rychlostníku pro V130 na V=85 v žst Plzeň je bohužel vlivem klimatických podmínek opravováno častěji, aktuálně byl stav prověřen a rychlostník je řádně zakryt.

Je nepřijatelné!

... aby Správa železniční dopravní cesty dočasné změny (pomalé jízdy, stahovačky), které jsou kvůli opravám tratí nebo stavbám v okolí, měnila na trvalé, jen proto, aby si vylepšila statistiku pomalých jízd.

Každá změna, která je „dočasná“, a to třeba i když stavba bude několik let, se prostě **musí osazovat žlutým „Z“ a oranžovou stahovačkou a hlavně zpravovat rozkazem!**

Jak dlouho si jako strojvůdci necháme líbit dosavadní manýry a pohodlnost? Budeme opět čekat na krev?!

Není už ostatně žádným tajemstvím, že onen pro plzeňského kolegu osudný traťový úsek u Chodové Plané zřejmě projelo rychleji více vlaků, a to i s cestujícími! Buďme vlastně nakonec ještě rádi, že to s tou velkou mimořádnou událostí tentokrát vyšlo „jen“ na vápenec!

Miloš Brunner

Problematický rychlostník v žst Plzeň zmiňovaný v podnětu kolegy Corradiniho

Bohužel...

Tento příspěvek by bylo možno nazvat i jinak, ale zůstaňme u toho BOHUŽEL. A aby bylo jasno, budu zde psát v množném čísle, protože mám na mysli strojvedoucí a strojvůdcovskou profesi jako takovou.

S největší pravděpodobností jsme se BOHUŽEL stali zase viníkem – a v očích mnoha lidí a zejména těch, kterým se to bude docela hodit, asi tím jediným a relevantním – mimořádné události, která při tom všem špatném naštěstí neměla za následek smrt či těžká zranění osob. Vyšetřování příčin nehody nákladního vlaku je v samotném začátku, ale podle předběžných zpráv z médií, informacích prezentovaných managementem Správy železniční dopravní cesty, a BOHUŽEL i dle vyjádření některých čelných představitelů dopravce, je vina na strojvedoucím. Řádně se prý neseznámil s informacemi, které mu byly poskytnuty před začátkem osudné jízdy.

Nepochybuji, že výsledek šetření se dozvíme a bude v něm přesně stanoveno, kdo a jak pochybil. Nevím ale, zda to samo o sobě bude stačit také k tomu, aby se podobným mimořádným událostem účinně předcházelo.

Razantní snížení traťové rychlosti, v tomto případě na 30 km/h, závisí v ten rozhodný okamžik pouze a jen na pozornosti strojvedoucího. Přidejme si k tomu ovšem, a vezměme v úvahu, maximální délku platnosti poznání, tedy 13 měsíců, rozsah a kvalitu poznání u některých kolegů jako takový apod. Ale jsou tady i mnohé jiné faktory, jež mohou sehrát zásadní roli v onen osudný moment. Ať už jsou to například zhoršené povětrnostní podmínky, technické problémy na vlaku, telefonický hovor s dispečerem či cokoliv podobného. A ten předvěstník, čili jediný způsob upozornění strojvedoucího na nutnost snížení rychlosti, jste pak právě minuli v takřka stokilometrové a třeba ještě i o dvacet kilometrů vyšší rychlosti. – Rychlostník finálně avizující sníženou rychlost se neúprosně blíží a vy už jste najednou přímo na onom problematickém traťovém úseku. A v tuto chvíli neexistuje už naprosto nic, co může zabránit tragédii!

Argumentace zástupců Federace strojvůdců České republiky při jednání s bývalým ministrem dopravy Danem Ťokem, která následovala po smolné sérii nehod na začátku letošního roku, na němž jsme se sešli společně s generálním ředitelem SŽDC či ředitelem Drážního úřadu, to vše následovalo až BOHUŽEL poté, kdy „tekla krev“.

Bude v případě poslední mimořádné události stačit rozsypaný náklad vápence, aby dopravci i provozovatel dráhy společně pochopili, že současný způsob informování strojvedoucích o tak závažných změnách traťových poměrů je sice předpisový, ale prakticky naprosto špatný a nedostačující?

Nebo budeme po nějakém tom čase opět jen společně konstatovat ono BOHUŽEL?!

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Nesmíme to vzdát!

V případě mého vyjádření z 18. července se zdaleka nejednalo o první upozornění provozovatele dráhy na hrozící riziko pramenící z jeho alibistických ustanovení předpisů.

