

● Na jednání zástupců prezidia Federace strojířů s představiteli managementu ČD byla přijata dohoda o motivačních a stabilizačních programech pro provozní zaměstnance národního dopravce ... str. 1 ● Namísto analýzy situace a racionálních opatření proběhlo u ČD Cargo bezduché škrtání výkonů a vlaků ... str. 1 ● Co kůrovec nevyřeší ... str. 2 ● Dřevěná židle na stanovišti strojířů – inovace anebo muzejní exponát? ... str. 2 ● Nejen v tabulkách traťových poměrů rozhodně bude co zlepšovat! ... str. 3 ● 220 zachráněných životů ... str. 3 ● Současné úrovně ETCS v Evropě ... str. 3 ● České lokálky na videu ... str. 3 ● Vlakové putování kolem řeky Sázavy ... str. 4 ●

číslo 17

15. září 2019  
ročník 72



# Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Motivace a stabilizace zaměstnanců národního dopravce musí být koncepční a zejména smysluplná

V druhém zářijovém dni jsme na naší webové prezentaci ([www.fscr.cz](http://www.fscr.cz)) uvedli zprávu, že představenstvo akciové společnosti České dráhy rozhodlo o motivačním a stabilizačním programu, který za přesně daných podmínek odměňuje zaměstnance vlakového doprovodu a pokladní ve stanicích. Odměna pro tyto zaměstnance ČD bude vyplacena ve dvou částech, a sice první za měsíc srpen a druhá za měsíc listopad.

Jak již také bylo sděleno, zástupci prezidia Federace strojířů na základě toho neprodleně požádali o schůzku s představiteli managementu Českých drah. Naši naléhavé žádosti bylo vyhověno a toto důležité jednání se uskutečnilo již třetího září. Prezident Federace strojířů Jaroslav Vondrovič a viceprezident FSČR Jaroslav Vincour informovali členy představenstva ČD o názorech naší samostatné profesní odborové organizace

na způsoby řešení stabilizace zaměstnanců národního dopravce.

Důrazně jsme připomněli, že důležitý je pro nás v tomto směru nejen koncepční a vždy transparentní postup v této záležitosti, ale v rámci toho pak především přednostní využití nástrojů, které nabízí rámec kolektivního vyjednávání a z něho vzešlé podnikové kolektivní smlouvy.

Jednání s členy představenstva, jemuž předcházelo nejprve setkání a výměna názorů s personální ředitelkou ČD, a.s. Soňou Schwarzovou, zástupci FSČR požádali o zdůvodnění dosavadního postupu vedení akciové společnosti a zejména pak o odstranění

## Cargová hysterie

V závěru měsíce srpna bylo z důvodu klesajících výkonů u společnosti ČD Cargo vydáno opatření výkonného ředitele 6/2019 a na něj navazující opatření personálního odboru 8/2019. Na vydání takových opatření nevidím nic zvláštního, protože, i když se nejspíše jedná jen o prázdňinový výkyv, je asi potřeba zaměstnancům středního managementu připomenout některé zásady efektivního řízení jejich jednotek.

Co se však rozpoutalo po vydání tohoto opatření, to si asi nikdo z nás nedokázal představit ani v těch nejděsivějších snech. Horlivá hysterie, ke které přistoupili někteří zaměstnanci odboru plánování kapacit a provozních jednotek, se jen tak nevidí. Místo skutečné analýzy situace a smysluplných opatření, která by naplňovala úkoly ze zde zmíněných opatření, jsme opět svědky bezduchého škrtání výkonů a vlaků, a to bez znalosti širších souvislostí rušených výkonů. Jsou dokonce provozní jednotky, které

dokázaly snížit turnusovou potřebu strojířů téměř o 10 procent!

Absolutní neznalost u některých vedoucích zaměstnanců pak vede i k tak absurdním redukcím, kdy jsou s okamžitou platností a bez náhrady zrušeny výkony zaměstnanců s pevným rozvržením pracovní doby!

Mnoho let bojujeme proti takzvanému produktovému plánování. Naše argumenty jsou neustále vyvraceny tvrzením, jak je produktové plánování efektivní a kolik ušetří peněz. A realita? Tu v těchto dnech vidíme sami. Neměla by být situace s poklesem výkonu ukázkovou pro tento druh plánování práce? Neměl by si systém sám poradit s tím, že není-li vlak, tak nebude naplánován strojíř? Jistě všichni známe ze svého okolí pravidelné produktové nástupy na vlaky, které nikdy nejezdily, a naopak rušené nástupy na vlaky, které jezdí vcelku pravidelně. Chci věřit, že tato nepřijemná situace bude skutečně posledním hřebíčkem k tomu, aby zmíněný „systém“ byl konečně nahrazen něčím skutečně funkčním.

Do té doby je ale potřeba vytrvat a našim nadřazeným stále dokola vysvětlovat, že **zákon práce a kolektivní smlouva nejsou prázdňé dokumenty a že na jejich dodržování trváme!**

David Votroubek, člen prezidia FSČR



Lokomotiva 230 084-6 ČD Cargo v žst. Štúrovo. Foto Jaroslava Krupičky z 6. června 2019



Na rychlík Otava, železničáři nazvaný Stříbrný vítr, jsou ještě v tomtu GVD nasazovaný vesměs motorové vozy řady 854. Při jejich nedostatku se v čele vlaků objevují brejlovci řady 754. Jeden takový stroj zachytil objektív v rekonstruované stanici Beroun – 754 042-0 vedl R 1243 do Prahy 19. června 2019. V novém GVD bude tyto spoje provozovat jiný dopravce s jinými vozidly. Text a foto: Jan Kubeš

Když už diváky televize začínaly nudit příběhy vlakem přejetých zoufalců a takřka denní poměrování sil vlaků s auty na přejezdech, dostali novou „duševní potravu“. Z náspu se kutálejí vozy. Mnozí z těch, které neštěstí přitahuje jako magnet, byli jistě zklamáni, že to byl „jen“ nákladní vlak.

„Vzorná správa“, tedy SŽDC, brzy zjistila, že vlak jel až trojnásobně rychleji, než směl, a v televizi tu hroznou věc opakovali do omrzení. I provozní ředitel ČD Cargo si pospíšil, aby kriticky zhodnotil práci „svého“ strojířů. Prý si nepřečetl TTP. To si mohl odpustit, aspoň do doby vyšetření případu.

V našem časopisu čtu a v mnohých diskuzích slyším o nedokonalém zpravování strojířů se změnami ZDD (základní dopravní dokumentace), TTP (tabulek traťových poměrů) apod. ze strany SŽDC. Správa tratí si však zákonné povinnosti docela plní. Dle vyhlášky 173 Dopravního řádu drah, paragraf 68, odst. 1, 2, 3 „osoba řídící drážní vozidlo musí být prokazatelně zpravována o změnách stavěbně technických parametrů tratí, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy, a to nejpozději před první jízdou v dotčeném úseku dráhy.“ Je tedy na dopravci, aby prokazatelně zpravil své zaměstnance. Ostatně třeba ČD to řeší svým předpisem ČD D2 naprosto konkrétně. Viz čl. 23. Že už nejsou ani DKV, a tudíž neexistují ani jeho vrchní přednostové, je zřejmé nepodstatný detail, který Českým drahám nestojí za opravu.

Taky čl. 600 SŽDC D1 stanoví povinnost dopravců zpravit strojířů stanoveným způsobem. Že článke 23 úkoluje strojířů před nástupem služby, tedy v našem osobním voľnu, ponechávám jen jako poznámku pro váš úsměv. Zda České dráhy považují za prokazatelně zpravení ve smyslu DRD (dopravní řád drah) aktualizaci dat v tabletech, to ponechám názoru čtenářů a soudů.

Můžeme konstatovat, že SŽDC udělala (skoro) vše, co musela. Ovšem ani o píď více. Návěstění rychlostí v inkriminovaném úseku tratí z Chodové Planě do Mariánských Lázní nebylo

## Krevní pohon

dle předpisu D1 v pořádku, jak vytrvale povídala jejich tisková mluvčí. Viz čl. 197, tady nebyl dodržen. Takových míst v síti SŽDC, kde článke 197 jejich vlastního předpisu správci tratí nic neřiká, je mnohem více.

