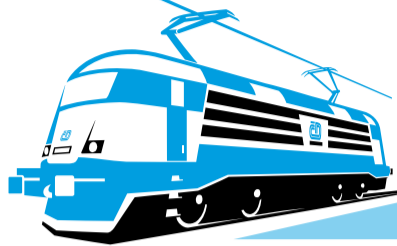


● Prohlášení prezidenta evropského sdružení autonomních odborů strojvedoucích ALE Juana Jesúse García Fraileho ... str. 1 ● Zaměstnavatel vytváří novou aplikaci pro práci s hlášením strojvedoucího ... str. 1 ● Reakce na jeden poučný list k mimořádné události ... str. 1 a 2 ● Symbolika dvojice mírně pozapomenutých návštěví ... str. 2 ● Zabránil nehodě na přejezdu ... str. 2 ● Od tragédie v Malé Morávce uplynula dvě desetiletí ... str. 2 ● Sladký život v Bohumíně ... str. 3 ● Vojkovičské setkání Hondařů se i letos vydařilo ... str. 4 ●

číslo 9

15. května 2020
ročník 73



FSČR

Zájmy strojvedoucího

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVEDOUČŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Spolehlivá a profesionální práce strojvedoucích je zvláště v této těžké době naprosto nenahraditelná

Dnes více než kdy jindy, v podmínkách, které jsme si nejméně přáli, jsou význam, potřeba a důležitost odborů naprosto zřejmé a jasné.

Napříč Evropou v ALE (*Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa – pozn. red. ZS*) s potěšením sledujeme, že naše členské organizace, profesní odborové organizace strojvedoucích, pracují bok po boku se zaměstnavateli a vládami svých zemí na zvládnutí této mimořádné a těžké situace, na zachování pracovních míst a na zabezpečení integrity naší železnice, stejně jako zdraví jejich zaměstnanců a samozřejmě i našich klientů, tedy cestujících veřejnosti.

Práce strojvedoucích, spolehlivá, profesionální a zvláště v této době nenahraditelná,

jasně a přesvědčivě ukazuje důležitost a vážnost, jakou mají a vždy musí mít v železničních společnostech, ale i to, že dokáží vykonávat svoji službu i v těch nejtěžších časech.

Až toto všechno pomine, tedy když globální pandemie bude už jen špatnou vzpomínkou, musíme mít na paměti, že ani tak obrovská zdravotní krize, které nyní čelíme, nesmí být pro některé firmy a dopravce důvodem k omezení práv železničářů. Jako strojvedoucí si plníme naše povinnosti a budeme i nadále pracovat také na tom, aby naše pracovní podmínky byly lepší, naše práce profesionálnější, kvalifikovanější a bezpečnější.

Nastal čas i k tomu, aby došlo k efektivnímu a ještě masivnějšímu přesunu osobní

a především nákladní dopravy na železnici, k způsobu dopravy, který pomáhá překonat stávající koronavirovou krizi. Je čas naplnit obsah Evropské zelené dohody a učinit tento svět ekologicky udržitelným. Je čas konečně přiznat železniční nákladní dopravě význam, který si zaslouží.

Budeme pokračovat v našich požadavcích, aby prosazování evropského čtvrtého železničního balíčku nebylo jen předstírané. Směrnice o bezpečnosti železniční dopravy je jasná

a společně musíme zabezpečit, že standardy, které obsahuje, budou dodržovány ve všech členských státech EU.

Jako strojvedoucí, železničář a zaměstnanec bych si dovoluji přát, aby tyto řádky byly pro všechny naše kolegy povzbuzením. A samozřejmě přejí nejen jim, ale také jejich rodinám hodně sil a především pevné zdraví.

Juan Jesús García Fraile
prezident ALE



Na trati v blízkosti SOKV ČD Cargo v Ústí nad Labem projíždí prázdná ucelená souprava vozů s kontejnery InnoFreight k nakládce hnědého uhlí. Vlak byl 30. ledna 2020 veden lokomotivou 163 258-7. Text a foto: Jan Kubeš

Pokračování na str. 2

Kterak chytit hada cizí rukou

Život zvláště v těchto dnech není vůbec černobílý. Je ovlivňován okolnostmi, o kterých se před několika měsíci nikomu nezdálo ani ve špatném snu. Ano, nemoc COVID-19 je strašákem působícím na chování lidí v celé společnosti a ve všech věkových kategoriích. Většinou v pozitivním duchu projevujícím se vzájemnou ohleduplností, tolerancí a solidaritou. Opačnými projevy v menšině. Hněvem, závistí, osočováním, výčitkami a také vyřizováním osobních účtů. Ostatně, ani to však není nic nového pod sluncem. Již jeden z nejslavnějších římských básníků Vergilius, žijící v letech 70 až 19 před naším letopočtem, ve svém nejznámějším díle Aeneis (Aen. II., 316) konstatoval, že **Zuřivost a hněv vrhá rozum do záhuby...**

Ale přenesme se od obecných úvah ke konkrétnímu ději. Jednoho dubnového dne přišel do redakce Zájmy strojvedoucího e-mail s hezkým textem: „...Pracuji jako strojvedoucí (uveďte no pracovní místo) a mám svou práci velmi rád a proto sleduji s obavami současný vývoj. Zároveň bych se chtěl s kolegy podělit o svůj názor na celou situaci a především podpořit své starší kolegy.“ A k tomuto textu byl přiložen článek s názvem **Nezapomínejme v této těžké době na své starší kolegy!** Autor v úvodu nostalgicky konstatuje, že „... Dávno je pryč doba, kdy naše hranice chránily ostatní drát. S ostatním drátem z našich hranic zmizelo i bezpečí, které nám garantoval režim a jeho Pohraniční stráž...“ V dalších řádcích pak zcela nepokrytě útočí na strojvedoucí, kteří pracují v důchodovém věku. „... Nastává otázka, jestli není na čase poslat na odstavnou kolej, v souladu s doporučením ministerstva zdravotnictví, také starší kolegy... Izolujme je, chráňme je před nákazou a uchovávejme si je na lepší časy, coby pomyslně Blanické rytíře... Pomoci jim v těchto těžkých časech můžeme různě. Můžeme jim uvařit oběd nebo přinést nákup. Hlavně nebudme lhositeli!...“

Zájmy strojvedoucího otiskují i kontroverzní názory, které často vyvolávají rozporuplné reakce našich kolegů. Takový postup ostatně předjímá i Listina základních práv a svobod, jako součást ústavního pořádku ČR. Nikdy

však neotisknou žádné vulgarity, názory diskriminující jednotlivce či skupinu spoluobčanů a také anonymy. Samozřejmě nezveřejní ani texty, které by naplňovaly skutkovou podstatu některého trestného činu. Z tohoto hlediska nemohl být otištěn ani zde zmiňovaný článek, **neboť byl podepsán jménem kolegy, který s ním neměl nic společného. Jen jeho jméno zde bylo zneužito!**

Trestní zákoník v příslušném ustanovení definuje, co je poškození cizích práv. Také v duchu této právní normy musí odpovědní redaktori a redakční rady každého seriálního periodika postupovat. Jednání tohoto

Tak jako mnoho jiných kolegů strojvedoucích jsem měl od 15. dubna možnost si prostudovat poučný list č. 16/2020 k mimořádné události (MU) kategorie A2 ze dne 28. července 2019, který nám byl k prokazatelnému seznámení poslán do služebních tabletek.

Musím se přiznat, že po přečtení tohoto dokumentu jsem nevěřil vlastním očím a cítil jsem potřebu se k tomuto dokumentu vyjádřit. Ihned jsem otevřel notebook a myšlenky valící se mou hlavou jsem začal transformovat do binárního kódu. Po pár řádcích jsem si však uvědomil, že to, co píšu, je až příliš silně ovlivněno tím, že se mi „vaří krev“, a tak jsem se rozhodl nejdřív alespoň trochu uklidnit. S odstupem dvou dnů jsem se pak vrátil ke klávesnici a s alespoň trochu vychladlou hlavou se snažil napsat článek, který zde máte možnost si přečíst.