Další se například týkalo „dočasně-trvalé“ (navíc nepředvěstěné) „stahovačky“ v Pardubicích, kde nás rovněž nevyslyšeli s tím, že vše je přece řádně předpisově ošetřeno. Mimochodem, tam nás to stálo podle mých informací „jen“ asi dva sběrače a stržené trakční vedení.

Celé roky soustavně „bušíme do kamenných zdí“, zatím ale bohužel pouze hlavou. Dovolím si proto parafrázovat výrok Jana Wericha: *S našimi podněty vznášenými k SŽDC jsme sice uspěli prozatím jen málokdy, nesmíme v nich ale ustat!*

Uvidíme někdy i jiné světlo na konci tunelu, než je to na obrázku z Ejpovického tunelu?

Pavel Corradini

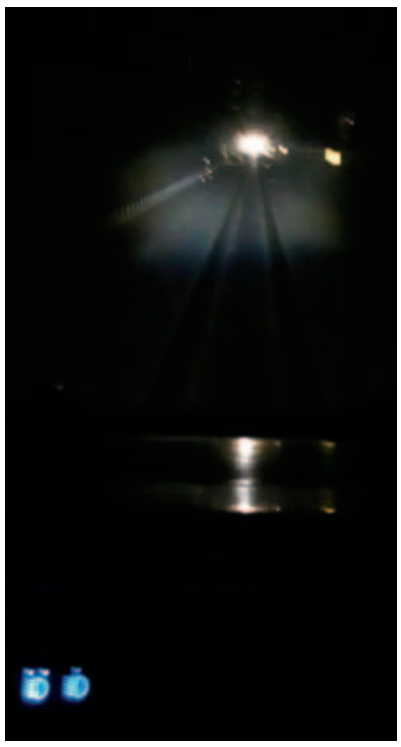

Foto: Ing. Pavel Corradini

Patnáct minut anebo čtrnáct hodin?!

Z hlášení kolegy strojvedoucího Antonína Sehnala ze dne 5. srpna 2019

Při nástupu na směnu 71091 TS 111/07 jsem po aktualizaci služebního tabletu obdržel potvrzovací e-mail se shrnutím změn aktualizace. Celkem bylo změněno 13 dokumentů, z toho 7 TTP (525A, 527A, 525D, 525C, 501A, 526B, 519A), úhrnem 219 stran.

Pakliže budeme vycházet z platných ČSN, které stanovují dobu čtení jedné normostrany dvě minuty, jednoduchým výpočtem dojdeme k času nutnému k seznámení se s těmito změnami TTP ve výši 7 hodin a 18 minut.

Součástí přípravy na směnu bylo i seznámení se s nově vydanými vyhláškami v celkovém úhrnu 55 stran (PNVOPJŘ 582, 577, 583, 570, 574, 490) a Dokumenty k seznámení v prostředí Zaměstnaneckého portálu úhrnem 146 stran (OŘ O18 č. 3/2019 a č. j. 58 419/2019-O10), což v celkovém součtu všech dokumentů dle zde uvedeného znamená časovou náročnost 14 hodin čtení psaného textu!

Doba k seznámení se s aktualizovanými písemnostmi je ale zaměstnavatelem stanovena na pouhých 15 minut a je tedy zcela nemožné seznámit se ve smyslu platných předpisů se všemi změnami v takto stanoveném čase. Žádám tedy o přijetí opatření, která povedou např. k prodloužení adekvátní doby na seznámení se se všemi vydanými písemnostmi ve smyslu ustanovení předpisů D2 a V2. Nebo přijetí opatření, které umožní strojvedoucímu seznámení se všemi vydanými aktualizacemi a vyhláškami v rámci stanovené přípravné doby 15 minut.

Trojice záběrů pořízených po mimořádné události, k níž došlo v ranních hodinách 24. července na trati mezi Novou Pakou a Lázněmi Bělohrad (foto: archiv Zájmů strojvůdce)

K tragédii už nechybělo mnoho!

Mohli bychom napsat, že se vlastně jedná již o notně obehranou písničku. Dřevo a stromy popadané na železničních tratích... Cožpak nemáme jiné téma, kterým se bude náš časopis tak intenzivně zabývat?! Samozřejmě ano, ale situace je opravdu vážná. Do minulého, červencového vydání Zájmů strojvůdce jsme ostatně právě z toho důvodu na titulní stranu zařadili hned dvojici článků, které přinášely zajímavé informace, včetně fotografií, a především silné a přesvědčivé argumenty. Připomeňme názvy těchto příspěvků – „Mrtvé stromy jako hrozba nad prvním koridorem“ a „Čekáme na velkou tragédii?“.