V jedné z besed po této nehodě konstatoval někdo z diskutérů, že situace strojířů je při studiu změněných TTP, ZDD, JR či ZPD (základní přepravní dokumentace) podobná řešení známého rébusu, kde na dvou obrázcích máme najít deset rozdílů. Uprěsním to. My musíme ty změny najít jen na druhém obrázku, když ten první nám skryl. Nemáme zkrátka s čím změny

## Tak ANO, tak NE!

Navýsost důležitá slova napsal ing. Pavel Corradini, strojíř z OCP Střed, v článku **Nesmíme to vzdát!** v dvojčísle 15-16/2019 ZS. Konstatuje, že v souvislosti s poukazováním a upozorňováním na hrozící riziko pramenící z alibistických ustanovení předpisů provozovatele dráhy „...celé roky soustavně bušíme do kamenných zdí, zatím ale pouze hlavou...“ Dále parafrázuje velmi příhodný výrok Jana Wericha. Ano, v tomtu „bušení“ nesmíme ustát. Znáám kolegy například z Brna, Břeclavi, Hradce Králové, Kladna, Olomouce, Ostravy, Pardubic nebo Prahy, kteří v úsilí o zlepšení bezpečnosti a pravidelnosti železničního provozu neustali. I když jsou nežádoucí označování za potížisty a problémové strojířů. Řada jiných kolegů, doslova otrávených ignorancí těch, kteří jsou za řešení jejich připomínek

odpovědní a dobře placení, již na svoji aktivitu rezignovali. O to více je třeba si vážit těch, kteří vytrvali. Jako již jmenovaný ing. Pavel Corradini. **Tak ANO**, vážení kolegové. K předchozím řádkům si ještě dovoluji citovat skutečná slova Jana Wericha. *Neříkej, že nemůžeš, když nechceš. Protože přijdou velmi brzy dny, kdy to bude daleko horší: Budeš pro změnu chtít a pak už nebudeš moci.*

A jak je to s tím „tak NE“? Před jistou dobou jsem kontaktoval pracovníka jednoho z tehdejších DKV, určeného k vyřizování hlášení strojířů, s dotazem, jak nakládá s hlášenými strojířů, kteří poukazují na situaci, kdy řidič silničního vozidla ohroží jízdu vlaku, a uvedou konkrétní údaje o místu, čase a SPZ silničního vozidla. **Bylo mně odpovězeno, že nic.** Má prý zkušenost, že s tím policisté stejně

porovnávat. Zůstávají jen křížky a lomítka za tabulkou. Význam těch značek vysvětluje předpis SŽDC, který nejen, že nemáme ve znalostech, ale ani jsem o jeho existenci donedávna netušil. Při další změně ty křížky a lomítka stejně zmizí. Jsou tomu asi tři roky, kdy jsem se jako externista mohl zúčastnit porady kolegů, členů naší odborové organizace, kteří se společně s členy prezidia FSČR zabývají předpisovou problematikou. Součástí programu bylo vystoupení zástupce SŽDC, který nás seznámil se vznikajícími TTP pro strojířů. Velice zodpovědně sestavil tabulku, která by mohla a měla být

anderen Besonderheiten). V nich, jak už název napovídá, jsou obousměrně vypsané všechny pomalé jízdy, stahovačky apod. Písemný rozkaz dostane strojířů jen pro případy náhle vzniklých mimořádností. K tomu mají ještě jedno opatření. Traťová rychlost se smí měnit jen jednou ročně – při změně GVD. Eliminace bezpečnostních rizik – řekl bych. Ve vyspělých zemích vědí, že je lepší nehadat předcházet. Jak je tomu u české železnice? Kdybychom použili jako příklad třeba přejezdy, pak k čemu závory? Vždyť by stačila světla. Nebo výstražné kříže. Ta závora je však něco, co aspoň trochu (byť ne levně) snižuje bezpečnostní riziko střetu na přejezdu. Snaží se SŽDC a manažeři dopravců opravdu snižovat bezpečnostní rizika u nás?

Co se stalo, nedá se odestát. Říká přísloví. Je možné se však poučit, když varující slova v hlášeních strojířů nestačí. Dostávám se právě k tomu. Ta hlášení, která píšeme, jsou často našim šéfům nepřijemná. Tedy je vlastně nemilé, že to čtou i ostatní strojířů. Vytváří se tím velmi nepřijemný stav společenské kontroly. Všichni vidíme, jak mnohá hlášení mají sílu luštěniny házené na zeď. Všichni vidíme tu nečinnost našich šéfů. Co s tím? Inu, na ten binec hodit deku. Ve formě rozhodnutí vedení (neznámá jakého – asi se stydí za své rozhodnutí) umožnit nahlížení pouze do svých vlastních

nic nedělají... Onoho pracovníka jsem vyvedl z omylu. Policie ČR prověřuje podle platných zákonů každé oznámení o podezření ze spáchání přestupku nebo trestného činu. Dokumentoval jsem mu to na konkrétním případě, kdy převzal iniciativu vlakovodoucí a jednání silničního piráta oznámil přímo Policii ČR. Řidič byl ustanoven, předvolán a uložena mu citelná finanční

Podrobnosti na str. 2

Podrobnosti na str. 2

Podrobnosti na str. 2

Podrobnosti na str. 2

## Kolego, smekám ...

Dne 26. července 2019 při jízdě vlaku 13629 zpozoroval strojířů PP Šumperk **Petr Zitta** mezi zastávkou Nové Losiny a železniční stanicí Jindřichov na Moravě osobu sedící v kolejišti.

Osoba drobného vzrůstu seděla v tureckém sedu, a sice zády k bližícímu se motorovému vozu řady 810. I přes použití rychločinného brzdění se strojířů k tomu nepodařilo zastavit, vůz nad osobou projel a zastavil několik metrů za ní. Strojvířů se okamžitě vydal zjistit stav.

Ve svitu ruční svítilny rozpoznal, že se jedná o drobnou ženu, která se při jeho příchodu přetočila z boku na záda a v důsledku utrpných zranění začala nařikat. Strojvířů Petr Zitta okamžitě přivolal mobilním telefonem rychlou záchrannou službu a do jejího příjezdu poskytoval postižené první pomoc. Díky obětavosti našeho kolegy, jeho včasnému a přesnému zásahu, se opět podařilo zachránit jeden, byť zřejmě z nějakého důvodu prozatím nešťastný lidský život.

Vážení kolegové, smekám před každým, kdo je schopen přemoci strach z neznámého a nejistého, vyhraje v sobě ten vnitřní boj a v případě mimořádné události tohoto charakteru se vydá zjistit rozsah zranění a je-li to potřeba, poskytne první pomoc.

I díky těmto lidem jsem hrdý na to, že také jsem strojířů.

Podrobnosti na str. 2

Za ZO Šumperk Jiří Morávek

# Krevní pohon

Dokončení ze str. 1

hlášení. Abychom nečetli, co píší kolegové. Nic nového. My starší pamatujeme Knihy příhod. Byly dvě. Jedna byla na „fircimle“ a psalo se do ní, druhou zpracovával „manglař“. Druhý den je zase vyměnil. Rádi jsme si v nich četli. To proto, abychom věděli, co nás může kde potkat. Vynikající zdroj informací. Ale pak to taky někomu vadilo, že to všichni čtou (co myslíte, byla to stejná osoba?) a zavedly se listy. Prý jsou přenosné a lépe zpracovatelné. Dodávám, nikdo už nevěděl, co psal kolega a bylo-li to hlášení ohrožující pozici někoho odpovědného, listek se často ztratil.