Co se tedy 28. července loňského roku stalo? Asi není potřeba se o tom extra rozepisovat, protože je to exkluzivní záležitost, natočeno kamerou umístěnou na dronu, viděli v televizním vysílání snad všichni. Stručně řečeno

– vlak 64520 projel na trati mezi stanicemi Chodová Planá a Mariánské Lázně, tedy traťovým úsekem s maximální povolenou rychlostí 30 km/h, rychlostí 91 km/h a následkem toho vykolejil.

Vyhodnocení a odpovědnost za MU jsou pak v již zmíněném poučném listě stejně strohé. Omezují se na konstatování, že jediným viníkem je strojvedoucí, který porušil ty a ty články toho a toho předpisu.

Co na tom, že Federace strojvedoucích ČR prostřednictvím svých zástupců již léta upozorňuje, že zavedený způsob informování o změnách TTP ze strany správce infrastruktury a dopravců je nefunkční a neefektivní a může vést k vážné nehodě!

Co na tom, že značení snížení traťové rychlosti předvěstíkem bylo provedeno v rozporu s předpisem D1!

Co na tom, že převedení dočasné pomalé jízdy na rychlostí trvalou (přechodně trvalou) bylo účelové a nebezpečné!

Co na tom, že sami strojvedoucí pár dní před nehodou upozorňovali na nevhodnost

a nebezpečnost provedení způsobu značení a informování o něm!

Předpis máme přece napsaný dobře. Když se pak všichni na všechno vykašleme a budeme si hlavně krýt vlastní záda, tak viník bude jasný a rychle identifikovatelný – strojvedoucí.

Připomeňme si, že ještě na začátku loňského roku byl systém informování o změnách TTP v některých provozních jednotkách (PJ) nastaven jinak než dnes. Někdo určený na PJ prošel změny TTP dodané správcem infrastruktury, vybral a označil pro strojvedoucí podstatné změny a s těmito změnami pak strojvedoucí seznámil v jednoduchém a přehledném dokumentu. Pak si ale někdo jiný zase uvědomil, že tento člověk by v případě nějakého opomenutí mohl nést také zodpovědnost, a proto byla tato pomůcka bez jakékoli technické inovace nebo zlepšení zrušena a povinnost byla přesunuta opět na strojvedoucí. Jednoduše řečeno, systém dvoustupňové kontroly/zabezpečení jsme změnili na jednostupňovou bez jakékoli technické podpory/kontroly/inovace.

Troufnu si tvrdit, že kdyby každý jednotlivý bod, který jsem zde vyjmenoval, našel pozornost a patřičnou odezvu u těch, kteří jsou za něj zodpovědní, a tito pak také nesli případnou část odpovědnosti při vzniku MU, nemuselo k této mimořádné události vůbec dojít. Myslím si, že chybou je i to, že si správce infrastruktury vytváří sám pro sebe předpisy. Je pak vcelku logické, že je vytváří pro sebe způsobem, který ho může zbavit co největší části odpovědnosti za případné problémy. Dovedete si představit, co by se dělo, kdyby si Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) samo pro sebe vytvářelo vyhlášku o pohybu na pozemních komunikacích anebo řízení letového provozu či jednotlivá letištiště utvářela letecké předpisy?

Velice mne mrzí přístup vyšetřovatelů, kteří se při šetření MU spokojí se strohým konstatováním, že ten a ten porušil ten a ten předpisový článek. Tečka. Nikdy jsem se zatím nedočel, co k onomu porušení vedlo.

Pavel Slánský
člen prezidia FSČR

Zklamání nad tím, co vznikne, když se snoubí arogantní alibismus s vyhrožováním

Hlášenky a zase ty naše hlášenky ... Snad svítání na lepší časy

Není žádným tajemstvím, že se najdou i někteří naši kolegové, jež mají formulář Hlášení strojvedoucího jako zbytečné zdržování na závěr náročného směny. Naštěstí to ale takto chápe jen malé množství strojvedoucích. Většina z nás totiž již pochopila, že hlášenka je jeden z možných prostředků, jak komunikovat s železničním světem, s našimi nadřízenými, s představiteli dopravce a jejich prostřednictvím i správcem železniční infrastruktury.

Aby ale i výsledky komunikace byly podle našich představ, je nutné dodržovat stanovená pravidla, a to nejen za strany pisatele, ale samozřejmě i adresáta. Cesty „Hlášenčina putování“ se pak narovnají a zkrátí. Důležitou a vlastně i veskrze aktuální informací je, že po různých jednáních, domluvách a dohadech, **zaměstnavatel nyní vytváří novou aplikaci pro práci s hlášením strojvedoucího.**

Tato aplikace usnadní třídění, přeposílání a doručování mezi jednotlivými drážními složkami, kterých se hlášení týká.

Zkušební provoz ukazuje, že tento postup je dobře nasměrovaný a má i další tvořivý potenciál. Zpětná vazba hlášení se nyní pohybuje okolo 70 až 75 procent. Bývala totiž, a to ještě nedávno, našim kolegům zodpovězena zhruba jen tak z poloviny. A netřeba snad zde ani příliš zdůrazňovat, že Federace strojvedoucích opakovaně požaduje, aby vyjádření zpětně adresovaná strojvedoucímu dosáhla hodnoty absolutní, tedy sta procent!

Pro pořádek si zopakujeme, jaká byla dosavadní praxe. Strojvedoucí, když zjistí závalu na železniční infrastruktuře, která nevyžaduje okamžité zastavení dopravy v daném traťovém úseku, sepiše své hlášení a pak také netrpělivě čeká na odpověď. To ale bohužel zatím mnozí hodnotitelé nepovažovali za důležité. A pak se stává, že právem nespokojený a netrpělivý strojvedoucí sedne a napíše své hlášení znovu, protože předpokládá, že ho někdo někde ztratil. A v takovém případě své hlášení pošle také přímo na ohlašovací adresu HelpDesk, která je Správou železnic provozována pro dopravce. Ostatně dokonce i my jsme tuto variantu dalšího postupu našim kolegům poradili a v našem časopise i několikrát zopakovali.

Ale leccos by mělo nyní být jinak. – Po vyhodnocení hlášenky, případně i opravy pravopisu jejího textu (a někdy odstranění bohužel i vulgarismů), tyto dokumenty na HelpDesk osobně zasílá zaměstnavatelem určený pracovník GR ČD. Vzhledem k tomu se tedy v poslední době stávalo, že docházelo k duplicitě hlášenek (strojvedoucí i zmíněný pracovník GR) a pak byl problém zasílat stejné odpovědi na různá místa.

Prezidium FSČR tedy požádalo ing. Lukáše Vytlačila, který má nyní na odboru 18 GR ČD hlášení strojvedoucích týkající se provozních závad a závad na infrastruktuře na starosti, aby v připravované aplikaci byl bod: **Odpověď strojvedoucímu, který hlášení vytvořil.** Na tom nám opravdu hodně záleží, aby tato zpětná vazba existovala. Bez ní by všechna přijatá řešení byla jen polovičatá. Shodli jsme se tedy na jednotném postupu, a když nyní půjde vše dle našich společných představ, nebude již žádný strojvedoucí muset psát hlášení i na již zmíněný HelpDesk Správy železnic.

Velmi rád zde v této souvislosti děkuji strojvedoucímu Kamilu Burešovi, kterému se vlastní píli podařilo „pohnout stojatými vodami“, v nichž často končila hlášení našich kolegů. Pochvalu, obdiv a poděkování na adresu kolegy Bureše ostatně připojuje rovněž ing. Vytlačil z GR ČD.

Jistě toto není a ani nemůže být zpráva, obsahující vše, co se děje a bude dít kolem tohoto pro nás všechny důležitého tématu. Mohu vám tedy, vážení kolegové, jen slíbit, že se mu budeme i nadále věnovat.