Nechybělo mnoho a na otázku položenou v titulku druhého zde zmíněného článku jsme mohli odpovědět kladně. K té tragédii totiž nebylo daleko, zvláště pokud by se motorový vůz, který zachycují zde uvedené a další fotografie, jež máme k dispozici, zřítil z nemalého srázu dále do lesního porostu. Konstrukce tohoto drážního vozidla by pak jen stěží ochránila strojvedoucího nebo cestující!

Odcitujme z tiskové zprávy Drážní inspekce: *„Dne 24. července 2019 v 4.40 hodin mezi Novou Pakou a Lázněmi Bělohrad na Jičínsku narazil osobní vlak jedoucí na trase Stará Paka–Městec Králové do spadlého stromu. V důsledku srážky osobní vlak vykolejil. Při mimořádné události nebyl nikdo zraněn a celkově byly škody odhadnuty na 320 000 Kč (vlak 250, trať 70). Drážní inspekce šetří příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události v místě jejího vzniku. Provoz na trati bude obnoven nejspíše až v podvečerních hodinách.“*

RegioMaus – motorový vůz Českých drah 810 228-7 – skončil mimo trať a národní dopravce tak ne vlastní vinou opět utrpěl značné hmotné ztráty. Spolu s tím ale dostala další „značnou ránu“ i důvěra cestující veřejnosti v bezpečnost naší železniční dopravy. A dodejme, že zcela zbytečně, neboť stromy, které mají potenciál ohrožovat naše vlaky, kolegy strojvedoucí, kteří je vedou, a samozřejmě i cestující, prostě nemají v blízkosti železničního tělesa co dělat.

Současný legislativní stav a s ním spojená argumentace, kterou se na svoji obranu dosud ohánějí odpovědné instituce, už neobstojí. A přijetí účinných opatření prostě nesnese odkladu. Věřme a doufejme, že připravovaná změna zákona o dráhách, k níž své zásadní připomínky a podněty předložilo i prezidium naší profesní odborové organizace, ale i osobní jednání, jež prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic vedl s poslanci Parlamentu ČR i dalšími odpovědnými orgány a institucemi, konečně přinesou své ovoce. A čím dříve tomu bude, tím lépe!

Marek Poláček

Kolega Milan Klewar se svým „Matějem“ 433.002 (záběr vpravo) a s modelem „Krokodýla“ v kruhu členů spolku Kroměřížská dráha (foto Stanislav Plachý)

Dotlouklo železničářské srdce Milana Klewara

Dne 25. července 2019 ve věku pouhých 60 let dotlouklo železničářské srdce našeho kolegy Milana Klewara, strojvedoucího ve výslužbě.

Milan začal pracovat u ČSD v roce 1977 jako prázdninový brigádník – kvalifikovaný pomocník strojvedoucího ve strojové stanici Suchdol nad Odrou. Po maturitě nastoupil jako kandidát strojvedoucího v depu Praha-střed. Prošel železničním vojskem a v roce 1980 se stal náčelníkem autodílen VÚ 1908 ve Valašském Meziříčí. Od roku 1987 pracoval jako řidič autobusu ČSAD Vsetín, provozovna Valašské Meziříčí. K ČD se vrátil v roce 1996 do depa Valašské Meziříčí, kde pracoval jako elektromechanik. Složil topičské zkoušky, absolvoval kurzy strojvedoucího motorové a parní trakce. V roce 2004 se vrátil do provozního pracoviště Suchdol nad Odrou, kde po vzoru svého otce pracoval jako strojvedoucí na místních lokálkách.

Účastnil se historických parních jízd s „Matějem“ 433.002 jako strojvedoucí ve spolku Výtopna Valašské Meziříčí a podílel se na opravách této parní lokomotivy. Jízdy historických vozidel také organizoval, pořádal a sháněl sponzory, což bylo neuvěřitelně náročné.

Z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti ukončil 24. srpna 2015 pracovní poměr u Českých drah. Podstoupil mnohé operace, dlouhodobé léčení a poté se pohyboval na invalidním vozíku. Přestěhoval se do Kojetína, kde se v rámci svých možností zapojil do aktivit spolku Kroměřížská dráha, a to v rámci obnovení trati Kojetín–Tovačov při provozování zvláštních vlaků na této lokálce.

Milan byl velmi tvůrčí – stavěl doma modelové kolejiště, připravoval knihu o trati Suchdol nad Odrou–Budišov nad Budišovkou, sbíral materiály o lokálkách v Suchdole nad Odrou a ve Studénce, které chtěl také vydat. Často jsme spolu diskutovali jak o historii, tak o současnosti a problémech železnice. Svými články přispíval do Zájmů strojvůdce a do internetových diskuzí.