Zavedení elektronického hlášení jsme přivítali jako velké plus. Právě pro ty informace, které by se k nám sotva dostaly. Ale nějaké to „vedení“ bylo zase jiného názoru. Že to s nehoudu vlaku s vápencem nesouvisí? Já myslím, že velmi. Viz hlášení kolegy, na kterém nikdo nebyl schopen u ČD reagovat dřív než po osmi dnech! A že by někdo rozhodl okamžitě začít informovat strojvedoucí po linii dopravce? V dnešní době to snad není neproveditelné. Včetně předání informace dečtině společnosti nebo naopak.

V dobách, kdy nebyly TTP, nýbrž jejich předchůdci – Dodatky k SJŘ, jsme byli o každé takové změně, kromě zpravování písemným rozkazem od výpravčího, prokazatelně zpravování vyhláškou v depu. V době papírové. Nyní je, nebo by mohlo být, vše jednodušší. Máme techniku. Jen cílová skupina je stále stejná. Jsou to strojvedoucí. (Dostud) žijí lidé. Nikoli jejich tablety či mailové schránky. Nakopírováním

TTP (apod.) do tabletů jejich znalost nevzniká a prokazatelně seznámení se změnami jakbysmet. To je systém „hledej, šmudlo!“, nehodný dopravců 21. století.

Na hnacím vozidle musí být TTP. Jsou-li však nahrány v tabletech, jsou za jízdy pro strojvedoucího nepoužitelné. Tablet musí být otevřen v módu SJŘ. Za jízdy se také nesmíme zabývat hraním se s tabletem. Viz moudrý článek č. 27 ČD D2. A kterou tabulku bychom měli mít vlastně před sebou otevřenou?!

V civilizovaných zemích již dávno vymysleli, co s tím. Funguje to již dlouhá desetiletí, i v dobách předpočítačových. Vedou se diskuze o tom, že každý dopravce si sám vyrobí pomůcky nahrazující TTP pro své strojvedoucí. Má to jeden háček. Zákonná povinnost stanoví mít s sebou TTP, nikoli nějaký výťah. Skončilo by to stejně jako pomůcky 012 GR k předpisům. Byť jinak je vnímám pozitivně. A sice poznámkou, že „tyto tabulky nenahrazují TTP“. **Nikdo si nevezme na zodpovědnost sledovat všechny změny a reagovat na ně. To jen strojvedoucí musí!**

Z praxe strojvedoucího znám stále veliké množství kolegů, kteří z lásky k podniku a k profesi dělají rozhodně víc, než musí. Často přitom riskují při nějakém nezdaru vlastní újmu. Prostě pro dráhu žijí. V jakém kontrastu jsou lidé ve vedoucích funkcích, kteří si jen kryjí záda. Zbývá jen naděje, že takoví nejsou všichni a že se něco změní. Že účinná opatření nebudou pohaněna krví.

A.M.



## František to vyřešil

Na dopravní cestě náš strojvedoucí očekává všemožné nástrahy. S příchodem zimy divoká prasata, vysokou zvěř, lyžaře, závěje, ledem zacpané přejezdy, námraza na troleji, stromy ohnuté do profilu trati, prapodivně brzdicí nekovové špaliky a mnoho dalších vychytávek. A co teprve jaro, na jaře se vše zazelená, skryje se nepořádek po příkopech okolo kolejí, ale bohužel i některá návštěvítka. A to byl i náš zarostlý problém na trati Nymburk–Jičín.

Sněhu si v Polabí mnoho neužijeme, ale zeleně máme okolo našich pojižděných tratí přehršel. Jedna taková, zdravě hustě olistěná dubová větev se na Odbočce Obora sklomila před vjezdové mechanice návštěvítka a zcela ho zakryla. V těchto místech bývá na kolejičích tráva, šlahouny malin a ostružin, vlhko vydechované z lužního lesa a zástupy šneků. Strojvedoucí tam tedy tuze neradi sahají po brzdicích. Proto nám všem vadilo, že na návštěvídlo vidíme až na poslední chvíli, když už jsme skoro pod ním. Vlastně jsme začali jezdit podle rozhledu. Nezpomalil jen ten, kdo pozbyl rozumu a ztratil pud sebezáchovy.

A tak jsme psali a posílali Hlášení strojvedoucího strojvedoucímu, vedoucím strojvedoucímu a vedoucím vedoucím až přednostům. Větev rostla a rostla, zelenala se víc a víc a naše hlavní návštěvídlo se za ní skrývalo, jako finský odstřelovač.

Až jednoho letního rána, za vydatné rosy, došla trpělivost našemu kolegovi z turnusu Františkovi. Byl tenkrát hospodářem místního

mysliveckého spolku, a tak nabil svou letitou dvojku hrubými broky a vyrazil k Oboře. Zabouchal na okno na hradle, upozornil paní signalistku, že „Tady se bude střílet, niče ho se nelekejte, nikam netelefonujte.“ Pak popošel k návštěvídlu a na dvě rány větve ustřílel. Nevím, zda to František od té doby dělá pravidelně, je již nějaký rok v zaslouženém důchodu, ale žádná větve nám od těch dob u návštěvítka na Oboře nepekáží.

Odpověď na Hlášení strojvedoucího Nymburk: „Při kontrolní jízdě, týkající se dohlednosti návštěvítel, nebyla na Odbočce Obora zjištěna žádná závada.“ Jsem si vědom, že výstřední řešení pro celou železniční síť v naší republice, ale tenkrát nám to pomohlo.

Pavel Slánský

**Poznámka autora:** Podobnost osob a místa v mé povídce je čistě náhodná.



## Tak ANO, tak NE!

Dokončení ze str. 1

sankce... **Tak NE!** – vy, kteří jste ze zpracování hlášení strojvedoucího odpovědní.

A jen malý dovětek k předchozím řádkům: Hlášení strojvedoucího ing. Pavla Corradiniho z 18. července 2019, postoupené SŽDC teprve 26. července, mohlo při včasné opatření jak ze strany dopravce, tak provozovatele dráhy závažné nehodě u Mariánských Lázní 28. července zabránit. Odpovědnosti se nelze zříkat. Jste si toho vědomi všichni, kterým varovné hlášení strojvedoucího „prošlo rukama“?!

Vladimír Selucký

| Staniční zastávka | Číslo vlaku | Směr  | Čas              | Typ vlaku                  |
|-------------------|-------------|-------|------------------|----------------------------|
| Borna (Leipzig)   | 6,8 - 7,7   | 800 m | 20               | glt nur für nicht dchg Hgl |
| Borna (Leipzig)   | 7,7 - 6,8   | 800 m | 20               | glt nur für nicht dchg Hgl |
| Neukieritzsch     | 1,6 (50)    | 2,66  | Abstand verkürzt |                            |
| Neukieritzsch     | 0,7 - 0,6   | 100 m | 20               | glt nur für dchg Hgl       |
| Neukieritzsch     | 0,7 - 0,6   | 100 m | 20               | glt nur für dchg Hgl       |
| Neukieritzsch     | 0,7 - 0,6   | 100 m | 20               | glt nur für nicht dchg Hgl |
| Bf L-Stötteritz   | 5,85        |       | 22.00 - 00.30    |                            |
| Bf L-Stötteritz   | 5,86        |       | 23.7.06          |                            |
| Bf L-Stötteritz   | 5,89        |       | 0.30 - 4.00      |                            |

Co mají k dispozici evropské strojvedoucí v sousedních zemích? Vlevo je německý sešitek „La.“ Celý jeho název je Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten, což lze přeložit jako Sestavu dočasných míst pomalých jízd a jiných zvláštností. Vydáváný je jedenkrát týdně pro jednotlivé provozní oblasti německé železniční sítě. Na druhém snímku můžete nahlédnout do rakouského sešitového jízdního řádu.

## — Co kůrovec nevyřeší —

O padajících stromech na koleje ve správě SŽDC už byly v Zájmech strojvedoucího otištěny desítky článků. Reakce na ně? Fakticky žádná. Ani přijetí zákona č. 319/2016 Sb., kterým byl novelizován zákon o ochraně přírody a krajiny a zákon o dráhách, což výrazně usnadnilo možnost kácet stromy v zájmu bezpečného a plynulého drážního provozu, nepřineslo očekávaný efekt. Paradoxně nepomohl ani zákeřný škůdce našich smrků – kůrovec a plošné kácení zasažených porostů. Neboť vedle smrků padají na trati také duby, buky, olše, vrby a akáty...