Pavel Slánský
člen prezidia FSČR

Pokračování na str. 2

Poděkování aneb Symbolika dvojice mírně pozapomenutých návštěv

Ajzboňáci všech profesí a ze všech společností, už dva měsíce žijeme v divné době, omezuje nás nákaza z Číny, nesmíme ven, věnovat se svým zálibám, širší rodině a přátelům.

Každý den se děkuje všem v první linii, o tom se nedá diskutovat. Ale hned za tou první linií v závěsu je další, která tento stát udržuje v chodu. Mezi ně patří i velké množství železničářů a železničních společností.

Těm všem bych chtěl poděkovat za jejich každodenní práci. Bez nich bychom se nedostávali do práce, nesvítili a někteří se ani neohřáli. Chybělo by nám množství zboží, které k svému životu potřebujeme a které nám kamiony nepřivezou.

I když je omezena osobní i nákladní doprava, železnice funguje naplno dle potřeb státu a jeho občanů. A bylo tomu tak v podstatě od samého úsvitu železnice. Dráha přežila války, poválečné chaosy, povodně a jiné

přírodní katastrofy. Vždy dobře plnila svoji úlohu. Jediné, co dokázalo dráhu zastavit, byla stávka.

Doufám, že vládě dojde, že tu má organizaci, která má i pro tyto účely předpis a ví, jak na to, aby se i v tak ztížených podmínkách jezdilo. A že nás nespasí těch pár čínských letadel anebo mnohakilometrové kolony kamiónů na hranici.

Pomalou se nám začíná blýskat na lepší časy a to bych přivodil k návštěvi „povolte brzdy mírně“ (jeden dlouhý a jeden krátký zvuk), ta už se nepoužívá. Obracím se proto na všechny strojvedoucí, aby alespoň jednou denně tuto návštěv dali všem kolegům, jako úctu za jejich práci. A obráceně, ostatní personál aby jim pozdrav vrátil, třeba zasalutováním (jako kdysi). Třeba.

A jestli to v příštích týdnech vyjde a většina opatření zmizí, tak to by si zasloužilo zaznít ze všech houkaček a píšťal návštěv „povolte brzdy

úplně“. A následně se už rozjedou všechny osobní, nákladní, pracovní, turistické a nostalgické vlaky. Mělo by nám být lépe. Uvidíme.

Stanislav Falta
občasný strojvedoucí jednoho spolku
a jedné stavební firmy



Základna Zubřícké museální železnice ve Velkém Březně s parní mašinkou, pro tento čas mimořádně vybavenou rouškou

Zklamání nad tím, co vznikne, když se snoubí arogantní alibismus s vyhrožováním

Dokončení ze str. 1

Proč to ten dotyčný udělal a co přístě je nutno učinit jinak, aby k takové nehodě nedošlo. Tato nehoda je přitom ukázkovým příkladem, kde by se skutečně mělo vyšetřovat jako v případech populárního televizního seriálu o leteckých katastrofách. Nejspíš si nikdo nemyslí, že k nehodě došlo z toho důvodu, že strojvedoucí nevěděl, že má jet v úseku za rychlostníkem 30 km/h touto rychlostí, nebo že si řekl, tentokrát se na to vykašlu a přístě ji budu dodržovat, natož aby snad takto jednal úmyslně!

O čem jsem ale bytostně přesvědčen? Především o tom, že kdyby strojvedoucímu „ti ostatní“ alespoň trochu pomohli a o dopravní zodpovědnost se tak s ním rozdělili, k této nehodě by vůbec nemuselo dojít.

Jsem přesvědčen, že k nehodě nemuselo dojít, kdyby někdo na jaře loňského roku nezrušil možnost informovat strojvedoucí přehlednou formou o důležitých změnách v TTP a nenahradil tuto možnost nutností studovat obrovské množství mnohdy bohužel nic neříkajícího textu.

Pokud by nedošlo k účelovému zrušení pomalé jízdy a k jejímu nahrazení trvalou a navíc špatně návěstěnou traťovou rychlostí, měl by strojvedoucí na stanovišti v seznamu pomalých jízd upozornění na toto nebezpečné místo.

Kdyby správce infrastruktury a dopravci brali vážně varování našich kolegů pár dní

před nehodou a zareagovali adekvátním způsobem na ohlášené nebezpečí MU.

Bohužel jsme ale na naše varování vždy dostali jen obecnou odpověď: My máme vše v pořádku podle předpisů. Takže jinými slovy – pokud se něco stane, odpovědnost ponese někdo jiný. Nebylo by ale lepší pokusit se strojvedoucí naslouchat a učinit opatření, která by mohla avizovaným problémům předejít? Právě tento konkrétní případ nám dává jasné vodítko, že finance do tohoto řešení investované by předešly mnohem větší ztrátě spojené s nehodou.

Svíj díl viny bohužel neseme i my sami. Přitom by stačilo tak málo. Skutečně dodržovat všechna předpisová ustanovení tak, jak nás k tomu vyzývá zaměstnavatel. Není ale žádným tajemstvím, že ten stejný zaměstnavatel nás, ovšem samozřejmě jen neoficiálně a víceméně neveřejně, neprokatatelně a tajně, vyzývá k porušování těch stejných předpisů. A pochopitelně jen v zájmu zachování kvality svých služeb, které jako dopravce poskytuje našim klientům. Ale je pak opravdu jen na nás, který hlas uposlechneme.

Kolik z nás se v případě přijetí dokumentů do tabletu skutečně začte do jejich obsahu a věnuje jim patřičnou pozornost? Ví, je to naprosto nezákonné čtení informací, které jsou nám většinou pak naprosto k ničemu, ale když odpovědní zaměstnanci nedokáží efektivně filtrovat informace, tak to nedělejme za ně a nestrkejme hlavu do

oprátky tím, že právě to jedno důležité sdělení budeme ignorovat. Provedme seznámení s dokumenty tak, jak nás k tomu zaměstnavatel vyzývá, a neřekme, že nám to bude místo plánovaných 15 minut trvat i dvě hodiny.

Stejně tak technický stav hnacích vozidel. Jsme neustále pod obrovským tlakem, abychom jezdili na leckdy nedostatečně vybavených HV nebo na takových, která by kvůli svým závadám neměla být provozována vůbec. Neustále máme potřebu být loajální vůči svému zaměstnavateli, což je vcelku přirozené a pochopitelné. Neměla by ale ta dobrá vůle a ochota „to risknout“ být oboustranná?

Ale zpět k onomu poučnému listu. Pomiňme, že Drážní inspekce ještě tuto MU nedošetřila a nevydala závěrečnou zprávu. To, co mě na tomto dokumentu zvedlo ze židle nejvíce, je závěr, který je podle mého názoru sepsán velice arogantně. Dovětek s výhrůžkou o zrušení pracovního poměru je pak jen třesničkou na tomto značně kyselém dortu. Doporučil bych proto první větu závěru doplnit:

Závěrem vyzývám všechny strojvedoucí ČDČ, aby výkonu své služby věnovali zvýšenou pozornost, důsledně dodržovali všechny své pracovní povinnosti a zásady bezpečnosti železniční dopravy, **i kdyby to mělo znamenat nárůst neproduktivních časů a případná zpoždění vlaků.**

David Votruba
člen prezidia FSCŘ

Poznámka redakce: V našem časopise jsme v uplynulých měsících již několikrát informovali o změnách, na nichž pracuje Správa železnic. Na jejím Portálu provozování dráhy byly již na začátku února 2020 například představeny Tabulky traťových poměrů (TTP) pro tři tratě v novém, přepracovaném formátu. TTP tak byly poprvé také zveřejněny ve strojově zpracovatelném formátu XML, který umožní jednotlivým dopravcům tato data dále vhodněji zpracovávat a zpřístupnit svým zaměstnancům. Jde určitě o významný krok správným směrem, který je takto třeba i chápat a přivítat.