Po celý život byl veselý, společenský a i přes své zdravotní omezení zůstával velmi činorodým, neúnavným a pracovitým člověkem, plným elánu.

Poslední rozloučení s Milanem, doprovázené fotografiemi z jeho života, oblíbenými písněmi a zvuky parních lokomotiv, se uskutečnilo 5. srpna ve smuteční síni v Novém Jičíně. Společně s rodinnými příslušníky a přáteli se přišli rozloučit i bývalí kolegové strojvedoucí PP Suchdol nad Odrou, členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců, kolegyně a kolegové vlakvedoucí.

Odešel náš bývalý kolega, kamarád, pro kterého bylo jeho povolání a celá železnice koníčkem.

Milane, děkuji Ti za Tvoji práci v PP Suchdol n. O., kdy jsi za mého předsedování této ZO FSČR byl aktivním členem výboru, za řadu uskutečněných parních historických jízd a spoustu volného času, který jsi věnoval milované železné dráze.

Jiří Morčinko

Černý červenec na přejezdech

Letošní červenec byl poznamenán několika mimořádnými událostmi, kterým byla věnována velká pozornost ze strany masmédií, včetně veřejnoprávní České televize. Připomeňme si některé z těchto MU.

V sobotu 13. 7. došlo na přejezdu P1735 v km 8,544 trati č. 162 Rakovník–Kralovice u Rakovníka ke střetu Os 17750 s dodávkovým autem. Jedna osoba byla usmrcena a šest osob zraněno.

V neděli 14. 7. došlo na přejezdu P5224 v km 35,669 trati č. 031 Pardubice–Jaroměř ke střetu Sp 1793 s osobním autem. Tragédie je poznamenána ztrátou čtyř životů.

V neděli 28. 7. došlo k vážné nehodě – vykolejení lokomotivy a třinácti vozů nákladního vlaku u Mariánských Lázní na trati č. 170 s předběžně odhadnutou škodou v řádu desítek milionů Kč. Ponechme stranou spekulace různých „chytrolínů“ nejen z řad novinářů ohledně příčin a zavinění této MU a vyčkejme na výsledky vyšetřování Drážní inspekce a Policie ČR.

V úterý 30. 7. došlo na přejezdu P7812 v km 4,981 na trati č. 315 Opava–Hradec nad Moravicí ke střetu Os 23477 s kamionem. Při MU bylo 10 osob zraněno. Regionova 814/914 vykolejila. Předběžný odhad škody přesáhl 6 milionů Kč.

Vina za MU na přejezdech jde za řidiči silničních vozidel. Bez ohledu na výši hmotné škody lze považovat za nejzávažnější ty MU, kde došlo ke ztrátě lidských životů. Přiložená tabulka dokumentuje, že letošní červenec byl ve statistice nehod na přejezdech nejhorší za uplynulých deset let.

Střety na přejezdech v červenci

Rok	Počet	Úmrtí	Zranění
2010	15	4	7
2011	22	5	9
2012	15	6	7
2013	22	2	23
2014	18	5	8
2015	17	3	32
2016	18	5	6
2017	17	5	8
2018	15	5	13
2019	24	10	27

V červenci 2019 bylo Policií ČR registrováno 8 832 nehod. Při nich bylo usmrceno 53 osob a zraněno 2 686 osob. 24 střetů na železničních přejezdech představuje pouhých 0,27 %. **Deset usmrcených osob však představuje 18,87 % všech úmrtí!** Zraněné osoby představují 1,005 % z počtu zraněných.

Co dodat k předchozím řádkům? Uvedená data jsou pohledem do života naší společnosti, z něhož se zrcadlí neúcta k zákonům a ostatním právním normám. Smutným vykřičníkem za tímto konstatováním je neuvěřitelná benevolence státních orgánů k případům flagrantního porušení zákona. Viz článek **Vyšetřování skončilo, zapomeňte** z č. 21/2018 Zájmů strojvůdce. Řidič linkového autobusu obsazeného mj. dětmi vjel na přejezd v době, kdy to bylo zakázáno (§§ 28 a 29 zák. č. 361/2000 Sb.). Po proražení závory přejezd opustil, přijíždějící rychlík díky rychlé reakci strojvedoucího zastavil. Státní zástupce zastavil trestní stíhání řidiče, aniž by případ postoupil do správního řízení. Řidič tedy nebyl sankcionován ani sebemenší pokutou!