V letošním prvním pololetí eviduje Drážní inspekce 51 případů srážky vlaku se stromem nebo s provedeným trakčním vedením v důsledku pádu stromu. K dalším MU tohoto druhu bohužel došlo i v červenci a srpnu. V desítkách případů vlaky zastavily před spadlým stromem nebo závada byla zjištěna před jízdou vlaku.

Je zarážející, že provozovatel dráhy nedokáže přijmout účinná preventivní opatření k výskytu těchto závad i na tratích, kde se pravidelně opakují. Na špatný příklad se podívejme na trať č. 508 Jaroměř–Liberec, ve veřejném jízdním řádu trať č. 030. Viz veřejně přístupné dokumenty Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na internetových stránkách Drážní inspekce ([www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)). Například zpráva o závažné nehodě ze dne 21. července 2011 č. j. 6 – 2161/2011/DI, srážka Os 5408 s koronou spadlého stromu a následným vykojením a zraněním šesti osob nebo zprávou č. j. 6 – 2803/2017/DI o MU ze dne 12. srpna 2017, srážka R 1261 se spadlým stromem (vnitřní hniloba stromu). Vedle těchto MU došlo na této trati k řadě případů, kdy vlak zastavil před spadlým stromem. Viz dva případy ze 14. ledna 2019 z úseku Jaroměř–Dvůr Králové nad Labem a případ ze dne 29. července 2019 z úseku Dvůr Králové n. Lab.–Bílá Třeboňská. Samozřejmě, že těch špatných příkladů je na našich tratích více...

V těchto souvislostech si dovoluji citovat z již zmíněné zprávy DI č. j. 6 – 2161/2011/DI. Zásadní příčiny MU: *Neodstranění zdroje ohrožení dráhy z ochranného pásma dráhy tvořeného stromem, jehož dopadová vzdálenost zasahovala do příjezdného průřezu tratěové*

koleje. Příčiny v systému bezpečnosti: *Nesystematický, nejednotný a nedůrazný přístup k posuzování a k odstraňování zdrojů ohrožení dráhy v jejím ochranném pásmu a nepřijetí odpovídajících opatření k předcházení obdobných mimořádných událostí.*

Ani legislativní změny zmíněné v úvodu těchto řádků nepřinesly zlepšení doslova

kritického stavu. A tak se v jejich závěru ptám: Jsou všichni odpovědní pracovníci na GR SŽDC a také na Ministerstvu dopravy ČR spokojeni se současným stavem? Nebo opravdu všichni čekají, až ztráty na lidských životech vyprovokují kroky k nápravě?!

Vladimír Selucký

## Dřevěná židle na stanovišti strojvedoucího – inovace anebo snad muzejní exponát?

I čtení jinak běžně nezáživých a poměrně „suchých“ dokumentů a přehledů může někdy přinést nevědění překvapení. V poslední době to potvrdila například Zpráva o prověrkách bezpečnosti a ochrany při práci v ČD Cargo v roce 2019. Ani jsme nevěřili vlastním očím, když jsme nahlédli do její přílohy č. 2 zachycující závady zjištěné na hnacích vozidlech.

Hned v prvním bodě přílohy č. 2 se totiž v tabulce objevil zápis vskutku nevidaný. Týkal se SOKV České Budějovice, kde u lokomotivy 230 042-4, vedle popraskaného nátěru pultů, prověrky zjistily na druhém stanovišti dřevěnou židli! Pro (ne)bezpečnost strojvedoucího na stanovišti jeho hnacího vozidla jde o věc opravdu zcela zásadní.

Pomineme-li skutečnost, co tam tato židle vůbec dělala (snad probouha nesuplovala sedačku strojvedoucího?), tak dřevo sem přece vůbec nepatří! Snad tak ještě jako dřevěná obložení řídicích pultů na starých motoráčcích z „dřevných dob“ naší železnice, které jsou dnes již jen muzejními exponáty, byť mnohé ještě pojízdnými..., ale v 21. století na elektrické lokomotivě? To snad ani nikdo nemůže myslet vážně! To musely tento „objev“ učinit až kontroly BOZP?

Co nás ale zarazilo snad ještě více, to byl termín odstranění této „závady“. Byl totiž stanoven k poslednímu dni letošního roku! Ta židle „nevyletěla“ dolů ze stanoviště okamžitě, jak bychom očekávali, ale odpovědní pracovníci si na tuto operaci stanovili dokonce hned několikaměsíční termín!

Marek Poláček

## Potvrzení o studiu dětí pro účely zaměstnaneckých jízdních výhod

Vážení držitelé jízdních výhod, věnujte prosím pozornost následující informaci.

Pokud uplatňujete nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, je nutné odevzdat v termínu **do 31. října 2019** potvrzení o studiu pro školní a akademický rok 2019/2020.

Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných společností dle evidenční držitele jízdních výhod.

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

Rádi bychom vás současně upozornili, že pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dít automaticky v informačním systému pro evidenci jízdních výhod odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována do 31. 8. 2020. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Text a foto: Jaroslav Krupička

# „Je ETCS ve slepé uličce?“ ptají se švýcarští strojvedoucí

Samatná profesní odborová organizace švýcarských strojvedoucích VSLF (Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter) je stejně jako Federace strojvedoucích České republiky členem evropského sdružení strojvedoucích ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa). Ve svém červeném zpravodaji se mimo jiné zabývá problematikou evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) a redakce našeho časopisu zde z tohoto materiálu rovněž volně, v mírně zkrácené formě, cituje.

Údlosti posledních týdnů vyvolávají otázku, zda úroveň ETCS L2 stále splňuje úroveň bezpečnostní integrity SIL 4, která se používá u zabezpečovacích železničních systémů a v jaderné energetice. V posledních několika měsících dostaly dva vlaky vybavené ETCS L2 nesprávné povolení k jízdě, přestože stavědlo takové povolení nevydalo. Správná funkce systému ETCS L2 je založena také na přesné poloze vlaku, což se zjišťuje pomocí odometry vozidla. Jde o přesné měření rychlosti a ujeté vzdálenosti, které je naprosto nezbytné pro správnou a bezpečnou funkci zařízení. ETCS přitom vyžaduje alespoň tři nezávislé způsoby měření. K měření rychlosti se používají snímače otáček na nápravách doplněné o Dopplerovský radar. Správný výsledek je tedy ovlivněn hlavně údaji o průměru kola a otáčkami. Pokud by došlo k chybě při měření odometry vozidla, vyhodnocení jízdy vlaku v systému ETCS nemusí být správné. Za těchto okolností pak může být zpochybněno, zda systém skutečně splňuje požadavky bezpečnostní integrity SIL 4. Komplikace vznikají také v souvislosti s různými změnami v hardwaru a softwaru, kterými je systém neustále zdokonalován. To samozřejmě s sebou nese také úpravy v předpisech a dalších dokumentech, aby byl provoz bezpečně zajištěn.

V provozních režimech Shunting (SH), což je posun, a Staff Responsible (SR), což je první nemonitorovaný pohyb vlaku, je provoz možný po příslušném potvrzení na vstupní obrazovce ETCS bez dodatečného zabezpečení prostřednictvím návštěvnických a návštěvních desek. Pokud jde o bezpečnost, neodpovídá to ale ani současněmu posunu v klasických zabezpečovacích systémech, který je zde dobře zabezpečen. Přitom, jak je známo, každé chybné rozhodnutí nebo záměna koleje může způsobit nedozírné škody, neboť vše se odvíjí od srozumitelného pozorování optických návěstí. Postupy se nyní již neodvíjí dle situační logiky, ale podle strnulých procesů s velkým potenciálem chybovosti.