Zabránil nehodě na přejezdu

Moudrost starého nepsaného zákona Nespouštěj oči z tratě se znovu potvrdila v úterý 28. dubna 2020 při jízdě osobního vlaku č. 4835 z Náměště nad Oslavou do Brna. Strojvedoucí **Vladimír Dufek** z OCP Východ, PP Jihlava spatřil při výjezdu z obloku vjíždějící tahač s návěsem naloženým šterkem na přejezd P3816 u kamenolomu v definičním úseku Střelice–Tetčice.

Vozidlo zůstalo stát přední částí na přejezdu. Kolega ihned zavedl rychločinné brzdění a opakovaně dával návštěv Pozor. Použitím rychločinného brzdění vytvořil řidiči

časový prostor k opuštění přejezdu. Tomu se snad v poslední vteřině podařilo couvnout mimo traťovou kolej. Vlak o celkové hmotnosti 215 tun zastavil několik metrů za přejezdem.

Po zjištění, že nikdo z cestujících neutrpěl žádnou újmu a na majetku dopravce nebyla způsobena škoda vlak po splnění ohlašovacích povinností a souhlasu výpravčího pokračoval v jízdě. Veřejné poděkování za zabránění nehodě je i v tomto případě zcela zasloužené.

Vladimír Selucký



Pomníček věnovaný památce kolegy strojvedoucího Pavla Trojka, u něhož se každoročně pietně scházejí jeho krmovští kolegové, ale i další účastníci již tradiční benefiční akce. Na druhém snímku je trať č. 312 Bruntál–Malá Morávka, kde k tragédii 15. května 2000 došlo (foto z archivu základní organizace Federace strojvůdčů Krnov)

Od tragédie v Malé Morávce uplynula dvě desetiletí

Dne 15. května 2020 je tomu již dvacet let, jež uplynuly od tragické události, která otfásla poklidným životem nejen v tehdejší provozní jednotce Krnov. Pracovní vlak vedený lokomotivou 742 450-0 z důvodu nebrzdících ložných vozů vykolejil v prudkém klesání před železniční stanicí Malá Morávka.

Členové obsluhy vlaku stihli ještě vyskočit, strojvedoucí **Pavel Trojek**, jenž se do poslední chvíle pokoušel statečně

a chladnokrevně soupravu ubrzdit, ale bohužel zahynul.

V uplynulých dvaceti letech krnovská základní organizace Federace strojvůdčů České republiky vždy v tento den pořádala vzpomínkovou pietní akci a setkání současných i bývalých kolegů, spolupracovníků a kamarádů Pavla Trojka. Nejinak tomu mělo být i letos, v roce smutného jubilea.

Bohužel, kvůli dlouhodobé situaci ve

světě i České republice a z ní vyplývajícím a trvajícím omezením, jsme nuceni letošní Benefici Pavla Trojka zrušit. Zatím není zcela jasné, zda ji uskutečneme v náhradním termínu, nebo až v tom příštím výročí.

Každopádně chceme společně s vámi, alespoň touto cestou, vzdát čest Pavlově památce.

Za ZO FSCŘ Krnov
Zdeněk Kozelský

Kterak chytit hada cizí rukou

Dokončení ze str. 1

„podepsaného anonyma“ považují za snahu chytit jedovatého hada, ale cizí rukou. Takové jednání je nečestné, ba přímo hurné. A nechat si od takového člověka uvařit oběd nebo přinést nákup? Tak to už vůbec ne!

V závěru těchto řádků si dovoluji pár poznámek k práci spoluobčanů v důchodovém věku. Je větší osobní svobody každého, jak se rozhodne. Pracovat nebo nepracovat. Někdy osobní situace nebo zájmy rodiny (studující děti, hypotéky, alimentační závazky)

nutí pracovat i v důchodovém věku. Někdy – a byl jsem toho nejednou svědkem – vedoucí pracovníci doslova prosili, aby kolega v důchodovém věku ještě pracoval. Tuto problematiku nutno hodnotit i podle situace na pracovním trhu. Například mezi léty 2005 až 2015 byla průměrná nezaměstnanost mezi 352 250 osob v roce 2008 až 596 833 osobami v roce 2013. Na jedno volné pracovní místo připadalo 3,9 uchazeče v roce 2008 a **17 uchazečů v roce 2013!** V roce 2019

ale byla situace naprosto odlišná. Nejvyšší nezaměstnanost byla v lednu, a to 245 057 osob, nejmenší v červnu, a to 195 700 osob. Volných pracovních míst bylo nejméně v lednu, a to 331 453, a nejvíce v srpnu v počtu 350 564 volných pracovních míst. **Tedy doslova hlad po lidech ochotných pracovat.** A tato čísla se samozřejmě vztahují i k práci na železnici.

Vladimír Selucký

Jak jsme jezdili v prvním čtvrtletí

V následujících řádcích přinášíme přehled mimořádných událostí (MU) ve smyslu § 49 zákona o dráhách za **I. čtvrtletí 2020**. Článek je zpracován na základě údajů Drážní inspekce. Čísla v závorce znamenají údaj za stejné období roku 2019.

Celkem bylo zaznamenáno 308 MU, při nichž bylo usmrceno 60 osob a 61 osob zraněno. V porovnání s minulým rokem (335) jde o pokles v počtu 27 případů. Velmi nepříznivá je však bilance v počtu usmrcených osob, kde číslo 60 představuje nárůst o 18 případů oproti stejnému období minulého roku (42).

Nežádoucí nárůst v počtu usmrcených osob jde na vrub střetů drážních vozidel

s osobami, kterých bylo ve sledovaném období 75 (48) a zahynulo při nich 56 (38) osob a 19 (12) osob bylo zraněno.

K poklesu MU došlo při střetech na železničních přejezdech. Událo se 28 (44) střetnutí se silničními vozidly. Byly při nich usmrceny 4 (4) osoby a zraněno 22 (12) osob.

Mírný pokles byl zaznamenán také u MU nedovolené jízdy za návštěvídlo zakazující jízdu. Celkem došlo k 40 (55) projektům, z toho bylo 27 (39) při jízdě vlaků a 13 (16) u posunu.

Pokles v celkovém počtu MU lze částečně zdůvodnit poklesem výkonů v osobní i nákladní přepravě v době vyhlášení stavu nouze. Nezanedbatelný

a především veskrze pozitivní vliv má však také příkladný výkon služby našich kolegů, kteří například zabránili nehodám na železničních přejezdech nebo zastavili před překážkou na trati (většinou spadlým stromem). To ostatně dokumentují i články v Zájmech strojvůdce, kde je těmto kolegům zaslouženě vyjádřeno každé poděkování.

Popsaný stav znamená pro všechny kolegy strojvedoucí, ale také ostatní železničáře pracující v provozních profesích u všech dopravců nebo Správy železnic jediné: Opatrnosti není nikdy nazbyt!

Vladimír Selucký

Sladký život v Bohumíně

Vážení kolegové, nejenom proto, abych narušil monotematicnost COVIDové atmosféry, využívám možnosti podělit se s vámi o informace z posledního počínů bohumínské základní organizace. Tamní federanti se rozhodli o něco zpříjemnit život strojvedoucích tím, že uvedli do provozu vlastnoručně sestavený dávkovač příchutí do – nám všem dobře známé – drážní sodové vody. Otcem myšlenky a autorem celého zařízení je člen výboru základní organizace Federace strojvůdců Bohumín, kolega strojvedoucí **Patrik Grabč**.

Patriku, dokázal bys jednoduše poslat, jak celé zařízení funguje?

Zařízení funguje na základě přečtení čipu IN karty, ale je možno použít také jinou kartu. Pokud je karta v databázi, tak se na LCD displeji zobrazí text – schváleno a jméno dané osoby. Na základě toho je možno odebírat limonádu, a to až po dobu 40 s. Po 10 hodinách dojde automaticky k nulování hodnot odběrů a strojvedoucí může čerpat znovu. V případě, že karta není v systému, tak se rozsvítí červená LED dioda, zazní zvukový signál a odběr limonády není umožněn. Sifon bez příchutě je samozřejmě bez omezení a nutností jakéhokoliv načtení karty.