A tak, vážení čtenáři a kolegové, ptejte se svých zástupců zasedajících v Poslanecké sněmovně a Senátu Parlamentu ČR, jak budou na záležitosti zde popsané reagovat. Zda zákony jimi přijímané budou natolik kvalitní a jednoznačné, aby bylo možno měřit všem občanům stejným metrem, nebo bude nadále platit staré vesnické rčení *Komu chcem, pomožem, komu nechcem, nemožem!*

Vladimír Selucký

Poslední rozloučení

Po delší nemoci zemřel 26. června 2019 ve věku 75 let náš kolega, strojvůdce na penzi a člen ZOFS Trutnov, pan **Alfred Müller**.

Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku.

Za všechny Brutus

***

Dne 29. června 2019 nás navždy opustil ve věku nedožitých 76 let bývalý kolega strojvedoucí, pan **Jiří Unzeitig** (přezdívaný Velký Budulín) ze ZO Federace strojvůdců Šumperk. Tento náš kamarád nikdy nepokazil žádnou srandu a jeho nezapomenutelné hlášky ke všemu dění na dráze, povinném školení i na posezení při pivu nám zůstanou doživotně vryté v paměti.

Začínal na páře, potom přesedlal na motorovou vozbu a díky znalostem a zkušenostem byl vybrán jako strojvedoucí na zkušební jízdy pro bývalou ŽOS Šumperk (nyní PARS) a renovované motoráky a lokomotivy proháněl i na zkušebním okruhu ve Velimi.

Budeš nám chybět Jiří a všechny ostatní kamarády prosíme o krátkou vzpomínku.

Poslední „AHOJ“ posílá základní organizace FS Šumperk.

Hluboce zarmouceni oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega **Karel Nedbal**. Zemřel po dlouhé nemoci 13. července 2019 ve věku 72 let.

Věnujme mu tichou vzpomínku.

Děkují výbor a členové ZO FS Nymburk.

***

Dne 3. srpna 2019 nás po krátké nemoci opustil ve věku 69 let bývalý kolega a člen základní organizace Federace strojvůdců Meziměstí, pan **Zdeněk Vaníček**.

Kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu s námi tichou vzpomínku.

Výbor ZO FS Meziměstí

***

Dne 5. srpna 2019 nás ve věku nedožitých 87 letech navždy opustil bývalý kolega strojvedoucí, pan **Ľudevít Štrobl** ze základní organizace FS Šumperk.

Byl známý jako velký odborník přes motorové lokomotivy a podstatnou část svého života strávil na „Čmelácích“ a „Bertách“ v nákladní vozbě tehdejšího depa Šumperk.

Kdo jste ho znali, vzpomeňte si s námi na tohoto dobrosrdečného člověka.

Výbor ZO FS Šumperk

Vzpomínka

Dne 6. srpna 2019 jsme se v obřadní síni hřbitova Poděbrady-Kluk naposledy rozloučili s panem **Ivanem Rybkou**, zesnulým 1. 8. po dlouhé a těžké nemoci ve věku nedožitých 74 let. Ivan byl posledním vedoucím Strojové stanice ČD Lysá nad Labem a vedoucím „Parotýmu“, který svého času provozoval lokomotivu 423.009, jak bylo zmíněno v ZS 11/2019. Ivane, čest Tvojí památce!

Prosím ty, kteří ho znali, o tichou vzpomínku.

Za Klub odložených strojvůdců děkuje J. Krupička.

***

Před několika týdny tomu bylo již dvacet let od dne, kdy nás navždy opustil pan **Petr Kolář**, strojvedoucí z DKV Louny. Do nebe odešel 8. srpna 1999.

Stále vzpomínají manželka Krista s malými vnoučky, dcery Martina a Jitka a kolegové z DKV Louny.

***

Dne 15. září 2019 vzpomeneme smutné druhé výročí, kdy utichlo srdce pana **Václava Kubáta**, který pracoval jako strojvedoucí ČD Cargo v Čáslavi. Dne 13. srpna tohoto roku by se dožil 66 let.

Děkujeme všem, kteří si na něj vzpomenou.

S láskou a vděčností stále vzpomínají manželka Jiřina a děti Petra a Václav s rodinami.