Pokud jde o bezpečnost provozu, tak letecká doprava je na tom vlastně o mnoho lépe. Po pádech dvou letadel typu Boeing 737 MAX 800/900 si letectví střízlivě položilo otázku: Jak dalece podporuje asistenční (automatizovaný) systém piloty? A kdy převzetí úkolů počítačem ohrožuje bezpečnost, neboť následný zásah pilota pak může být už jednoznačně příliš komplikovaný! Cenou za důvěru v techniku a automatizaci vedle několika tragédií, jež přinesly stovky obětí na životech, bylo „uzemnění“ všech letadel Boeing 737 MAX 800/900. Komplexnost problémů přitom nyní nepřipouští žádnou rychlou a efektivní opravu v nich použitých automatizovaných systémů řízení!

Národní železnice by měla nyní velmi dobře zvážit, zda je tento směr správný. Jen samotné náklady na plošné vybavení železniční sítě zařízením ETCS L2/L3 a současně s potřebnou přestavbou uzlů a center pro řízení železniční dopravy, ale i novým vybavením drážních vozidel, jsou i přes zde již zmíněné případy problematické účinnosti zařízení velmi vysoké.

ETCS navíc vede ke snížení tolik potřebné dostatečné kapacity tratí. I nově do provozu uváděné tratě s ETCS L1 již vedou díky systémové logice k velmi defenzivnímu způsobu jízdy. I zde je viditelná srozumitelnost posunuta k jízdě „naslepo“ se znalostmi předpisů, nebo prostě podle dohadů. Strojvedoucí, pro něhož je bezpečnost provozu naprosto prioritou, se přitom logicky bude chovat tomu odpovídajícím způsobem, což mimo jiné povede k znatelným problémům v plynulosti železničního provozu.

SmartRail je inovační program švýcarského železničního průmyslu a hraje rozhodující roli při prosazování ETCS. Především je obchodní model založen na slibech, které dosud nebyly splněny, což vede k nevyčísitelnému riziku železnic, které ve střednědobém horizontu povede k nestabilitě a ke zvýšení nákladů. Velké uzlové stanice ještě nebyly testovány a slibovaná evropská interoperabilita na národních hranicích selhala.

Rozhodující roli hraje švýcarský Spolkový úřad pro dopravu (BAV), který bude v příštím roce rozhodovat o všeobecném dobudování ETCS L2. Uvidíme, jak racionálně se tato instituce zachová k rozličným potřebám zájmových skupin z oblasti politiky, průmyslu a evropských dopravních podniků. A stejně tak, jak si odpoví na otázku, jak dlouho takový nejistý stav budou trpět daňoví poplatníci.

Děni kolem ETCS trefně komentovala švýcarská Železniční revue, která uvedla: „Čím komplexnější je systém, tím v zásadě větší je i možnost vzniku chyb. Ani digitalizace proto nemůže přinést žádnou absolutní bezpečnost. V tomto případě by pravděpodobně i robot GoA4 na místě strojvedce absolutně selhal...“

**Poznámka redakce ZS:** Zkratka GoA4 je využívána pro označení automatizace a integrace systémů řízení vlaků.

## Současné úrovně ETCS v Evropě

S ohledem na postupující realizaci ETCS (European Train Control System) na evropské železniční síti je třeba, aby strojvedoucí byli informováni o jeho jednotlivých úrovních. I u nás jsou tratě bez jakéhokoliv systému vlakového zabezpečovače, tratě s národním vlakovým zabezpečovačem a tratě vybavené systémem ETCS. Je pravdou, že jednotlivé vlaky jezdí na stanovených přepravních ramenech, ale může se stát, že při mimořádné události pojedou náhradní trasou, kde je situace z hlediska vybavení vlakovým zabezpečovačem jiná, než na kterou jsou zvyklí. Na naší železniční síti se realizuje ETCS úroveň 2, označovaná jako ETCS L2. Systém ETCS používá na dopravní cestě balízy, které jsou umístěny ve středu koleje. Jsou to svým způsobem „traťové majáky“. Pojďme si tedy jednotlivé úrovně přiblížit.

### ETCS L0

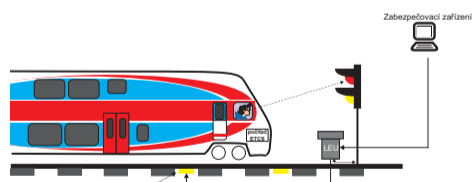
Vozidlo vybavené mobilní částí ETCS se pohybuje po tratích, které nejsou vybaveny traťovou částí jakéhokoliv vlakového zabezpečovače. Zařízení kontroluje pouze jeho maximální rychlost.

### ETCS LNTC (dříve STM LS)

Vozidlo vybavené mobilní částí ETCS se pohybuje po tratích, které jsou vybaveny národním vlakovým zabezpečovačem. Zařízení ETCS z něj přijímá informace prostřednictvím speciálního modulu označovaného jako STM (Specific Transmission Module). Je to vlastně převodník národního systému vlakového zabezpečovače LS do ETCS. Pro ČR ho vyvinula společnost AŽD Praha v rámci pilotního projektu ETCS Kolín-Poříčany.

### ETCS L1

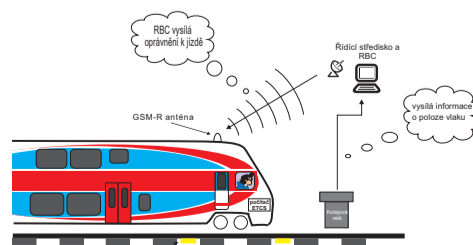
Trať je vybavena klasickými návštěvnicími, která vytváří hranici mezi prostorovými oddíly. Návěstidla informují strojvedoucího o možnosti jízdy do dalšího oddílu. Před návštěvnicí jsou umístěny uprostřed kolejíště přepínatelné balízy. To znamená, že se jedná o bodový přenos informací z traťové části na vozidlo. K přenosu návěstí může být kromě balíz ještě použito smyček a rádiových obvodů. Balízy také předávají informace o následujícím traťovém úseku, což umožňuje průběžně sledovat nejvyšší dovolenou rychlost vlaku.



Princip ETCS L1

### ETCS L2

Pro tuto aplikační úroveň již nejsou na trati nutná návštěvnická. Volnost jednotlivých úseků na trati se i nadále zjišťuje ze zabezpečovacího zařízení prostřednictvím kolejových obvodů nebo počítačů náprav, případně jejich kombinací. Na trati jsou umístěny uprostřed kolejíště pevné balízy, které slouží jako referenční bod, ke kterému jsou vztaženy informace týkající se polohy předávané vozidlu ze stacionární části systému ETCS prezentované Radioblokovou centrální RBC. Povolení k jízdě, označované jako MA (Movement Authority), dostává vlak přímo z RBC prostřednictvím rádiové železniční sítě GSM-R. Vozidlová část ETCS získává informace o ujeté vzdálenosti od poslední balízy průběžně prostřednictvím impulsních snímačů otáček na nápravách a Dopplerova radaru na spodní části vozidla. Zjišťování volnosti úseků se děje konvenčními prostředky, což jsou kolejové obvody nebo počítače náprav, případně jejich kombinace.