Co Tě přivedlo na myšlenku investovat svůj volný čas a know-how ve prospěch kolegů?

Dlouhou dobu jsme jako výbor, ale i na členských schůzích FSCR Bohumín řešili problémy s odběrem daných limonád, neboť nebyl žádným způsobem zabezpečen, a tak docházelo k tomu, že nám limonády odebíraly také externí firmy, a to v jakémkoliv množství – sami jistě víte, jak se tyto věci mají, a tato tendence byla vzrůstající. Zkoušeli jsme najít firmu, která by daný problém v zabezpečení vyřešila, ovšem bezúspěšně. Snažili jsme se také s vedením ČD Bohumín a OCP Východ zajistit zabezpečení vstupních dveří do místnosti pro lokomotivní čtyry, ale to je dlouhodobě problematické. Na členské schůzi nám však zástupci vedení ČD bylo řečeno, abychom si nějakým způsobem zabezpečili tento sodobar. Z hlediska toho, že je to relativně nová mašinka s možností odběrů až 4 druhů limonád a sifonu, jsem se rozhodl zkusit vytvořit jednoduchý projekt, neboť se v programování PLC a kontrolérů trochu pohybuji. Tento projekt zaujal a nezbyvalo mně nic jiného, než ho dokončit. :-)

Kolegové z výboru mě však dostatečně při realizaci pomohli a přidali se také někteří ostatní strojvedoucí, za což mnohokrát děkuji. A zmíněný čas? No, myslím, že bychom si všichni měli vzájemně pomáhat a podporovat se, a to i ve znalostech a dovednostech jiných.

Jak je tvůj počín přijímán kolegy a těmi, kteří nejsou členy naší odborové organizace? Nevznikají konfliktní situace?

Já si osobně myslím, že na tuto otázku si dokáže každý vytvořit svou vlastní odpověď a budou téměř identické. Naopak vítáme to, že nás oslovila i jiná odborová organizace – OSŽ Bohumín s požadavkem podílení se nákladech a zpřístupnění sodovky pro strojvedoucí z této odborové organizace. Již v této chvíli jsou aktivní karty pro tyto strojvedoucí připraveny.

Peníze až na prvním místě, prozradíš nám pořizovací cenu zařízení a na kolik vyjde jeho provoz?

Požizovací cena zařízení je nyní okolo 5 500 Kč s tím, že je některý materiál v servisní zásobě. Cena zahrnuje zdroj, kontrolér, relé, čtečku, displej, redukce na elektromagnetické ventily, různé stabilizátory a další elektronické součástky. Co se týká nákladů na provoz, tak ty by měly být minimální. Ovšem neustále tvrdím, že se jedná o zkušební provoz.

Nedivil bych se, kdyby o zařízení projevil zájem i další naše základní organizace. Jsi připraven uspokojit poptávku?

Momentálně určitě ne. Naše zařízení je zatím ve zkušební době, chci zajistit stoprocentní funkčnost a doladění programu, následně bych chtěl co nejvíce usnadnit obsluhu, a to zejména při přidávání a odebírání uživatelů z databáze, vlastně vytvořit nějaký jednoduchý administrátorský režim. Mou představou by byl jednoduchý terminál, či vytvoření administrátorského čipu a změny provádět přímo bez nutnosti zasahování do jádra programu. Poté by se snad dalo uvažovat i o rozšíření. Vlastně by bylo poskytnuto schéma zapojení, kontrolér již naprogramovaný a dané členy by bylo možné přidávat respektive odebírat přes jednoduchý terminál v administraci.



Modul sodobaru v Bohumíně



Celkový pohled na upravený sodobar s dávkovačem příchutí do sodové vody

Co bohumínská ZO plánuje do budoucna. Necháš nás nahlédnout pod pokličku?

Někdy na výboru padl názor, že bychom mohli nějakým způsobem zlepšit podmínky na pracovišti pro naše členy, a to také zejména v místnosti pro lokomotivní čtyry. Některé úkoly již jsme splnili, kupříkladu zmíněný sodobar, na míru nový kuchyňský koutek, nyní plánujeme také skříňku s nádobím a přístroje. Měli bychom ale myslet také na ty, kteří nás již opustili, a tak byla vytvořena nová venkovní smuteční vitrína. Plánu je nespočet a také se snažíme častěji komunikovat se zaměstnavatelem a nalézt právě ta nejlepší řešení k uspokojení nás všech.

Patriku, já Ti děkuji a přeji Tobě i členům vaší základní organizace jen to nejlepší do dnů a věcí příchutí.

Jiří Morávek
předseda ZO FS Šumperk



Na snímku z 9. února tohoto roku je v železniční stanici Lysá nad Labem zachycen „Ešus“ 471 001-8 na vlaku 9417 Praha-Masarykovo nádraží–Milovice. Část této jednotky je „vylepšena“ nějakými také umělci, jimž se asi styl náteru, kterým je vozidlo nalakováno, nelíbí, a tak její upravení „k obrazu svému“. A vzali to tzv. z gruntu, včetně oken. Vidět ven přece není nutné!

Text a foto: Jaroslav Krupička

Skupina ČD loni vykázala zisk 1,3 miliardy korun

Podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) loni dosáhla Skupina ČD zisku 1,3 miliardy korun. Na tomto výsledku se podílely všechny její společnosti. Zisková byla také osobní doprava, pro kterou byl rok 2019 náročný z pohledu pokračující liberalizace trhu.

Osobní doprava

„České dráhy obhájily většinu výkonů a zajišťují cca 90 % osobní železniční dopravy v zemi,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský a dodává: „Našimi vlaky loni cestovalo více než 182 milionů zákazníků. Rostla průměrná přepravní vzdálenost i obsazenost vlaků. Více než desetiprocentní růst výnosů jsme zaznamenali zejména na klíčových dálkových linkách a v příměstských vlacích v okolí velkých aglomerací.“ Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro ekonomiku Patrika Horného však proti vyšším příjmům stály rostoucí výdaje: „V řádu stovek milionů korun meziročně vzrostly náklady na trakční elektřinu a zvýšily se také osobní náklady v souvislosti se situací na trhu práce. Segment osobní dopravy nicméně skončil v souladu s plánem. Dosáhl zisku 58 milionů korun.“

Meziroční vývoj základních přepravních ukazatelů ČD (2019 vs. 2018)

ukazatel	2019	2018	rozdíl
počet přepravených cestujících (mil.)	182,1	179,2	2,9 (+1,6 %)
přepravní výkon (mil. osobokilometrů)	8 685	8 225	460 (+5,5 %)
průměrná přepravní vzdálenost (km)	47,7	45,9	1,8 (+3,9 %)

Nákladní doprava

„Ziskový byl v loňském roce i druhý nejvýznamnější segment našeho podnikání. Nákladní doprava vykázala hospodářský výsledek 608 milionů korun a přepravila přes 65 milionů tun zboží. ČD Cargo expanduje na zahraničních trzích a také díky tomu očekává naše největší dceřiná společnost postupnou stabilizaci přepravních výkonů. Případné ztráty ve vnitrostátní přepravě vlivem silné konkurence mají být vyrovnány právě výkony v zahraničí,“ komentuje situaci v nákladní dopravě Václav Nebeský. Mírný meziroční pokles zisku byl ovlivněn růstem cen elektrické energie, zvýšením osobních nákladů v důsledku růstu reálné mzdy zaměstnanců, vyššími odpisy a náklady na financování nových investic.

Další rozvoj podnikání ČD v obou hlavních segmentech do značné míry závisí na tom, jak se firma vyrovná s dopady krize vyvolané šířením COVID-19 v letošním roce a zda bude moci pokračovat v plánovaných investicích do vozidlového parku. Investice ve Skupině ČD loni dosáhly částky více než 8,7 mld. korun. V osobní dopravě to je například probíhající výroba jednotek push-pull a modernizace stávajících vozidel, v nákladní to byl nákup tří interoperabilních lokomotiv, pěti nových dieselových lokomotiv, plošinových a vysokostěnných nákladních vozů a velkoobjemových cisteren.

„Některým denním výpadek tržeb v důsledku opatření proti šíření COVID-19 představuje negativní dopad do našich příjmů v řádu miliard korun, děláme však maximum pro to, aby se nepromítlo do snížení počtu provozního personálu, ani do modernizace vozidel. Například v osobní dopravě začneme příští rok postupně nasazovat do provozu desítky nových vlaků, které se pro nás již vyrábějí. Jde například o dodávku padesáti nejmodernějších vozů pro dálkovou dopravu a také o 31 elektrických jednotek a 5 netrakových patrových jednotek pro regionální dopravu,“ uzavírá Václav Nebeský.

Mgr. Radek Jokl
vedoucí tiskového oddělení ČD

ČD Cargo potvrzuje proměnu v moderního evropského dopravce

Aktivní společnost ČD Cargo, největší dceřiná společnost Českých drah a člen Skupiny ČD, která se zabývá nákladní železniční dopravou, realizovala v roce 2019 zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 664 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku Skupiny ČD pak segment nákladní dopravy přispěl čistým ziskem po zdanění ve výši 608 mil. Kč.

Skupina ČD Cargo přepravila v roce 2019 na vlastní licenci celkem 65 mil. tun zboží, což znamenalo mírný meziroční pokles výkonů. Na tuzemském dopravním trhu však ČD Cargo stabilizovalo svůj tržní podíl a pokračovalo v expanzi do zahraničí.

„Loňský rok nám ukázal, jak rychle se situace na dopravním trhu může měnit a jak je ČD Cargo závislé na vývoji některých průmyslových odvětví. Po úspěšném prvním pololetí roku 2019 jsme se museli vypořádat s poklesem výkonů v řadě klíčových komodit, a to v důsledku klesající výroby elektrické energie z fosilních paliv v České republice, evropské situace v metalurgii a nižší produkce automobilového průmyslu. O to významnější je pro nás pokračující expanze do zahraničí, kde hledáme nové obchodní příležitosti. Aktivně již působíme v Polsku, Rakousku, Německu i na Slovensku a teritorium budeme dále rozšiřovat, abychom dokázali uspokojit požadavky našich zákazníků v celoevropském kontextu,“ konstatuje předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik.

Důležitou součástí strategie společnosti jsou obnova technického parku a vstup na zahraniční trhy. Tyto kapitálově náročnější aktivity musí být podpořeny řadou investic, které spolu s vyšší cenou elektrické energie a růstem osobních nákladů v souladu se situací na pracovním trhu přispěly k mírnému meziročnímu poklesu zisku.

Ivan Bednárik k tomu dodává: „Rok 2019 byl v znamení modernizace parku nákladních vozů i lokomotiv, kam směřujeme maximum našich prostředků. Pořídili jsme další interoperabilní lokomotivy, ale i nové diesely pro svoz a rozvoz jednotlivých vozových záseků. Naš vozový park jsme rozšířili o nové velkokapacitní JUMBO cisterny, univerzální vysokostěnné vozy řady Eanos a plošinové nákladní vozy pro přepravu širokého spektra komodit s využitím vyměnitelných nástaveb.

(Zdroj: tiskové zprávy ČD)

Stovky vlakových souprav prochází preventivní prohlídkou

České dráhy využily sníženou poptávku po cestování a omezení dopravy kvůli koronavirové epidemii k rozsáhlé mimořádné preventivní prohlídce svých vlakových souprav. Preventivní údržba se zaměřila na vady, které sice neohrožují bezpečnost, ale svou povahou omezují funkci či zhoršují použití. Přitom možnosti jejich odstranění v běžné přepravní špičce a při intenzivním využití vozidel jsou omezené.

„Zaměřujeme se na kompletní prohlídky a odstranění závad u jednotlivých konstrukčních celků vozidel a vybavení. Tyto opravy a údržbu sice provádíme i za běžného provozu, ale při plném využití souprav v provozu máme jen omezený čas a můžeme k údržbě odstavit jen malou část vozů najednou. Současný stav

nám tak umožňuje provést nadstandardní údržbu efektivně na mnoha vozech najednou,“ vysvětluje Zdeněk Štěpánek, ředitel odboru kolejových vozidel.

Odstaňují se dlouhodobější drobné závady, jde například o opravy mechanických poškození interiéru, kontroly a opravy osvětlení, funkčnost interiérových a čelních dveří, především pak dveří s elektrickým nebo elektropneumatickým pohonem, seřízení nástupních dveří, ale také odstranění závad vodního a sociálního hospodářství vozidla.

„Současných preventivních prohlídek využíváme i ke každoroční přípravě na nastávající letní sezónu. Díky menšímu provozu však máme na tyto práce více prostoru než v minulosti. Soustředíme se na kontrolu chladicích

systémů a jejich regulace, čistíme filtry, kontrolujeme stav tlaku chladiva, těsnost celého systému klimatizace a doplňujeme chladicí médium,“ upozorňuje Štěpánek.

Preventivní kontroly se ovšem zaměřují i na řadu technických celků, které souvisejí s bezpečnostní drážní dopravou. Jedná se například o kontroly pojezdu vozidel nebo brzdového systému. Mezi nový preventivní výkon, který je součástí výkonu údržby, je zařazeno čištění interiéru vozidel ozónovým generátorem. Každé vozidlo po větší údržbě je takto ošetřeno. Je to moderní způsob zbavování pachů, bakterií, virů a účinnost aplikace je mnohonásobně vyšší než při použití dezinfekčních prostředků.

-tcd-



Ilustrační foto: Jiří AdOLF

Stříbrný šíp v Masarykově Stochově

Sedmého března tohoto roku jsme si připomněli rovných 170 let, jež uplynuly od narození našeho prvního prezidenta svobodného Československa Tomáše Garrigue Masaryka.

Snímek Jiřího Adolfa nás vrací do loňského roku, kdy 9. března České dráhy v rámci akce Den s T. G. M. opět představily veřejnosti renovovaný historický motorový vůz M 260.001 (nově řada 825). V železniční stanici Stochov, odkud Masaryk po pobytu v Lánech často odjížděl na své cesty, si zájemci mohli prohlédnout nejen interiér a stanoviště tohoto historického skvostu, ale mnozí navštívili rovněž vládní salonek a dobové zařízení čekárny. Po šestnácté hodině pak byl Stříbrný šíp vypraven na cestu ze Stochova zpět do Prahy.

Připomeňme si, že motorový vůz M 260.001 byl vyroben na přelomu let 1938/1939 jako prototyp plánované řady, jež měla konkurovat Slovenské střele.

Jeho prezentační jízda pro novináře se uskutečnila 14. března 1939 na stokilometrovém úseku z Prahy do Pardubic, který zrazil za obdivuhodných 68 minut. Bohužel už den poté, po okupaci naší země německými fašisty, vznikl Protektorát Čechy a Morava a osud této řady motorových vozů byl prakticky zpečetěn.

Znovuzrození Stříbrného šípů po dlouhých letech se stalo obdivuhodným počinem a můžeme mluvit o dalším zachráněném klenotu naší železnice.

Text a foto: Jiří Adolf



Hondaři a další příznivci depa Frýdek-Místek na svém letošním březnovém setkání

Vojkovičské setkání Hondařů letos již počtvrté

Devátého března tohoto roku se uskutečnilo již čtvrté setkání Hondařů a příznivců depa Frýdek a zde provozovaných Breljovců, v tomto regionu přezdívaných právě jako Hondy.

Jako obvykle jsme se sešli v příjemném prostředí hostince U Konička ve Vojkovicích u Frýdku-Místku. Přítomno bylo a dobře se bavilo na padesát současných a bývalých mašinfirů, ale tentokrát rovněž mnozí další naši příznivci a přátelé.

Pozvání na tuto již tradiční a velmi oblíbenou akci opět přijali a do Vojkovic zavítali taktéž ředitel Oblastního centra provozu Východ ing. Jan Podstawka a četní další kolegové z ČD, ČD Cargo, stejně jako od jiných dopravců.

Do pomyslné síně slávy Hondařů a depa Frýdek bylo uvedeno hned několik našich členů – dnes už panů kolegů ve výslužbě, a to při příležitosti jejich životních výročí.

Všichni dostali na památku certifikát, který byl pro ně vyhotoven hned ve třech různých verzích, a pamětní odznak.

Aleš Bartolom, ZO FS Frýdek-Místek

Poděkování našemu pozornému čtenáři

Za věcnou připomínku děkujeme našemu pražskému kolegovi Jiřímu Mírvaldovi. V letošním osmém vydání našeho časopisu si povšiml nepřesnosti, která se objevila v textu a u jedné z fotografií patřící k článku Trutnov žil, žije a bude žít mašinkami, jež pro Zájemce strojevedce připravil kolega Jiří Adolf.

Jako jedna z velkých atrakcí loňské podzimní modelářské výstavy, pořádané v trutnovském středisku volného času, zde byl zmíněn funkční model parní krasavice, který je schopen uvést i dospělého člověka.

Nesprávně však bylo uvedeno, že se jedná o Pětasedmu čili lokomotivní řadu 475.1. Ve skutečnosti totiž šlo o více než metr dlouhý model parní lokomotivy řady 387.0, přezdívané Mikádo, vyrobený v měřítku 1:16. Kolega Mírvald se osobně zná i s jeho tvůrcem, a tak mimo jiné připomněl, že se tento obdivuhodný model loni představil i na modelářské výstavě konané u příležitosti oslav 75. výročí Slovenského národního povstání v Banské Bystrici.

Red. ZS

Roman byl můj spolužák

Po přečtení druhého letošního vydání Zájmů strojevedce jsem se rozhodl vám poděkovat za uveřejnění povídky Pišťala, jejímž autorem byl můj spolužák Roman Hedvičák. Společně jsme navštěvovali v letech 1959 až 1963 Střední průmyslovou školu v České Třebové a jeden rok jsem s ním dokonce bydlel na internátě na jednom pokoji.

O jeho úmrtí jsme se dověděli, protože se jako bývalá třída pravidelně scházíme a kromě toho nás o všech novinkách, tedy i těch smutných, zpravuje náš třídní zpravodaj Pavel Mlejnek.

Pamatují si také na ten text jeho povídky, původně otištěné v barevném časopise Železničář

vydáváném nakladatelstvím NADAS. Pokud mě paměť nemýlí, tak u ní byl ještě obrázek dívky v plavkách, jak obrací seno. Ten výjev jsem si pamatuji velmi dobře, ale bohužel dnes už nevycházejícím časopise uveřejňoval svoje obrázky.

Ještě jednou vám především děkuji za vzpomínku na Romana, kterého jsme mezi námi přezdívali Námor. A jak pevně věřím, otištění hezkého příběhu potěšilo nejen mě, ale doufám, že i všechny ostatní spolužáky.

Mnoho úspěchů ve vaší práci přeje Petr Kůžel.



Renovovaný historický motorový vůz M 260.001 Stříbrný šíp

Příběh, o kterém vám chci vyprávět, se stal před 10 lety. Strojvedcoval jsem tehdy v jedné velké výtopně ve východních Čechách. Jezdil jsem v partě s pomocníkem Honzou, na jmeně vlastně tolik nezáleželo, budeme mu říkat třeba ... Bambuškar. Tak tedy Honza Bambuškar byl mladý muž asi třicetiletý, svědomitý, topič skvělý, rozuměli jsme si dobře. Ale měl jednu chybu, vlastně dvě. Ta první byla, že se po službě rád zapomněl s kamarády v hospůdce a přitom, a to byla druhá chyba, vlastnil doma velice energickou a přísnou ženu, která ho držela hodně pod pantoflem.

Ten den, kdy to všechno začalo, byl pátek (vidíte, zrovna nešťastný den). Ale tehdy byla výplata a k tomu jsme měli před sebou několik dní turnusového volna, které jsme si pracně vyjezdili. Umyl jsem se. Honzovi jsem popřál hezké volno a chtěl jsem jít na vlak domů. Ale Honza mi povídá: „Pojď, zaskočíme si ke Švagerkům na dvě piva.“ Odmítl jsem, protože jsem věděl, že dnes o výplatě tam bude velmi „silná sestava“, a také jsem moc dobře věděl, jak a kdy takováhle sezení končí. Ale to už Honza do mě mluvil jak do staré vrby: „Pojď, netrhej partu, chvilku posedíme, pokecáme a příštím vlakem jedeme domů. Fakt. Já taky musím brzy jet, to víš, jak by mě stará doma vyrychlovala. Tak se neboj a pojď.“ A mluvil a mluvil, až jsem se nechal zlákat. Zašli jsme tedy ke Švagerkům. Sedli jsme si do rohu lokálu, povídali si, no a přitom samozřejmě popíjeli. Čárky na táčcích rychle přibývaly, ale co bylo horší, u stolu postupně přibývali i naši kamarádi, kteří končili službu. A jak se časem zábava u stolu dostávala do správného tempa, tak se rychle vytrácelo naše dobré předsevzetí: dvě piva a nejbližším vlakem domů. Ujížděl nám jeden vlak za druhým. Prostě se nám to vymklo z rukou. A když jsme se pak k ránu s Honzou objímali a zpívali opile „Nepudem, nepudem, až to všechno vypijem“ a platili útratu, každý dvě stě korun, přece jen se ve mně hnulo svědomí. Zeptal jsem se Honzy: „A co tomu řekne tvá žena?“

Honza jenom mávl rukou: „Neměj péči, však já něco vymyslím.“ A vymyslel. To jo. Jenomže to jsem ještě netušil co. A vím, kdybych tehdy věděl, na co přijde, rozhodně bych tu útratu zaplatil raději i za něho. Ale tentokrát jsme měli jiné starosti, hlavně najít nádraží a odjet domů, takže jsem se víc o Honzovy domácí starosti nezajímal.

Vajíčka

Asi třetí den po naší návštěvě u Švagerků jsem měl na volno topírenský posun. Sedím pokojně na raportce, když tu se najednou z místního rozhlasu ozvalo: „Strojvedoucí Hedvičák dostaví se ihned na vrátnici. Má tady milou návštěvu.“ Aha, řekl jsem si, to náš šprýmař, vrátný Jakoubek, si zase dělá legraci. Ale šel jsem, nic netuše, na vrátnici. Za zasklenou verandou seděla mladší žena, vrátný Jakoubek jí něco rozšafně vykládal. Ale to už jí ukazuje na mě. Honem jsem zalistoval ve své paměti, jestli už jsem se s ní někdy neseťkal, jestli to není některá z mých zhrzených lásek a nejdě mi dělat scény, ale s ulehčením jsem to zavrhl. Ale vydechl jsem si předčasně. Mladá žena vstala a jde mi rázným krokem naproti. Jestliže jsem prve řekl mladá žena, nevystihuje to tak docela přesně situaci. Byla mladá, což o to, ale žena, dalo by se říct jedním slovem – kyrysar, vysoká, statná, ránu bych od ní držet nechtěl.

A jde přímo ke mně, v ruce hrozivě pohupuje velikou kabelou. A místo odpovědi na můj tichý a vylekaný pozdrav hned mrazivě spustí: „Já jsem Bambuškarová.“ A hned zvyšuje hlas: „Tak to jste vy! Že se nestydíte, prodávat vejce tak draho!“ A to už křičí tak, že se zastavují známí a kamarádi. „Jak si to představujete, prodávat vejce za dvě koruny, když v krámě jsou za 90 haléřů!“

V hlavě mi to buzuje jako v úle. Čekal jsem všechno, ale tohle ne. V duchu vzpomínám na

svou starou maminku a její tři slepičky, které opatruje jako oko v hlavě, jak je zavírá do kurniku, když mají mít vajíčko, aby jí ho, probůh, někam nezanesly, jak pečlivě strádá a počítá, aby jí vajíčka vydala alespoň na dvě lahve na zimu, a v duchu se tomu usmívám. Jenomže jsem se, naneštěstí, neusmíval jen v duchu, ale i ve skutečnosti, což jsem, pochopitelně, neměl. Už jsem se docela probral a slyším teď už řev ženy-kyrysara: „Tak vy se mně ještě budete smát do očí, vy jeden chuligán. Ale já vám to nedaruji!“ A rozmáchla se po mně kabelou. Uznal jsem za vhodné opustit bojiště. Ne snad proto, že bych se bál utřít nějaký šrám, ale hlavně kvůli ostudě před mými kamarády; někteří už se smáli, jiní se opět na mě podezřívavě koukali. Rychle jsem ustupoval a považoval to všechno za nějaký špatný vtíp. Ovšem hlas ženy mě neúprosně dohnal: „Však já si to vyřídím u náčelníka!“ Jen jsem se zmožil na to, že jsem na ni křikl: „Já o žádných vejcích nic nevím!“ Ale to bylo spíš takové zaupění.

Po volnu jsem čekal, že přijde Honza a všechno mi vysvětlí. Jenomže on nikde, prý je nemocen. A tak jsem nevěděl zase nic. Až večer po službě přišel za mnou starý strojevedoucí Felgr, pán před důchodem, dobrák od kosti a povídá mi: „Hochu, hochu, co tě to jen napadlo, prodávat Bambuškarovi vejce za dvě koruny kus, vždyť víš, jakou má ženu. Jsem jejich soused a už u mě dvakrát byla, abych ti vyřídil, že jak ty dvě stovky nevrátíš, že to dá k soudu. Tak, hochu, uděleš nejlip, když jí ty peníze pošleš, ona je všeho schopná.“ Koukal jsem na něho jako na zjevení, ale vysvětlil jsem mu, že o žádných vejcích nic nevím, hospodářství nemáme a sami vejce musíme kupovat. Felgr pokýval hlavou a řekl: „V tom bude nějaká čertovina, hochu, neboj se, já to vypátrám.“

A skutečně. Za dva dny za mnou přišel s úsměvem ve staré tváři. „Tak, hochu, hochu, víš, jak to bylo? Když jsem přišel k Bambuškarům, povidám, že o ničem nevíš, že jsi slušný

hoch, že to s těmi vejci asi nebude pravda. Žena uhodila na Honzu a ten se ke všemu přiznal. Viš, jak jste trnuli u Švagerků? Tak ráno se Honza bál jet domů a jel do Jaroměře, má tam babičku, ta má veliké hospodářství. No a babička měla zrovna pro něho připraveno 100 vajíček, že jim je při nejbližší příležitosti přiveze.“

Když už ale byl Honzík u ní, naskládala je do tašky, aby to odvezl domů. A jak tak Honza jde domů, má strach z manželky, co řekne, ale můj parták, se kterým jezdím, mi přivezl 100 vajec a chtěl za ně 200 korun, tak jsem je koupil, to víš, musel jsem koupit, jinak bych s ním pak měl na mašině peklo. Tak se nezlob. Hochu, hochu, co se dělo potom, když se Honza přiznal, to bych ti nepřál zažít. To se raději nežeň.“

Honzu jsem pak viděl v topírně už jen jednou. Z dálky. Když se ploužil od závodního lékaře. Pod okem monokl, na čele velkou náplast. Zřejmě od pekáče. A jeho žena si pak vymohla jeho okamžité přeložení do staničky, kde bydleli. Zaškolil se na výhybkáře. A k tomu všemu – okna jeho bytu vedou přímo na stanoviště, kde slouží. Chudák.

A tak se staly hned dvě věci najednou. Ztratil jsem Honzu, ale na oplátku získal pověst obratného obchodníka s vajíčky.

Roman Hedvičák

Poznámka: Povídka Vajíčka, jejímž autorem je náš dnes už bohužel zesnulý trutnovský kolega Roman Hedvičák, byla původně rovněž zveřejněna v časopise Železničář, a sice v jeho dvojčísle 7–8 z roku 1976. A stejně jako v minulém případě povídky Pišťala ji zde přetiskujeme s laskavým souhlasem paní Boženy Hedvičákové.

Společenská rubrika

Od května tohoto roku již nebude sedlat železného oře náš kolega Zdeněk Růžička. Do dalších let zaslouženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojevedců Přerov

Třetího května oslavil krásné 55. narozeniny člen ZO Federace strojevedců Mladá Boleslav Robert Šumbera, strojevedoucí ČD Cargo, který aktivně působí ve funkci místopředsedy výboru místní základní organizace. Do dalších let mu přejí hodně zdraví, pohody a spokojenosti všichni členové ZO.



Druhého května oslavil své 70. narozeniny staropacký strojevedce společnosti ČD Cargo, člen základní organizace Federace strojevedců Trutnov, pan Josef Chromý. Do dalších let Pepovi přejeme pevné zdraví, zlepšený zrak a rádi ho na Pace zase někdy uvidíme. Za všechny Brutus

V měsících dubna a května oslavili svá životní jubilea naši kolegové z liberecké základní organizace, šedesát pět let 23. 4. Ladislav Hadrbolec a 7. 5. Miroslav Jansa, oba členové Seniorského klubu při ZO Federace strojevedců Liberec. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorského klubu jim děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

Před několika týdny oslavili své 55. narozeniny dva naši kolegové ze základní organizace FS Pardubice – 15. dubna vedoucí organizace ČD Cargo Martin Nepivoda a 18. dubna strojevedoucí Jiří Havel. K životnímu jubileu jim blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojenost a zejména hodně zdraví přejí výbor a členové pardubické ZO Federace strojevedců.

Dne 17. května oslavil své šedesátiny náš kolega Milan Kučera a 30. května bude slavit stejné životní výročí rovněž kolega František Valenta. K významnému jubileu jim oběma blahopřejí a do dalšího spokojeného života jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a členové základní organizace Federace strojevedců Děčín.

Knihovna ČD znovu otevřena

Unikátní ústřední technická knihovna Českých drah v Kralupech nad Vltavou je od 5. května znovu otevřena. Všem zájemcům o odbornou dopravní a především pak železniční literaturu je k dispozici v obvyklých otevíracích časech třikrát týdně. Na zájemce o studium zde čeká přibližně 120 000 svazků knih a časopisů, map, jízdních řádů, předpisů a množství další, zejména odborné literatury.

„Knihovna bude čtenářům k dispozici v plném rozsahu v již tradiční otevírací době v úterky od 12 do 15 hodin, ve středy od 9:30 do 15:30 hod. a ve čtvrtky od 9:30 do 12:30 hod. Čtenářům a badatelům nabízí plné portfolio služeb. Návštěvníci však musí splnit nutná preventivní hygienická opatření proti šíření nemoci COVID-19,“ říká Martin Navrátil, knihovník technické knihovny ČD.

K těmto bezpečnostním opatřením bude patřit např. vstup a pobyt v knihovně pouze v rouškách nebo jiné ochraně dýchacích cest a s gumovými rukavicemi. Osobám s příznaky respiračního onemocnění, teplotou, kašlem atd. bude z bezpečnostních důvodů vstup zakázán.

K dispozici je i čítárna. Studium v ní je však v současné době doporučeno zatím omezit na minimum a dodržovat v ní, stejně jako v dalších místech knihovny, rozestupy dva metry. Nutné je používat také dezinfekci rukou. Z preventivních důvodů budou vrácené knihy umístěny na dva dny do karantény. Krátce tedy nebude možno takové tituly znovu půjčovat.

Ústřední technická knihovna dopravy se nachází v areálu bývalého depa v Kralupech nad Vltavou v Poděbradově ulici.



ZÁJMY STROJEVEDCŮ – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevedců 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 strojevedce: 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