*Po šesti letech strávených v trutnovském depu se prvního června tohoto roku vrátil na rodné Slovensko náš kolega, strojvůdce ČD a člen základní organizace FS Trutnov, pan **Martin Sabo**. Skvělému příteli a všestrannému sportovci přejeme klidnou službu na slovenských kolejích, spokojený rodinný život. A když se mu náhodou zasteskne po Krkonoších, rádi ho v Trutnově zase uvidíme. Za všechny Brutus*

*Prvního červencového dne roku 2019 ukončil svůj celoživotní zaměstnanecký poměr na železnici člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, strojový strojmistr trutnovského depa, pan **Oldřich Plecháč**. Do dalších let přejeme Oldovi pohodu, klídek a pevné zdraví. A když se mu zasteskne, může se na nás pod kopec přijít podívat, rádi ho uvidíme. Za všechny Brutus*

Další ocenění pro veselského strojvedoucího – dlouholetého dárce krve Josefa Práta

Známe se již dlouhé roky, a proto kamarádsky a tedy zcela neformálně. – Jožine, dovol mi, abych Ti pogratuloval k dalšímu významnému ocenění, pro něž jsi jel v polovině června do Prahy. Nebylo to ostatně poprvé a opět souviselo s Tvým dlouholetým dárcovstvím krve. Tentokrát bylo ale zcela mimořádné!

Za gratulaci samozřejmě děkuji a musím přiznat, že zvláště tohoto ocenění si velmi vážím. Vlastně podobně jako těch předchozích. Ale zatímco ta předchozí jsem dostával od představitelů Českého červeného kříže v Uherském Hradišti, v sobotu 15. června jsem měl tu čest a příležitost být aktérem ocenění dobrovolných dárců krve z celé republiky, kteří dostávali Zlatý kříž I. třídy za 160 bezpříspěvkových odběrů krve.

Představitelé Českého červeného kříže (ČČK) zvolili pro tento slavnostní akt nadmíru atraktivní prostředí ...

To je pravda. Tato akce se konala v reprezentativních prostorách malostranského Kaiserštejnského paláce a to dodávalo celé akci neopakovatelný ráz. A velmi příjemnou a pěknou kulturní vložkou, která nám udělala radost, zde pak bylo mimo jiné i vystoupení operní a muzikálové zpěvačky Michaely Gemrotové

Na snímku, který k tomuto našemu rozhovoru připojíme, je i ředitel Úřadu ČČK RNDr. Josef Konečný. Co jste se od něho a od dalších vrcholových zástupců Českého červeného kříže dozvěděli?

Vedle upřímného poděkování nám připomněli vlastně jen to, co my jako dlouholetí dárci krve už dobře víme. Tedy že se jedná o záslužnou činnost, která si vyžaduje kus obětavosti. A že hlavní a vlastně jedinou odměnou pro nás může být vědomí, že touto svojí humánní činností přispíváme k záchraně životů mnoha lidí. Zmíněno ovšem bylo také to, že by bylo vítáno a žádoucí, aby se novými dárci stali i další naši spoluobčané. A aby se zapojili zejména i mladí lidé, protože věkovým limitem pro možnost darovat krev je dosažení 65 let. A tomu věku se mnozí z nás, kteří se pro ocenění do Prahy tentokrát vydali, již bohužel blíží.

A co vlastně přivedlo Tebe, aby ses stal dárcem krve?

Poprvé jsem daroval krev už před třiačtyřiceti lety. Stalo se tak v roce 1976 v Praze, kde jsem tehdy vykonával svoji základní vojenskou službu. No a pak po návratu na železnici, k tehdejším Československým státním drahám, to už pak šlo tak nějak samo. Nedovedl jsem si vlastně ani představit, že bych měl s dárcovstvím krve přestat. A když o tom teď tak uvažuji, v tom mém letošním červnovém návratu do Prahy byl i kus symboliky!

S kolegou Josefem Prátem ze základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou rozmlouval Libor Poláček.

(Foto: Český červený kříž)

Rušení vlaků nestátního dopravce kvůli nedostatku strojvedoucích

Segmentace železnice na množství malých dopravců nese v sousedním Německu neblahé plody pro cestující veřejnost.

Cestující vlakem nestátního dopravce v Bavorsku musí od 16. července 2019 počítat s dalšími odřeknutými vlakovými spoji. Týká se to vlaků Alex i Oberpfalzbahn. Důvodem je akutní nedostatek strojvedoucích. Železniční dopravce z portfolia italských Ferrovie Stato slibuje alespoň náhradní autobusovou dopravu.

Omezení se týká spojů na severní lince Alex z Mnichova přes Regensburg a Schwandorf do Prahy a Hofu a tratě obsluhované Oberpfalzbahn z Marktredwitz přes Weiden do Regensburgu a ze Schwandorfu přes Cham do Furth im Wald.

Z důvodu vyšší nemocnosti a období dovolených dospěl dlouhodobý podstav strojvedoucích k odříkání vlaků. Hlavně vlaky ráno a večer mají být až do září nahrazovány autobusy. Cestující tak musí počítat s delší jízdní dobou a tomu přizpůsobit i možné přestupy. Některé spoje Oberpfalzbahn však nebudou nahrazeny. S koncem prázdnin v Bavorsku se očekává postupný návrat do normálu podle jízdního řádu.