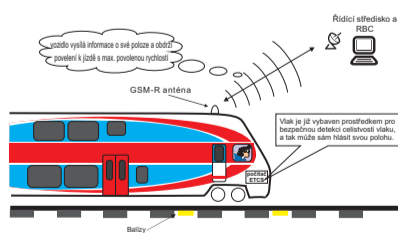
Princip ETCS L2

### ETCS L3

ETCS Level 3 je plně rádiový systém, u kterého na trati již není žádné traťové zařízení. Radiobloková centrála (RBC) přijímá polohu každého vlaku nepřetržitě a vypočítává nejmenší možné bezpečné vzdálenosti mezi vlaky. Takže dochází ke zrušení traťových oddílů a jejich nahrazení „pohyblivým oddílem“. To znamená, že volnost vlakové cesty v délce zábrzděné vzdálenosti pro daný úsek, druh a rychlost vlaku se sleduje průběžně, což by mělo umožnit zvýšení propustnosti tratí. Takže oproti ETCS L2 zde došlo změně lokalizace vlaků na trati, a navíc je zde také kontrola celistvosti vlaku, která je prováděna průběžně rádiovými prostředky. Interoperabilita a bezpečná detekce celistvosti vlaku je vyřešena zatím jen pro ucelené jednotky, ale ne pro soupravy se svěřenými vozy. Úroveň ETCS L3 ještě nebyla vyvinuta natolik, aby mohla být nasazena do běžného provozu. Ještě je celá řada otázek, které je třeba vyřešit. Mezi dva hlavní faktory patří kontrola celistvosti vlaku a vysoká spolehlivost rádiového systému. Když není k dispozici žádné spojení, tak není vlak pro centrálu ETCS identifikovatelný. To je případ, kdy se například vozidlový přístroj ETCS nachází v režimu posun, nebo je-li úmyslně vypnut, nebo je-li spojení v důsledku rádiové poruchy ztraceno.

I když centrála ETCS RBC poslední přijatou pozici vlaku a poslední souhlas k jízdě (Movement Authority-MA) zná, tak neexistuje žádná záruka, že vlak v době ztraceného spojení zůstal v této oblasti. Mohlo dojít k tomu, že vlak při respektování příslušných předpisů pokračoval ve své jízdě. Mimo to by se mohlo v oblasti pohybovat kolejové vozidlo bez souhlasu k jízdě. Bez lokalizace vlaku traťovým zařízením nemůže být v takových případech přesná poloha vlaku dostatečně spolehlivě určena. Jestliže vlak s ETCS L3 ztratí svoji bezpečně určenou polohu, pak nemůže centrála ETCS RBC přiřadit konkrétnímu úseku tratě, což vyžaduje případná provozní opatření.

Problémem jsou také nákladní vlaky, u kterých neexistuje žádná kontrola integrity vlaku. I když přerušené spojení brzdového potrubí zastaví zadní vozy, tak se může stát, že výkonný kompresor lokomotivy překoná výsledný únik vzduchu a přední část vlaku nebude ovlivněna k zastavení vlaku. Strojvedoucí by tak nevěděl, že se jeho vlak rozdělil. Pokud jsou na trati kolejové obvody, tak u roztrženého vlaku reagují na obsazení jakéhokoliv úseku vozidly a brání tomu, aby bylo oprávnění k pohybu jakéhokoliv typu, včetně návštěvnické na trati přednásoledujícímu vlaku. Pokud by na trati nebyl nějaký systém detekce vlaků, tak musí být součástí aplikace Level 3 jiná forma monitorování vlakové integrity „Train Integrity Monitoring System (TIMS)“. V případě, že dojde ke ztrátě rádiové komunikace RBC s vlakem, nebo dojde k zarušení rádiové sítě GSM-R, pak nelze každých pět vteřin vydávat zprávy o poloze a rychlosti vlaků a vlaky se zastaví, aniž by se provoz snadno obnovil. Pracuje se na různých řešeních těchto problémů, ale zatím žádné z nich se neproklázalo jako provozně přijatelné a s nezbytnou úrovní bezpečnosti. Proto je velmi obtížné získat schválení bezpečnosti.



Princip ETCS L3

### ETCS LC

Tato úroveň je levnější variantou (Low Cost) pro vedlejší tratě. Systém by měl pracovat podobně jako ETCS L3, ale počet balíz by byl minimalizován. Balízy by se použily jen v obvodech dopraven s kolejovým rozvětvením. Předpokládá se, že na trati není dostatečný signál GSM-R, a proto jsou dávana jen povolení pro jízdu do druhé dopravního do druhého. Pracuje se na variantě, ve které by byla použita i satelitní navigace pro lokalizaci polohy vlaku na trati.

Dokončení článku bude zveřejněno v ZS 18/2019)

Ing. Josef Schrötter, nezávislý železniční expert

**ČESKÉ LOKÁLKY A ŘADA 810**

Motorové vozy řady 810 byly od poloviny 70. let minulého století v provozu na převážně částečně vedlejších tratích v Československu. Po výrobě regionových řad 814 a dodávkách dalších typů motorových vozů jejich význam polehával. Přesto jsou dosud ve službě například v úseku mezi Brnem a Znojmem. V tomto dokumentu jsou uvedeny všechny typy motorových vozů řady 810, které v současnosti slouží na vedlejších tratích. Kde řada 810 slouží nebo do budoucna sloužit. Zaměříme se zejména na vzhledový rozdíly lokálních tratí a jejich neopakovatelnou atmosféru a malebnou krajinu.

Námět a scénář: Ing. Milan Bíba  
 Odborná spolupráce: Ing. Alois Korbela, Ph.D., Zdeněk Nantl  
 Komunistův děd: Lenka Novotná, Vojtěch Babka  
 Hudba: Čestmír Kavečka  
 Kamera: Ing. Milan Bíba, Dr. Vladimír Bíba  
 Zvuk, střih a režie: Jiří Kolář

Vydání: 2019 E-mail: video.kolar@volny.cz  
 www.videokolar.cz

© 2019  
 Délka a formát pořadu: 1. část 74 min, 2. část 64 min, 16:9

**DVOUDELNÍK**

## České lokálky na videu

Dokumentární seriál **Historie a provoz železnic** pokračuje letos už 27. dílem „České lokálky a řada 810“. Motorové vozy řady 810 byly od poloviny 70. let minulého století v provozu na převážně částečně vedlejších tratích v Československu. Po výrobě regionových řad 814 a dodávkách dalších typů motorových vozů jejich význam polehával. Přesto jsou dosud na řadě tratí nenahraditelné. V běžném provozu zůstávají už přes 40 let, tedy více než legendární řada M 131.1, kterou v počátcích svého provozu nahradily.

Pořad ve dvou na sebe navazujících částech projede napříč Českou republikou a ukazuje alespoň část tratí, kde řada 810 slouží nebo do budoucna sloužit. Současně je tento filmový dokument zaměřen i na odcházející romantiku lokálních tratí s jejich neopakovatelnou

atmosférou a malebnou krajinou. Distribuován je na profesionálně lisovaných DVD. Délka první části je 71 min, druhé části 64 min (formát obou částí je 16:9).

Cena celého pořadu je 390 Kč a jako už tradičně je vyroben ve studiu Video-slужby Kolář, e-mail: [video.kolar@volny.cz](mailto:video.kolar@volny.cz). Na internetových stránkách [www.videokolar.cz](http://www.videokolar.cz) jsou umístěny krátké ukázky ze všech dílů tohoto seriálu.

Všechny dosud vydané díly si můžete objednat na dobírku jak na zde uvedeně mailové adrese, tak rovněž přímo na adrese autora námětu, scénáře a kameramana, který zajišťuje i distribuci všech pořadů:

Ing. Milan Bíba, Jihovýchodní II. 759/14, 141 00 Praha 4

e-mail: [milan.biba.domu@gmail.com](mailto:milan.biba.domu@gmail.com) nebo [jana.bibova@gmail.com](mailto:jana.bibova@gmail.com), tel. 272 774 091

## 220 zachráněných životů

I tak by se s nadsázkou dal nazvat hrdinský čin našeho kolegy **Lud'ka Hajzlera** z PP Šumperk, který dne 25. července tohoto roku dovršil úctyhodných 220 bezpříspěvkových odběrů krve a krevní plazmy. S dárcovstvím začal již v raném věku na podzim roku 1986 ve vojenské nemocnici v Bratislavě.

Dárcovství samozřejmě neslouží jen k záchraně lidských životů, ale taktéž k výrobě léků a dalších léčebných prostředků. Velice si vážíme kolegů, kteří jsou ochotni darovat tak cennou tekutinu, jako je krev, krevní plazma a tak „darovat život“ těm, kteří to potřebují.



Šumperský kolega Luděk Hajzler

Lud'kovi přeje pevné zdraví a spoustu dalších odběrů. A snad tak i co nejdříve dosáhne nejvyššího ocenění, což je Plaketa Českého červeného kříže Dar krve – dar života za 250 odběrů.