Länderbahn podniká zvláštní opatření, aby si zajistil strojvedoucí, ať už vyškolením nových nebo získání odjinud. Tak se do Německa dostalo například deset strojvedoucích ze Srbska. Výpomoc z ciziny ihned nastoupila na jazykový kurz v saském Zwickau.

Výpadky vlakových spojů nastali již loni mezi Regensburgem a Hofem. Většina spojů nejela z důvodu onemocnění personálu.

Personální tíseň byla ovšem i u dalších nestátních dopravců v Německu. Například bavorský Regiobahn masivně odříkal spoje mezi městy Ingolstadt a Eichstätt a mezi městy Augsburg a Ingolstadt.

Doc. Dr. Roman Štěrba

*Zdroj: **https://www.br.de/nachrichten/bayern/zugausfaelle-bei-alex-und-oberpfalzbahn-wegen-lokfuehrermangel,RWJnYQT***

HVP – změna nahlašování škod!

Od 1. června 2019 členové Federace strojvůdců České republiky, kteří jsou pojištěni u Hasičské vzájemné pojišťovny (HVP), nahlašují škodní události **prostřednictvím uživatelů programu Stephenson v rámci své základní organizace**.

Pro více informací případně kontaktujte předsedu své ZO nebo hospodářku prezidia FSČR (tel. 972 245 563).

Výhodná nabídka diářů a parního kalendáře

Vydavatelství ing. Zdeňka Ulricha, které s Federací strojvůdců dlouhodobě spolupracuje při přípravě stolních a nástěnných kalendářů, připravuje také letos **kapesní diáře na rok 2020** s fotografiemi z provozu historických železničních vozidel. Objednat si je můžete rovněž **za zvýhodněnou cenu**, která byla pro členy naší profesní odborové organizace stanovena – v případě **měsíčního** diáře 25 Kč, **týdenního** diáře 45 Kč.

Po loňské úspěšné premiéře je v nabídce téhož vydavatelství opět i atraktivní **nástěnný parní kalendář 2020**, který si oproti volnému prodeji mohou zájemci z řad členů FSČR také objednat za výhodnější cenu 150 Kč.

Vaše objednávky lze řešit pro zjednodušení hromadně – po Vaší osobní dohodě s členy výboru ZO – přes konkrétní základní organizaci FS, nebo také individuální formou. V případě jednotlivé objednávky prosíme o uvedení jména, poštovní adresy a konkrétního názvu (adresy) **základní organizace FS**, jejíž jste členy. Platba objednávky je nutná před odesláním zboží (bude vystavena proformafaktura). Poštovné za objednávku bude uplatňováno pouze při požadavku odeslání zboží na individuální adresu (tedy mimo standardní dodací adresu základní organizace FS). Diáře a parní nástěnné kalendáře objednávejte přednostně elektronicky na e-mailu: ***ulrichz@seznam.cz***. Písemné objednávky lze zaslat na adresu: **Ing. Zdeněk Ulrich, Nám. Kosmonautů 17, 789 85 Mohelnice**.

Společenská rubrika

Významné životní výročí, rovnou šedesátku, oslavil 6. července náš kolega **Jiří Rádr**, dlouholetý člen základní organizace FS Blatná. Celá ZO Federace strojvůdců mu srdečně blahopřeje a do mnoha dalších šťastných let přeje pevné zdraví, hodně pohody a spokojenosti.

***

V poslední červencový den oslavil své pětapadesáté narozeniny náš kolega, předseda základní organizace FS Liberec **Josef Melichar**. Hodně štěstí, zdraví, pohody a mnoho sil v jeho práci pro ostatní mu přejí jak výbor a ostatní členové ZO, tak i členové Seniorklubu při liberecké základní organizaci Federace strojvůdců.

***

Půlkulaté pětašedesátiny oslavil dne 27. května náš bývalý kolega strojvedoucí, pan **Jiří Váňa**. Všechno nejlepší, pevné zdraví a spoustu pěkných turistických zážitků do dalších let přejí kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu.

***

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel 1. července do důchodu náš kolega **Vratislav Vokál**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

Prvního srpna oslavil své krásné půlstoletí na tomto světě v plném zdraví a svěžesti pan **Roman Pácal**, strojvedoucí ČD PP Most. Roman je dlouholetým členem mostecké ZO Federace strojvůdců. K těmto kulatinám mu kolegové a výbor přejí všechno nejlepší.