Za ZO FS Šumperk sepsal Jiří Bobalík.

## Nejen v tabulkách traťových poměrů rozhodně bude co zlepšovat!

Nebyl jsem jistě sám, kdo se v srpnovém dvojčísle **Zájmů strojvedce** pozastavil nad obsahem vyjádření SŽDC, otištěným zde pod titulkem **Není úplně možné vyhovět každému jednotlivému požadavku ...** Zvláště když je provozovatel dráhy paradoxně poskytl pouze dva dny před závažnou nehodou na trati Plzeň-Mariánské Lázně. Na jiném místě téhož vydání našeho časopisu jsem zaznamenal rovněž informace, které shrnuly výsledky jednání zástupců Federace strojvedců s představiteli nejvyššího managementu SŽDC. Generální ředitel Jiří Svoboda a jeho náměstek pro řízení provozu Miroslav Jasenčák uvedli, že stojí o připomínky naší profesní odborové organizace a že společně s námi SŽDC hodlá usilovat o to, aby se našly způsoby jak zlepšit informovanost strojvedoucích prostřednictvím tabulek traťových poměrů (TTP).

Ono tedy rozhodně je co zlepšovat a pro konkrétní příklad k tomuto svému tvrzení ani nemusím chodit příliš daleko! Když jsem si v závěru srpna pročetl seznam změn v TTP platných k 15. září tohoto roku, bohužel marně jsem v něm v příloze pro trať 521A (tabulka 08a) Praha-Zahradní Město–Praha-Radotín hledal změnu, k níž přitom došlo již na jaře 2019. Připomínám, že už 15. května jsem pro náš časopis napsal článek, že v žst Praha-Zahradní město je nová „stahovačka“. Takže tato změna je tam minimálně čtyři měsíce a dodnes není uvedena v TTP! Tak k čemu nám pak ty tabulky vlastně jsou? Za celou tu dobu SŽDC nebyla schopna ji do TTP zaznamenat?! Ale hlavně že nás provozovatel dráhy upozorňuje, že nemůže „úplně vyhovět každému jednotlivému požadavku“.

Jsem přesvědčen, že za současného stavu TTP prostě až příliš často neodpovídají skutečnosti, ale hlavně ani možnostem dnešní techniky. Dovolím si říct, že SŽDC vlastně do značné míry „zamrzla“ někdy tak v 80. letech minulého století. Vždyť rozkazy tištěné jehličkovou tiskárnou na „nekonečný kopírák“, často skoro nečitelné, hovoří za vše.

Autor stanoviska SŽDC k nebezpečné situaci na trati Plzeň-Mariánské Lázně jako odpověď k připomínce kolegy Corradiniho glosoval mimo jiné i praxi, jaká je v silničním provozu. Nemohu si však odpustit poznámku, že například tam, když se změni řízení křižovatky hlavní na vedlejší, tak je na to velkými značkami upozorňováno. Ona nás totiž taková značka vždy přijde levněji než riziko vzniku závažných nehod se všemi a často bohužel i tragickými následky. Lidé jsou prostě omylní a s touto realitou je zapotřebí raději předem počítat.

A ještě k rozkazům jako takovým. Kdyby byly na železnici psány všechny stejným systémem a hlavně přehledně, těch pár pomalých jízdy by se dalo nejen přečíst, ale hlavně bez problému zapamatovat. Skutečností ovšem je, že rozkazy často připomínají spíše „lidovou tvořivost“, a to podle naturelu a schopností výpravčích, kteří je sepisují. Jeden to má shrnuto na řádek, jiný raději na tři řádky a k tomu ještě zmatené, opacně uvedené kilometrické polohy apod. A protože přímo na příslušné trati mnohdy z nich vlastně ani nebyl, tak netuší, jak to na ní aktuálně vypadá. Pak se kolikrát stane, že se často zpravují i věci, které už neplatí, a rozkazy, které dostáváme, to jen „zapleluje“ a my tak navíc můžeme být často uvedeni v omyl.

Miloš Brunner

## „Rezervní“ strojvedoucí

Ministerstvo dopravy spolkové země Bádensko-Württembersko vypsal konkurz na 28 strojvedoucích, kteří mají ve čtyřech obvodech vytvořit zálohu pro zaměstnance na dovolené nebo v pracovní neschopnosti. Vedle vyšší moci a technických problémů je nedostatek strojvedoucích jednou z hlavních příčin odřeknutí vlaků.

Pro ministra dopravy Winfrieda Hermanna (Zelení) je vytvoření „poolu“ strojvedoucích krokem k lepší regionální dopravě na železnici, když řekl, že země usiluje o personální zálohy, z nichž by mohli všichni dopravci jezdit pro zemi v režimu závazku veřejné služby flexibilně využít disponibilní strojvedoucí. Je nepochybně úkolem dopravců zajistit si dostatek personálu včetně záloh, neblahé zkušenosti z loňska však ukazují na hranice jejich možností. Podle ministra si dopravci budou moci personál úplatně půjčovat.

Pool strojvedoucích bude tvořen v každém ze čtyř regionů země čtyřmi strojvedoucími pohotovými ke službě a další tři budou dlouhodobě k dispozici. Dopravci budou za půjčené strojvedoucí platit včetně prostojů, aby se jim nevyplatilo spoléhat na cizí personál. V metropolitní oblasti Stuttgartu je snaha o aktivaci poolu od 1. ledna 2020, celoplošně pak od 1. října 2020. Přínos poolu strojvedoucích země vyhodnotí po třech letech činnosti. (R.Š.)



Desátého července ukončil svoji celoživotní práci na naší železnici náš kolega, pan Antonín Paš, strojvedoucí a člen základní organizace Federace strojvůdců ČR Ústí nad Labem. Jako absolvent letecké průmyslovky, jejíž studium zde zakončil maturitou, nastoupil 6. srpna 1975 do lokomotivního depa ČSD Most a v devadesátých letech pak přestoupil do depa Ústí nad Labem. Kolegové a spolupracovníci mu děkují za dlouholetou poctivou práci odvedenou na dráze a na zaslouženém odpočinku mu přejí jen to nejlepší, spokojenost, pohodu a zejména pevné zdraví ještě do mnoha dalších let. Snímky kolegy Paše v ústeckém depu pořídil Alois Sedlařík



## Společenská rubrika

Dne třináctého září oslavil 55. narozeniny náš kolega a kamarád, strojvedoucí ČDC Petr Nozar. Výbor ZO Federace strojvůdců Plzeň spolu s členy a kamarády Petrovi do dalších let přejí vše nejlepší, hodně zdraví a pohody. Ke gratulaci se rovněž připojují kolegové a kamarádi z Domažlic.

\*\*\*

Životní jubileum 70. narozenin oslaví dne 17. září náš bývalý kolega strojvůdce v.v., pan Josef Janák. Vše nejlepší, pevné zdraví a pohodu do dalších let přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

\*\*\*

V měsíci září oslavují své významné narozeniny hned dva naši členové, kamarádi. Vladislav Gíemza (65 let), Milan Michálek (60 let). Výbor ZO FSCR Bohumín a ostatní kolegové jim přejí do dalších let hlavně hodně zdraví, štěstí a spokojenosti.

\*\*\*

Dne 27. září bude své šedesátiny slavit náš kolega Rostislav Bobčík, strojvedoucí z Veselí nad Moravou. Výbor a členové veselské základní organizace mu k tomuto jubileu blahopřejí a ještě do mnoha dalších spokojených let přejí jen to nejlepší a zejména pevné zdraví.

\*\*\*

Pěkné životní jubileum 85 let oslaví dne čtvrtého října náš bývalý kolega, strojvůdce v.v., pan František Fiala. Vše nejlepší, pevné zdraví a pohodu do dalších let přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

\*\*\*

Dne 29. září oslaví rovnou šedesátku náš kolega Miroslav Jůza ze základní organizace FS Ústí nad Labem. Ještě mnoho dalších let ve zdraví, pohodu a spokojenost v práci i osobním životě mu přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců.

\*\*\*

Hned dva naši letohradští kolegové oslaví v příštích dnech své 70. narozeniny – 25. září Jan Šťovíček a v poslední zářijový den Jiří Kubelka. K významnému jubileu jim blahopřejí, hodně zdraví a pohody do dalších let přejí výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad.

\*\*\*

Pětašedesáté narozeniny oslaví v měsících září a října tito naši dosud aktivní kolegové, strojvůdci ČD: dne 10. 9. pan Jan Hendrych a 15. 10. pan Vladimír Čihák. Oběma oslaveným přejí vše nejlepší, dobré zdraví a pohodu kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu.

\*\*\*

Dne 29. září se dožívá šedesát let náš kolega Ján Šovčík. Hodně zdraví, spokojenosti a zejména pevné zdraví tomuto jubilantovi přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo.

\*\*\*

V srpnu slavili svá životní jubilea dva naši pardubičtí kolegové strojvůdci – 21. 8. Jiří Marek 50 let a v poslední srpnový den Radek Fejtek 55 let. Výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců Pardubice jim blahopřejí a do dalších spokojených let přejí hodně štěstí a zejména pevné zdraví.

\*\*\*

Šestadvacátého září se dožije krásných 55 let kolega Franta Konopa, strojvedoucí ČD. Fando, hodně zdraví a pohody do dalších let Ti přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Karlovy Vary.

\*\*\*

V měsících září a říjen slaví svá životní jubilea tito naši kolegové z liberecké základní organizace, šedesát pět let 14. 9. Ladislav Crha – stále ve službě u ČD, 10. 10. sedmdesát pět let Jaroslav Karásek a 27. 10. rovnou osmdesátku Vítězslav Weise, členové Seniorklubu. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorklubu děkují všem za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

# Vlakové putování kolem řeky Sázavy – díl IV.

Pokračování ze ZS č. 12/2019

Byl pěkný teplý květnový den a po mé předchozí návštěvě Sluneční zátoky spisovatele Jaroslava Foglara jsem se rozhodl poznávat další pamětihodnosti kolem řeky Sázavy.

Z MOs 9206 vypraveného ze Světlé nad Sázavou (13.41) do Čerčan (16.46) a tvořeného modernizovaným motorem 810 608-0 a přípojným Bdtax 93-29047-0 (oba DKV Praha) jsem tedy vystoupil na zastávce Horní Ledče a před sebou spatřil monumentální stavbu hradu v Ledči nad Sázavou, která vévodí celému městu. Horní Ledče je jednou ze čtyř obytných čtvrtí města Ledče.

Po přechodu pro chodce č. P 5877 označeném výstražnými křížky jsem po odjezdu vlaku přešel železniční koleje a zároveň si počkal na protijedoucí MOs 9209 z Čerčan do Světlé, které se v Ledči kříží. Po pořízení snímku jsem po strmých schodech vystoupal na úroveň hradního mostu, což je jediná přístupová cesta k hradu. První zmínky o něm pocházejí z roku 1181, kdy se vlastníkem stává Zikmund

z Ledče. Za staletí se zde pochopitelně vystřídalo několik majitelů, jejichž vyjmenování by zde bylo nad rámec našeho článku. V roce 1753 Ignác z Kochu prodal celé panství císařovně Marii Terezií, která je později darovala Ústavu zchudlých šlechticů, který sama založila.

Ústav fungoval až do roku 1918, poté převzal správu nově vzniklý československý stát. V roce 1950 se majitelem lesů a pozemků staly Československé státní lesy. V 90. letech přešel hrad do soukromého vlastnictví, vlastníkem se stala společnost Hrad Ledče nad Sázavou, kterou vlastní ze 75 % město Ledče a z 25 % závod Kovofinš.

Na hradě je od roku 1938 Městské muzeum se sbírkami archeologických nálezů, mincí, papírových platidel a zbraní. Unikátem je sgrafitová výzdoba stropu renesančního sálu a nově opravená hradní věž vysoká 32 metrů poskytuje výhled na město a okolí. Na hradě se natáčelo i několik filmů naší i zahraniční produkce, jako poslední např. pohádka Anděl Páně 2. V současné době probíhá postupná



Horní Ledče (212) – krátkým „tunelem“ pod vstupem do hradu v Ledči nad Sázavou právě projíždí mírně zpožděný MOs 9202 z Čerčan (11.41) do Světlé n. Sázavou (14.44) s motorovým vozem 810 446-5 a přípojným Bdtax, oba DKV Praha. Na zastávce na vlak čeká množství turistů a cyklistů (foto z 27. května 2017)

rozšířila oprava celého hradního komplexu, jelikož se v minulých letech do památky kromě nezbytných oprav vůbec nic neinvestovalo. Muzeum bylo přesunuto do nově zrekonstruovaných interiérů. Od r. 2015 je možno navštívit prohlídkový okruh, jehož tématem je retro 60. a 70. let. Od roku 2017 je zde nově zřízeno Muzeum Jaroslava Foglara, a to jako první stálé muzeum věnované našemu českému spisovatel, jenž se významně zasloužil o rozvoj skautingu a trampingu a pozitivně ovlivnil zejména mladou generaci. Hrad Ledče n. Sázavou byl vybrán pro toto muzeum zcela záměrně vzhledem k blízkosti řeky Sázavy a nedaleké 3,5 km vzdálené Sluneční zátoky J. Foglara.

V Ledči nad Sázavou žije cca 5 100 obyvatel, na levém břehu řeky leží historické jádro města, které je od r. 2003 vyhlášeno Městskou památkovou zónou. Nádražní budova zde byla v minulých letech pěkně zrekonstruována, je obsazena nejen výpravčím,

ale i pokladnou ČD. Vjezdová a odjezdová návestidla jsou světelná, ve stanicích jsou tři koleje dopravní a jedna manipulační s výkolejkou. Výhybky se obsluhují ručně na klíč.

Z Ledče nad Sázavou vychází i nově zbudovaná cyklostezka po směru toku Sázavy. Zajímavým místem jsou Chřenovice se zříceninou hradu. K němu je nutno vystoupit z vlaku na zastávce Chřenovice-Podhradí. Pěkným místem, kde se dá ubytovat, je kemp „U Korfbalistů“ v Chřenovicích (www.ubytovaniasazava.cz). Dále po směru toku je k dispozici Tábořiště Mexicana v Budčicích určené pro poněkud tábořnický založené cestovatele. Naštěstí pro nás starší anebo pro rodiny s dětmi se jedná o klidná a čistá místa pro návštěvu, kde někteří „vodáci“ a „takytrempové“ nehlukají až do rána.

V dalším pokračování tohoto seriálu se přesunu do Vlastějovic, ale o tom až příště.

Text a foto: Pavel Hromek



V Ledči nad Sázavou (212) autor našeho seriálu 17. srpna 2014 zdokumentoval příjezd Os 9206 ze Světlé n. Sázavou do Čerčan. Tento vlakový spoj zastavoval ve všech stanicích a zastávkách a z Čerčan pak tato souprava pokračovala až do Prahy hl. n. Vlak se čtyřmi vozy Bdmtee na tomto snímku vedla velmi pěkně udržovaná „zamračená“ 749 121-0 DKV Praha



Tento záběr pořídil Pavel Hromek v žst Ledče nad Sázavou v poslední červencový den 2016. Z důvodu tehdejší výluky mezi Světlou n. S. a Ledčí vyjížděl Os 9206 z Ledče se zpožděním 40 minut. Cílovou stanicí byla žst Praha hl. n. (17.35). V čele vlaku je brejlovec 754 031-3 +4 Bdmtee, vše DKV Praha

## 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 FSCR 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](mailto:ulrichz@seznam.cz). Písemné objednávky lze zaslat na adresu: **Ing. Zdeněk Ulrich, Nám. Kosmonautů 17, 789 85 Mohelnice.**

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 Míkolajek, 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](mailto:Polacek@fscr.cd.cz). Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adresu 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