***

Prvního července tohoto roku ukončil svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace, pan **František Beňo**. Za odvedenou práci Františkovi děkujeme a do dalších let na zaslouženém odpočinku přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. Všichni ze ZO FS Chomutov

***

Prvního července oslavil kulatou sedmdesátku náš bývalý kolega strojvedoucí, pan **Jindřich Mikota**. Všechno nejlepší, hodně zdraví mu do dalších let přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

Z provozního pracoviště Nymburk ČD odešel v první srpnový den do důchodu náš kolega **Jiří Jíša**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

V předposlední červencový den oslavil svoji první padesátku náš kolega a kamarád, pan **Josef Semecký**, strojvedoucí ČDC a člen ZO FS Turnov. Do další padesátky mu přejí vše nejlepší, hlavně hodně štěstí, zdraví a mnoho bezproblémových kilometrů na „Babičce“ 310.0134 kamarádi a kolegové z Turnova. K přání se připojuje i výbor turnovské ZO.

***

Dne 16. července oslavil pěkných 80 let náš kolega, strojvůdce v. v., pan **Vlastimil Svoboda**. Všechno nejlepší, hodně zdraví mu do dalších let přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

V tomto měsíci oslavili své sedmdesáté narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: 5. srpna **Jiří Radechovský** a 13. srpna **Petr Skořepa**. K tomuto významnému výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

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!

Třetího srpna oslavil 50. narozeniny ing. arch. **Petr Beránek**, strojvedoucí ČD Cargo, dlouholetý člen a bývalý předseda základní organizace FS Most. Petrovi přejeme do dalšího půlstoletí hodně zdraví a mnoho šťastných kilometrů. Výbor a členové mostecké ZO Federace strojvůdců

***

Dne 15. září oslaví své 60. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo pan **Jan Ilko** a 29. září taktéž šedesátiny strojmistr ČD pan **Roman Falc**. Oběma jubilantům přejí mnoho štěstí, zdraví a úspěchů v osobním i pracovním životě všichni kamarádi a kolegové z chomutovské ZO Federace strojvůdců.

***

Své 65. narozeniny oslavili v měsíci červenci tito naši kolegové strojvůdci v. v.: dne 18. 7. pan **Petr Kopecký** a 24. 7. pan **Karel Tomšů**. Oběma oslavencům přejí jen to nejlepší, zdraví a pohodu do dalších let kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu. Oběma oslavencům se havlíčkobrodský výbor základní organizace FS omlouvá za pozdní gratulaci.

***

Dne 4. září oslaví své padesátiny náš kolega **Milan Velím**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvůdců Přerov

***

V uplynulých týdnech oslavili svá životní výročí dva naši kolegové strojvedoucí z pardubické ZO Federace strojvůdců: **František Liška** 3. července 55 let a **Pavel Ježek** 19. července 60 let. Výbor a ostatní členové základní organizace FS Pardubice jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí hodně úspěchů, spokojenosti a zejména pevné zdraví.

***

Významné životní jubileum šedesáti let oslavil 4. srpna **Martin Mindžak**, 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 strojvůdců.

***

Dne 15. září oslaví 75. narozeniny náš bývalý kolega strojvůdce, pan **Bohumír Hejkal**. Všechno nejlepší, pevné zdraví a životní elán do dalších let mu přejí kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu.

***

Dne 19. srpna ukončil svoji pouť s železným ořem náš dlouholetý člen ZO a kamarád **Jiří Kocourek**. Do dalších let zaslouženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kolegové ze základní organizace FS Přerov

***

V měsíci srpnu oslavil své 50. narozeniny a do klubu „dospělých chlapů“ vstoupil náš kolega **Pavel Němec**, strojvedoucí ČD. Do dalších let mnoho spokojenosti, pevné zdraví a pohodu přejí členové základní organizace FS Jihlava.

***

Druhého září bude slavit své šedesátiny náš kolega, strojvedoucí **Petr Střeska**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Kladno mu přejí ještě mnoho dalších spokojených let, hodně úspěchů v práci i osobním životě a k tomu zejména pevné zdraví.

***

Dne 4. září oslaví významné životní jubileum 70 let kolega **Michal Novotný** ze základní organizace FS Děčín. Hodně zdraví, štěstí a spokojenosti mu přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

***

Své 55. narozeniny bude čtvrtého září slavit náš kolega **Jan Seifert** ze základní organizace FS Louny. Mnoho dalších spokojených let, pohodu a zejména zdraví mu přejí výbor a ostatní kolegové z lounské ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 16. září 2019 se dožívá krásných 65 let náš kolega, strojvůdce na kasičkách, pan **Libor Domecký**. Hodně zdraví a pohody do dalších let Ti, Libore, přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Karlovy Vary.

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 Evžen Mikolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY