

● Podněty a připomínky k umístění návěstidel na našich tratích v dalším článku a fotoreportáži předsedy základní organizace Federace strojvůdců Plzeň Jaromíra Otta ... str. 1 a 2 ● Vyjádření Správy železnic ... str. 2 ● Existuje rovnost před zákonem? ... str. 2 ● Dráždit kobru bosou nohou ... str. 2 ● ETCS a jiné zabezpečovací technologie ... str. 2 ● Konec utopie na vedlejších tratích? ... str. 2 ● Nevšední kresby kolegy Jaroslava Dlhého ... str. 3 ● Fejeton: Ne moc daleko ... str. 3 ● Poslední příležitost objednat si kalendáře na rok 2021! ... str. 4 ●

číslo 12

30. června 2020
ročník 73



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Opatření pro zvýšení úrovně bezpečnosti železničního provozu se nám přímo nabízejí!

Problematika bezpečného železničního provozu sice není nijak jednoduchou záležitostí, na druhé straně ale jistě není zapotřebí ji zde, a zvláště lidem z drážního prostředí, do detailu vysvětlovat. Svě o tom vědí i tvůrci předpisů či odborných technických norem. Svým článkem chci dát podnět nejen tvůrcům dopravního předpisu, ale vlastně i kolegům, účastníkům připomínkového řízení připravovaného nového předpisu SŽ D1, a možná tak částečně přispět k zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

Myslím si, že by státní organizace Správa železnic měla zapracovat buď do nově připravovaného předpisu D1, nebo do vyhlášky, či nějaké technické normy návrh, aby **všechna důležitá návěstidla byla již z dálky dobře viditelná.**

A rozhodně to nelze považovat ze strany nás strojvůdců za jen tak nějakou prázdnotu deklaraci, a tím méně za formální požadavek. Kolegové mi jistě dají za pravdu, že na některých místech tratí jsou rychlostníky nebo jejich předvěstníky osazeny svou spodní hranou i pod výškou hlavy kolejničky. Při takovém

nehodném umístění pak často bývají pokryté rzi a prachem od projíždějících vlaků a údržba (čištění) takových návěstidel, jak máme možnost vidět, se neprovádí (viz obr. 1).

To znamená, že na tratích by bylo vhodné stanovit maximální vzdálenost od kolejničky (např. 2 metry) a také určit minimální výšku umístění nad hlavou kolejničky (např. 2,5 m a maximálně 3,5 m). Strojvůdci na většině lokomotiv pohybujících se na hlavních tratích mají oči cca 3 m nad hlavou kolejničky, na motorových vozech je to přibližně o půl metru níže. Značení (číslování) stožárů trakčního vedení je v ideální výšce očí strojvůdců. Proč by v takové výšce nemohly být umístěny také rychlostníky a jejich předvěstníky, které by tak byly čistější a čitelnější?

V současném předpisu SŽ D1, ale i v nově připravovaném předpisu SŽ D1, se píše, že nepřenositelná návěstidla se umísťují vpravo přímo u koleje, pro kterou platí, nebo nad kolejí s možnými vyjmenovanými odchylkami.

Jednou z těchto odchylek je zajištění stavebně technických parametrů dráhy nebo

dohlednosti nepřenositelných návěstidel, kde je dovoleno umístit na opačné straně (vlevo) přímo u koleje ostatní návěstidla (mezi ostatní návěstidla mj. patří rychlostníky a jejich předvěstníky), pokud v tomto místě nemůže dojít k záměně v platnosti návěstidel. Na některých jednokolejních tratích bývá nešvarem, že předvěstník je situován vlevo od traťové koleje, i když stavebně technické parametry dráhy nebrání tomu, aby byl standardně na pravé straně koleje, a rychlostník k němu patří je pak umístěn vpravo. Bývá to ale také úplně naopak. Stává se, že vlevo je umístěn rychlostník N a ve stejné kilometrické poloze napravo je rychlostník NS, anebo je vše prohoděno vlevo, i když nic nebrání tomu, aby tyto rychlostníky i jejich předvěstníky byly situovány společně na pravé straně traťové koleje (viz obr. 2).

Takový způsob značení mi připadá velmi chaotický a domnívám se, že tak dochází k zneužívání povolené odchylky od standardního značení vpravo přímo u koleje. Tím je částečně ohrožena bezpečnost provozu, protože na síti Správy železnic se provozují také

0 stále namydlených schodech

S velkým zájmem jsem si v č. 11/2020 ZS přečetl článek **Těch proč je spousta... Je strojvůdce jediným viníkem?**, jehož autorem je zkušený strojvůdce Jaromír Ott, předseda základní organizace FS Plzeň a místopředseda redakční rady Zájmy strojvůdce. Neméně mě zaujal také článek **Matematická hříčka s TTP: (16x44) + 96 - 565 - 106 = 129** od mladšího, ale vysoce erudovaného kolegy Kamila Bureše, strojvůdce OCP Střed. Oběma jmenovaným je potřeba za jejich nevšední iniciativu a za volný čas věnovaný zájmu bezpečné železniční dopravy, ale také za odvahu veřejně vystoupit, poděkovat.

O čem vypovídají oba články? O tom, že strojvůdce dnes a denně vozí své vlaky po tratích, které z hlediska Dopravního řádu drah – vyhlášky č. 173/1995 Sb. a navazujících vnitřních předpisů provozovatele dráhy (dříve SŽDC, dnes Správa železnic) v některých případech nejsou vybaveny předepsanými návěstidly tak, jak předpisy určují. Nebo dochází k rozporům mezi údaji uvedenými

v Tabulkách traťových poměrů a faktickým stavem na tratích. Takový stav může být příčinou vzniku mimořádné události s vážnými následky na životech a zdraví lidí a také nemalých hmotných škod. Neodborně hovoříme o namydlených schodech, na kterých se snadno, i při vši opatrnosti, uklouzne. A tím uklouznutím je samozřejmě strojvůdce. Ve vyšetřovacích spisech Drážní inspekce, odboru 18 Správy železnic, ale bohužel také v trestních spisech orgánů činných v trestním řízení, pak nalézáme slova „pochybení lidského činitele“. A také tím „lidským činitelem“ bývá strojvůdce.

Mohlo by se shovívavě hovořit o momentálně vzniklých závadách a nedopatřeních při současně rozsáhlé stavební činnosti na našich tratích. Ne, není tomu tak. Jde o dlouhodobě se vlekloucí problémy, jejichž rychlé řešení je v nedohlednu. Když zalistujeme ve starších ročnících Zájmy strojvůdce, pak nalezneme četné příklady. Viz článek **Svráz českého návěstění** v č. 12 a v dvojčísle 13-14/2015. Nebo článek **Neschopnost nebo lajdáctví** v č. 5/2016. Ale takových článků doplněných fotodokumentací závad lze uvést celou řadu.

A tak se musíme ptát, zda Správa železnic, státní organizace, je z hlediska personálního vybavení, ale také z hlediska finančního krytí její rozsáhlé činnosti na složité infrastrukturu, patřičně zajištěna ze strany státu. Či zda i u této důležité složky státu zásada „šetřit za každou cenu“. Nebo i v její činnosti dochází k selhání lidského činitele? Jde samozřejmě o velmi vážné otázky směřující k tomu, zda Správa železnic, s. o., je v současné době schopna a připravena vždy a všude, tedy bezesbýtku, naplnit díkci § 22 odst. 1, písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, tedy „... provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.“

Odpověď na tuto otázku zajímá nejen strojvůdce v čele vlaků, kteří bývají první obětí oněch pověstných namydlených schodů, ale všechny občany a firmy využívající služby dopravců na naší železniční síti.

Vladimír Selucký

Pokračování na str. 2

Nikoliv banální příběh z času rozvolňování

Je sobota 13. června, již od rána mimořádně slunečný den, ve kterém teploty dokonce i ve stínu budou brzy atakovat třicetku. Díky pokračujícímu rozvolňování opatření proti údajně slábnoucí koronavirové epidemii je při pobytu venku již možno odložit roušky, ovšem ve vnitřních prostorách, a zejména pak v prostředcích hromadné dopravy, stále ještě zůstává striktní povinnost je nosit. A kde je tedy onen v nadpisu článku slíbený příběh?

Z brněnského hlavního nádraží pět minut po půl osmé vyjíždí směrem na „Vláru“ vlak Sp 1761, jehož cílem po necelých dvou hodinách jízdy bude Staré Město u Uherského Hradiště. Vzhledem k již zmíněnému mimořádně pěknému počasí je vlaková souprava velmi slušně zaplněna a lze kvitovat s povděkem, že cestující dokonce ukázněně respektují onu povinnost mít roušku zakrývající ústa i nos. Tedy až na výjimky... Nevím, jak je tomu v motorovém voze 842 016-8, ale u nás v přívěsném voze Bdt 50 54 20-29 231-8 (obě vozidla ve stavu ČD OCP Východ) takto otevřeně nedaleko mě „revoltuje“ snědý mladý muž. Má kolem pětadvaceti a na pažích jeho svalnatého těla se rýsuje mnohačetné obrazové velmi odvážné tetování. Stejně jako ostatní cestující kolem se rozhodují, že s ním o zmíněné povinnosti být „zarouškovan“ raději nebudu diskutovat. Všichni vyčkáme a doufáme, že tak učiní průvodčí při kontrole jízdních dokladů. Jenže to už jsme mezitím ve Slavkově, kde onen „rebel bez příčiny“ (kupodivu až při výstupu vlaku i on s rouškou na ústech) je v cíli své cesty, a to aniž by předložil jízdenku, natož aby si vyslechl, že se zachoval bezohledně a porušil pravidla, díky jejichž nerespektování vůbec neměl ve vlaku co pohledávat.

Velmi pečlivá paní průvodčí přichází až za Slavkovem a já se jí konečně mohu zeptat, přesněji si od ní jen nechat potvrdit, co tuším. Ač je tato vlaková souprava velmi krátká, motorový vůz není s tím naším přívěsným vůz přuhočí. A jak se dozvídám, je to na této trati (a nejen na ní), ale i v celém jihomoravském regionu celkem běžná provozní praxe. To byl ten pravý důvod, proč ke kontrole jízdenek nedošlo a vlastně ani nemohlo dojít! A je zřejmé, že dokud tomu tak bude, mají docela dobrou šanci úspěšně podvádět dopravce nejen černí pasažéři, ale chovat se neukázněně

i různí typci, jak tomu bylo v tomto našem popisovaném případě.

Je tedy ale ještě jeden moment, který tento pro mnohé čtenáře doposud dost možná spíše nudný a banální příběh rázem staví do poněkud jiného světla. Dokonce si dovolím tvrdit, že přibude vykřičník. Pomineme-li předchozí řádky (riziko úniku tržeb apod.), vlaková souprava musí být přece průchozí hlavně z bezpečnostních důvodů! Zvláště při vzniku požáru anebo jiného provozního maléru se totiž z téhle jen zdánlivé maličkosti může zrodit v krajním případě i tragické memento! A není žádným tajemstvím, že tohoto vážného rizika jsou si dobře vědomi také mnozí naši kolegové strojvůdci (například ti z Veselí nad Moravou), a tak si tu svoji vlakovou soupravu často raději sami zprůchozí. Jednoznačně tak ale provádějí to, co má mít v povinnostech úplně někdo jiný! A to je nejen důvod k zamyšlení, ale především k ráznému přijetí opatření, aby se těmto nedostatkům co nejdříve zamezilo!

Libor Poláček

Díky, předsedo!

Rád bych následující řádky začal trochu jinak, ale... Po necelých čtyřech letech rezignoval na funkci předsedy základní organizace Federace strojvůdců Šumperk náš kamarád a kolega, Jiří Morávek mladší, který do funkce přišel odhodlaný omladit zaběhnutý systém odborářské práce po starších mazácích, kteří už tak nastavili laťku dost vysoko. Ničméně nový předseda tu laťku nejen udržel, ale v mnoha ohledech i razantně zvýšil. Rezignace nyní přišla z důvodů a příčin, které chápeme a rozhodně mu je nemáme za zlé. A tak mu alespoň tímto krátkým článkem rád za nás za všechny říkám – velké díky!

Jirku znají spousta lidí i mimo Šumperk a určitě mi dáte za pravdu, že do všeho šel doslova po hlavě, uměl prosadit svou, dokázal poradit i pomoci, ale hlavně stál za členy své ZO. Za relativně krátkou dobu dokázal pro Šumperk udělat mnohé. Nového předsedu a celý výbor budeme volit na podzim příštího roku a já pevně doufám, že budou alespoň z polky tak dobří a důslední, jako byl právě Jirka. – Tak tedy ještě jednou díky, a snad se brzy potkáme na nějaké společné akci!

Za ZO FS Šumperk Jiří Bobalík



Z obr. 1 je zřejmé, že při nízkém umístění často bývají návěstidla pokryté rzi a prachem od projíždějících vlaků. Při stávající údržbě zanedlouho opticky splnou se šterkovým ložem (foto: Petr Štáštka). Obrázek 2 dokumentuje rychlostníky N a 3 společně se staničnickem vlevo a rychlostník NS vpravo (Chodová Planá). Foto: Jaromír Ott



Na obr. 3 rychlostníky N a 3 vlevo a rychlostník NS vpravo od koleje pohled z lokomotivy ř. 742 (Ošelín) Foto: Jaromír Ott





Obr. 5



Obr. 6

Pohled z lokomotivy ř. 363 na předvěstník 3 společně se staničnickem na stožáru trakčního vedení vlevo od koleje (Sulislav). Předchozí obrázek 5 můžete srovnat s jiným pohledem, tentokrát z lokomotivy ř. 742. Rovněž na předvěstník 3 společně se staničnickem na stožáru TV vlevo od koleje (Sulislav, obr. 6) Foto: Jaromír Ott

Opatření pro zvýšení úrovně bezpečnosti železničního provozu se nám přímo nabízejí!

Dokončení ze str. 1

i v místech bez protihlukové zdi. Stožáry, které jsou postaveny v jedné ose, se při pohledu do dálky vzájemně překrývají. Tím může dojít k pomýšlené záměně rychlostníků se staničnickými s kilometrickou polohou, které se na tyto stožáry také umísťují. Vhodnější by bylo instalovat je na vodorovné konzoly a posunout (vystrčit) je blíže ke koleji na nově určenou vzdálenost a zlepšit tak jejich viditelnost.

Dále by bylo dobré opatřit předvěstníky nebo předvěstní štíty širším bílým okrajem, jak tomu bývalo dříve, nebo je alespoň nějak zvýraznit, aby nedocházelo k jejich splývání s přírodou. Inspirací by tak mohlo být silniční dopravní značení v místech zvýšeného rizika dopravních nehod.

Možná by také stálo za úvahu vytvořit takzvaný Opakovací předvěstník nebo předvěstní štít, který by mohl být v polooviční vzdálenosti před rychlostníkem nebo začátkem pomalé jízdy při snížení traťové rychlosti o více než 40 km/h. Eliminovat by se tím tak riziko možné nehody v případě přehlédnutí „hlavního“ předvěstníku nebo předvěstního štítu, což je pro strojvedoucího velmi důležité návštěvidlo (viz závažná nehoda u Chodové Planě).



Plzeň 2. traťová kolej, staničník umístěný nad číselným značením stožáru TV, rychlostníky N jsou umístěny na dalším sloupu trakčního vedení, ale ten je postaven ve výšce protihlukové stěny a na vzdálenost cca 70 až 80 metrů tedy nejsou vidět celé (obr. 7). Strojvedoucí tak pohledem ze stanoviště svého hnacího vozidla registruje bohužel jen jejich část. Foto: Jaromír Ott



Obr. 8



Obr. 9

Cca 200 metrů před vjezdovým návěstidlem do Domažlic od Poběžovic (obr. 8). Z vjezdového návěstidla je vidět pouze svítící žlutá (návěstí výstraha) — 3. června 2020. Druhý záběr (obr. 9) byl pořízen cca 150 metrů před vjezdovým návěstidlem do Domažlic od Poběžovic. Vjezdová návěst není vidět! Jestli si někdo z čtenářů myslí, že vzdálenostní upozorněvadlo s třemi trojúhelníky bylo vidět lépe, tak se mýlí! (3. 6. 2020) Foto: Jaromír Ott

Stanovisko Správy železnic k článku kolegy Otta

V současné době se připravuje novelizace předpisu SŽ D1, která je v nyní prvním kole připomínkového řízení. Při tvorbě novelizace předpisu SŽ D1 samozřejmě byla a je snaha řešit i problematiku umístování nepřenosných návěstidel, včetně rychlostníků a předvěstníků. V článku jsou zmiňovány příklady, které jsou samozřejmě řešitelné a již v minulosti byl právě pro takové případy zařízení HelpDesk s názvem „SŽDC HelpDesk dopravci“, na který mohou dopravci zasílat své podněty týkající se závad na provozované železniční dopravní cestě v síti spravované Správou železnic, např. právě snížená viditelnost návěstidel, vegetace, která může zasáhnout do průjezdného průřezu, poškození výstroje dráhy, podmaččení trati apod.

Ing. Eduard Tržil, MPA, ředitel odboru, úsek náměstka pro řízení provozu, odbor řízení provozu, Správa železnic, s. o.

ETCS a ostatní zabezpečovací technologie

Původní myšlenkou ETCS bylo nalézt jednotnou náhradu pro existující různé a částečně zastaralé vlakové zabezpečovače a tím získat jednotný vlakový zabezpečovač pro celou Evropu, který by umožňoval příhraniční provoz po celé Evropě. To znamená, že vlakový zabezpečovač ETCS s traťovými a vozidlovými komponenty byl původně zamýšlen jako čistá nadstavba existující signalizace. V případě ETCS L1 ve vazbě na návěstidla, u ETCS L2 pak přímo navázáním na stavědlo. Historicky vzniklá železniční signalizace se skládá dohromady ze samostatných funkčních bloků. Zatímco stavědla s informacemi o hlášení volnosti oddílů ovládají venkovní jednotky jako návěstidla a výhybky, řídicí technika poskytuje potřebné přídatné informace pro hladké a efektivní řízení dopravy. Současný trend moderních vlakových zabezpečovačů jednoznačně směřuje k ETCS L2 a ETCS L3, virtuální prostorovým oddílům a automatickému provozu vlaků (ATO). Při této přeměně tradičního signalizačního systému splynou

v konečné výstavbě stavědla, řídicí technika a vlakový zabezpečovač v jediný nový a integrovaný funkční blok.

V závislosti na zemi a železniční správě existují různé strategie a koncepty, jak ETCS optimálně implementovat. Pro realizaci a vstoupení ETCS v konkrétním provedení není tato přestavba jako doposud „jednoduchou“ nadstavbou existující infrastruktury, ale představuje plnou integraci do řízení dopravy. Což znamená plnou obnovu a změnu složení infrastruktury a představuje rovněž velký časový prostor a velké náklady na modernizaci. Je třeba si uvědomit, že tato strategie je spíše vhodná pro zahrnutí do dlouhodobého plánu, a není vhodná pro potřebné a v krátké lhůtě zamýšlené obnovy výběhových současných systémů vlakových zabezpečovačů včetně přestavby na ETCS. Pro tratě, na kterých se neočekává žádné střední ani dlouhodobé kapacitní omezení, je nadbytečné vkládat do nich v předstihu vysoké investiční prostředky. Čas ukáže, že současná signalizace s ETCS

jako nadstavbou by byla nejlepším a hospodárným řešením. A proto je i nadále v četných zemích u různých železničních správ zaváděn systém ETCS L1 se stoupající tendencí, především pro jeho rychlou a nákladově příznivou implementaci.

Pokud se podaří vybavit vlaky systémy pro kontrolu celistvosti vlaku (Onboard systém vozidel), tak budou z infrastruktury odstraněny i prostředky pro hlášení volnosti a obsazenosti koleje. Problém v současné době spočívá v tom, jak vyřešit tento systém u nákladních vlaků. Přes rádiovou síť zprostředkují tyto systémy kontinuálně přesnou pozici vozidel infrastrukturním systémům. Prostřednictvím této lokalizace vlaků a jejich pozice v reálném čase mohou být tradiční oddíly a traťové úseky zcela zrušeny a přestavěny na signalizační systém Moving-Block. Proto je nutné všechny postupné kroky zvážit nejen z hlediska realizace, ale také z hlediska nákladů a kapacit realizačního týmu.

Ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Existuje rovnost před zákonem?

V médiích nenápadně proběhla informace, že řidič kamionu, který způsobil 6. září loňského roku v Praze velmi vážnou nehodu, se dočkal zkrácení trestu.

Jen pro informaci. Za tuto nehodu byl devětašedesátiletý řidič ze Srbska potrestán odnětím svobody v celkové délce čtyři roky, ač mu původně hrozilo let osm. Nyní si podle rozhodnutí soudu odsedí jen roky dva.

Co k tomu říct? Jen tak na okraj se dozvídáme, že dotyčný řidič v okamžiku nehody byl již téměř dvacet hodin nepřetržitě na své cestě ze Srbska a spáchal během ní více než dvacet přestupků. A díky skutečnosti, že je ve vazbě již od zmíněné nehody, může si brzy požádat o podmínečné propuštění.

Pokud by se stala nehoda, při které by se prokázalo, že strojvedoucí něco porušil nebo překročil nějaké bezpečnostní limity, byla by

to zřejmě jedna z hlavních zpráv dne. Zřejmě takovým způsobem, jak byly mediálně pokryté loňské případy, kdy strojvedoucí projeli návěst Stůj. V televizních a veřejnoprávním rozhlasu se pak nějaký čas ani nemluvalo o ničem jiném.

Jak je tedy možné, že soud může ve vztahu k hazardujícím řidičům něco takového vůbec dopustit? Jen velkým štěstím se zmíněná nehoda obešla bez ztráty lidského života, jelikož v tom postiženém vlaku jelo v tu chvíli přes dvě stě lidí! Fotografie rozbité vlakové soupravy jsou všeobecně známy a kolega v čele tohoto vlaku se zcela jistě ten den podruhé narodil.

Chápejte, že nikomu nepřeji nic zlého a věřím, že dotyčný řidič si tuto chybu bude pamatovat do konce života. Avšak ve svých sedmdesáti letech jet téměř dvacet hodin bez přestávky, nedodržovat žádná bezpečnostní pravidla a porušovat zákony, to je nejen hodně zarážející, ale hlavně zcela nepřijatelné!

Na základě dřívějších zkušeností jsem si skoro jist, že kdyby byla chyba na straně strojvedoucího, soud by k takovým závěrům rozhodně nedospěl. Taková je často cena našeho života v čele vlaku...

Evžen Mikolajek

Čtenářský ohlas

Kolega Petr Kůžel reagoval na událost, kterou 27. května v Brně zaznamenal nejen on, ale i mnohá naše média, tedy rozhodnutí odvolacího krajského soudu v kauze střetu dvou osobních vlaků, k níž došlo 5. března 2019 v železniční stanici Brno hlavní nádraží

V obsáhlém zamyšlení, adresovaném redakci Zájmů strojevodce, ocenil racionální rozhodnutí senátu Krajského soudu v Brně, který po opětovném zhodnocení všech okolností, jež vedly ke vzniku této nehody, velmi správně rozhodl o zrušení trestu zázaku výkonu povolání, který byl původně uložen strojvedoucímu. V této souvislosti kolega Kůžel vyzvedl i práci právní zástupkyně kolegy strojvedoucího, smluvní advokátky Federace strojevodců České republiky Mgr. Jany Vargové.

Jaromír Ott
předseda ZO FS Plzeň

Konec utopie na vedlejších tratích?

Velmi mne potěšila zpráva, která proběhla v Událostech na prvním programu České televize v sobotu 23. května a z které vyplynulo, že na vedlejší trati nebudeme kupovat drahé evropské vlakové zabezpečovače.

Když jsme jako Česká vědeckotechnická společnost spojili kritizovali v NIP ETCS 2017 (národní implementační plán – pozn. redakce ZS) to, že na vedlejších tratích by měl být instalován evropský vlakový zabezpečovač ETCS a dopravci by měli mít za povinnost pořídit třeba i do těch stávajících starších „motoráček“ tento drahý systém, tak jsme byli odbohem pro železnici ministerstva dopravy odmítnuti.

Některé státy, tedy přesněji jejich ministerstva dopravy, rozpracovaly finanční rozbor s ohledem na železniční techniku a její státní v příštích 15 až 30 letech a také na následný dopad na pořízení nového systému, samozřejmě již s ETCS. K tomu u nás ovšem vůbec nedošlo, a proto budování ETCS na vedlejších tratích je stále rozporným bodem.

Je přece pořádný rozdíl, když taková trať prošla přestavbou v posledních pěti letech a životnost tohoto nového zařízení je dalších 35 let, nebo se jedná o trať, kde nejsou ani svítelná návěstidla, či je zařízení zde provozované již starší půlstoletí.

V loňském roce se konala v Českých Budějovicích konference SŽDC

Aktuálně – po uzavěrce

Dne 22. června 2020 byl u ČD všemi odborovými centrálními podepsán Dodatek číslo 2 k „Dohodě o částečné nezaměstnanosti“, podle něhož od 19. 6. do 31. 7. 2020 bude zaměstnancům postiženým částečnou nezaměstnaností poskytována náhrada mzdy ve výši 80 % průměrného výdělku. V období od 1. do 18. června 2020 nebude institut částečné nezaměstnanosti uplatňován.

Zároven bude z důvodu ukončení omezení dopravy od 1. 8. 2020 obnoven turnusový režim, vyjma případů, kdy nemůže zaměstnavatel z provozních důvodů zaměstnancům vypracovat písemný rozvrh směn na stanovené období.

Blíže, zejména k definování zde zmíněných „provozních důvodů“, viz informační servis prezidia FŠČR a webových stránkách www.fscr.cz!

„Zabezpečovací a telekomunikační technika na železnici“. Na této konferenci představil náš železniční průmysl levnou variantu ETCS pro vedlejší trati našeho výrobce zabezpečovací techniky.

Jsem opravdu rád, že se začínají napravnout „utopické myšlenky“ některých úředníků ministerstva dopravy.

Ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Dráždění kobry bosou nohou

Dovolím si jen několik postřehů ohledně návrhu provádět traťové poznání formou sledování videa jednotlivých tratí, které se čas od času objevuje, například naposled v souvislosti s obnovením železničního provozu na rekonstruovaném Negrelliho viaduktu v Praze.

Abych ujasnil svůj postoj hned na začátku. – Považuji takový postup za naprostý nesmysl! A nemohu pochopit, jak někteří strojvedoucí vůbec může přistoupit na myšlenku, že by to bylo proveditelné.

Nejde jen o skutečnost, že projedu nějakou trať, daleko důležitější je, že kolega, u kterého traťové poznání dělám, mne upozorní na všechny záležitosti, skrytá nebezpečí, například na podzim – „Tady pozor na listí.“; „Tady a tady začni brzdit!“ nebo „Pozor, tento přejezd je nepřehledný...“ Ale jde také o styl jízdy a všechny důležité informace, které potřebujeme k vedení vlaku znát.

Nikdo si přece nemůže myslet, že budu sedět u televize a potom hurá na trať! Na něco takového, vážení autoři tohoto návrhu, rovnou zapomeňte!

Jak může někoho, zvláště ve světle události kolem loňské závažné nehody u Chodové Planě, kde traťové poznání hrálo bohužel roli zcela zásadní, vůbec něco takového navrhnout?! Vždyť je to cesta do pekla a ono pověstné dráždění hada bosou nohou. Tohle se prostě může vymstít. A tak pevně věřím, že tyto návrhy budou jednoznačně a navždy smeteny ze stolu!

Evžen Mikolajek



„Hektor“ tehdejších Československých státních drah T 435.0, pro který byl typický tzv. pensylvánský podvozek, v tomto případě zaskočil za parní lokomotivu v čele osobního vlaku na trati Horní Dvořiště–České Budějovice. Kresba Jaroslava Dlhého zachycuje situaci z léta 1964

Nevšední kresby kolegy Jaroslava Dlhého

V tomto vydání našeho časopisu vám poprvé, a zdůrazňujeme, že moc rádi, představujeme kresby kolegy Jaroslava Dlhého. Ten si svůj velmi těsný a až srdečný vztah k dráze uvědomil už od dětství a lze říci, že práce na železnici se mu pak stala doslova celoživotním posláním. A nyní tento strojevodoucí, který je dnes již ve výslužbě, svoji lásku k železnici projevuje mimo jiné také v malířské tvorbě, kterou se mu daří zachytit zajímavé momenty z naší železniční historie i současnosti. Jsme přesvědčeni, že ukázky z jeho tvorby udělají radost také mnoha čtenářům Zájmů strojevodce.

K železnici ho pravděpodobně přivedl děda, který byl u tehdejších ČSD pochůzkářem v Táboře a který malému Jaroslavovi k jeho velké radosti často kreslil „mašinky“. Do roku 1971 kolega Dlhý bydlel v Moravském Karlově a už tam také pozorně sledoval železniční provoz. Připomeneme si, že tato obec se nacházela na lokalce Dolní Lipka–Štítý, kde v té době ještě v čele některých vlaků jezdily také parní lokomotivy.

Na prázdniny jezdil k dědovi do Táboře a na nádraží tak trávil celé dny. A když se nakonec do Táboře přestěhoval s rodiči, padlo rozhodnutí, že nastoupí do Středního

odborného učiliště železničního v Českých Velenicích, a to do učebního oboru mechanik motorových lokomotiv pro pobočné lokomotivní depo Tábor. Po ukončení školy a následné dvouleté vojenské službě přestoupil do PLD Veselí nad Lužnicí. Od roku 1977 jezdil jako pomocník strojevodoucího a ještě dokonce nějaký čas topil na zde dosluhujících parních lokomotivách.

V roce 1980 složil strojevodcovské zkoušky, a jak bylo tenkrát zvykem, začínal na topírenském posunu. A také dále už to pak bylo jako u mnoha jiných kolegů, tedy práce na záloze, zařazení letmo, služba na manipulačních nákladních vlcích, na tzv. průběžáckých (vlaky Pn) a po pár letech pak následovala služba v elektrickém osobním turnuse. A není bez zajímavosti, že právě v něm se často střídal na lokomotivě s Ivem Vlachsým, dlouholetým předsedou základní organizace Federace strojevodců v Veselí nad Lužnicí a v neposlední řadě také předsedou redakční rady Zájmů strojevodce. Po oddělení nákladní dopravy od Českých drah a vzniku jejich dceřiné společnosti ČD Cargo až do odchodu do předčasného důchodu v roce 2017 kolega Dlhý dojezdil právě u tohoto nákladního dopravce.

Osobní zkušenosti měl s velkým množstvím hnacích vozidel. Počínaje parní lokomotivou řady 556.0 (Štokr) přes motorový vůz M 131.1, motorové lokomotivy řad T 212.0, T 334.0, T 444.0, T 466.0 (735), T 466.2 (742), T 669.0,1 (770,771) a T 679.1 (781) Sergej. Posléze elektrické lokomotivy řad S 458.0 (210), S 489.0 (230), S 499.0 (240), a později ES 499.1 (363) a konečně rekonstruované 363.5. Dodejme ještě, že z Veselí nad Lužnicí jako strojevodoucí jezdil na Horní Dvořiště, ale často se vydával také na Brno, a to buď přes Prahu a Kutnou Horu, nebo přes Jihlavu a Havlíčkův Brod. Se svými vlaky vykonával strojevodcovskou službu i na trati České Budějovice–České Velenice.

A v souvislosti s tím, že Jaroslava Dlhého v našem časopise nyní budete vnímat především jako autora krásných kreseb ze železničního prostředí, pro úplnost uvedeme, že kreslil už od malička a také na učilišti v Českých Velenicích chodil do malířského kroužku, který byl zaměřen pouze na železnici. Co pro něj v dnešní době kreslení znamená? Jak jednotlivé obrázky vznikají? Zvolil si typ lokomotivy a pak pátrá v dostupné literatuře o její historii. „A v neposlední řadě je to opravdový relax,“ vysvětluje, proč se na zaslouženém odpočinku věnuje právě této zálibě.

Marek Poláček



„Vzpomínka na Ex 54 Vindobona, s kterou jsem několikrát jel coby cestující,“ píše k této kresbě kolega Jaroslav Dlhý. Je na ní VT 18.16.05 dne 10. července 1968 na trati v Českých Velenicích. Motorové jednotky s diesellovým pohonem a hydrodynamickým přenosem výkonu, vyráběné ve východoněmeckém podniku VEB Waggonbau Görlitz, provozovaly Německé říšské dráhy (DR) od r. 1963. Osm těchto jednotek bylo určeno pro mezinárodní expresní dopravu, čtyřvozová verze měla maximální povolenou rychlost 160 km/h a šestivozová 140 km/h (zdroj cs.wikipedia.org)

Povinně místenková přeprava v 1. vozové třídě ZSSK

Na základě sdělení Železniční společnosti Slovensko informujeme, že od 18. května 2020 vešlo v platnost 8. vydání Prepravného poriadku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. (Všeobecné prepravné podmienky) Vnútroštátna osobná doprava (PP ZSSK). V souvislosti s tím dochází k zavedení povinné místenkové přepravy v 1. vozové třídě všech vlaků ve vnitrostátní přepravě ZSSK. Pro držitele In Karet s aplikací železniční průkazka při cestování v 1. vozové třídě

je zakoupení místenky do všech vlaků povinné bez rozdílu, ať již držitel In Karty nastoupí do vlaku na české nebo slovenské straně. Kompletní informace naleznete v Opatření k zavedení povinné místenkové přepravy v 1. vozové třídě vlaků ZSSK (č.j. 1491/2020-O10, ze dne 4. června 2020), které je k dispozici na personálních útvarcích dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Fejeton: Ne moc daleko

Říkal to nejspíš i váš dědeček o té chalupě na druhém konci vsi, která byla daleko, „tři prdele daleko“. Dědeček nebyl žádný sprosták, to vůbec ne; šlo nejspíš o nějakou delkovou míru, která za jednotku měla jednu prdel.

Na Katedře pomocných věd historických a archivního studia Filozofické fakulty Univerzity Karlovy měli na téma historická metrologie všude tři prameny, jenomže ty jsem už měl v ruce v knihovně Akademie věd ČR, takže nic nového o mé zvláštní délce. Vědci na této katedře si však ani na okamžik nemysleli něco nedobrého o předcích, kteří i podle jejich zkušeností mluvili o dálkách vzdálených několik prdelí, naopak, říkali, že pokud se dopátráme původu té míry, máme jim dát vědět.

Kolega Milan Hodík, kterého zde vděčně připomínám, měl z kterési hospody známého železničáře. Tedy on to vlastně nebyl železničář, ale nádeník, totiž pomocný dělník pracující za mzdu na den. A ten mu vyprávěl, jak stavěl železniční tratě.

Na stavbu železniční tratě, ba dokonce každého většího úseku tratě, existují plány, vlastně technické výkresy. Na kterých je o železničním svršku zaznamenáno vše, včetně kolejí a jejich párů, tedy kolejnic. Všechny délky, všechny vzdálenosti jsou přesně popsány v kótách. Aby konstruktéři nemuseli psát číslíčka do každé kóty nad každou kolejnicí,

když je každá kolejnice stejně dlouhá, jsou tato čísla nahrazena indexem. K dispozici bylo třeba řecké písmeno omega, tady je – ω. Takže jediné písmenko ω na výkresu znamenalo jednu kolejnici. Kdyby tam bylo nad kotovací linkou napsáno 3 x ω, znamenalo by to tři kolejnice v tehdy standardní délce.

Nelze očekávat, že dělníci na stavbách tratí byli tenkrát vysokoškolsky vzděláni, a tudíž seznámeni s řečtinou. Písmenka omega tedy četli podle toho, jak upřímně řečeno doopravdy vypadají, když nahlíželi do výkresů parťaťroví přes rameno. 8-)

Takže zbývá už jenom vědět, kolik bývala ona standardní délka kolejnice. Měnila se podle technologických možností výroby, u nás asi nejspíš třeba v Trinci, na dlouhá léta se prý ustálila na 25 metrech. Takže jestliže bylo něco vzdáleno jako tři kolejnice, tedy tři omega, rozuměj tři prdele, bylo to vzdáleno 75 metrů. Vlastně ani ne moc daleko.

Odevzdávám tento výdobytek našeho bádání k užítiku laskavých čtenářů. Zastoupili jsme zaměstnance Akademie věd a Univerzity Karlovy, kteří se, jak vidno ke své škodě, nádeníky nezabývají.

Pavel Landa

S laskavým souhlasem autora tohoto článku převzato

z <https://neviditelnyes.lidovky.cz/>

Další sezóna ČD Nostalgie

V druhém červnovém víkendu národní dopravce naplno zahájil letošní sezónu ČD Nostalgie, tedy již tradiční a oblíbené série zajímavých akcí určených nejen pro příznivce historie naší železnice, ale i pro širokou veřejnost.

Železniční muzeum v Lužné u Rakovníka tak nejprve vypravilo nostalgický vlak z Lužné u Rakovníka přes Rakovník a Křivoklát do Berouna a zpět pod mottem „Parním vlakem z muzea k Berounce“. V čele této nostalgické jízdy se objevila lokomotiva 534.0323 Kremák a v tytéž dny se uskutečnila i vyhlídkové jízdy ze železničního muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka do Krupé.

I další nabídka pro příští týdny a měsíce je ovšem bohatá, a tak během této turistické sezóny se samozřejmě uskuteční ještě celá řada mimořádně atraktivních jízd s historickými parními, motorovými i elektrickými lokomotivami a muzejními vagóny.

V Jihočeském kraji je i v tomto roce na první elektrifikované trati ve střední Evropě z Táboře do Bechyně, kterou vybudoval významný český elektrotechnik František Křížek, na vybrané pravidelné osobní vlaky nasazena historická elektrická lokomotiva

E 422.003. Tento mnoha železničními fanfy obdivovaný stroj nesoucí přezdívku „Bobinka“ byl vyroben v polovině 50. let minulého století v lokomotivě tehdejších Závodů V. I. Lenina v Plzni a určen byl výhradně právě pro uvedenou trať, disponující u nás jinak neobvyklou trakční soustavou 1 500 V. Na Bechyňce jezdí se soupravou historických předválečných vozů německého původu. Jízdy „Bobinky“ na pravidelných vlcích se budou opakovat o sobotách a nedělích po celou turistickou sezónu. A dodejme, že v těchto vlcích platí běžný tarif Českých drah.

Od července i v tomto roce rovněž vyjedou na svou tradiční trať z Břeclavi do Lednice, tedy v jednom z nejkrásnějších regionů Moravy, motorové vozy M 131.1 přezdívané „Hurvínek“.

Připraveny jsou i další jízdy historických vozidel v různých místech České republiky a po celou sezónu lze denně navštívit muzeum v Lužné u Rakovníka, kde se nachází řada zajímavých lokomotiv a vozů, od parních přes motorové až po elektrické.

Podrobnosti o tomto programu ČD Nostalgie a provozu ČD Muzea Lužná u Rakovníka najdete na webové stránce www.cdnostalgie.cz.

Oblíbili jste si diáře od ing. Ulricha?

Vydavatelství ing. Zdeňka Ulricha, které s Federací strojevodců spolupracuje při přípravě stolních a nástěnných kalendářů, připravuje také letos **kapesní týdenní diář na rok 2021** s fotografiemi z provozu historických železničních vozidel. I vy si ho můžete objednat, a to dokonce opět za **zvýhodněnou cenu**, která byla pro členy naší profesní odborové organizace stanovena na 45 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 proforma faktura). Poštovné za objednávku bude uplatňováno pouze při požadavku odeslání zboží na individuální adresu (tedy mimo standardní dodací adresu základní organizace FS). Diáře objednávejte přednostně elektronicky na e-mailu: ulrichz@seznam.cz. Písemné objednávky lze zaslat na adresu: **Ing. Zdeněk Ulrich, Nám. Kosmonautů 17, 789 85 Mohelnice**.

FIPky a vybrané vlaky osobní přepravy DB AG

Vzhledem k pandemii Covid-19 nebude v tomto roce vydán pro letní jízdní řád od 14. června 2020 do 12. prosince 2020 žádný seznam zakázaných vlaků.

Na základě toho mohou držitelé zahraničních jízdních výhod s jízdenkou FIP využívat všechny dálkové vlaky společnosti DB AG až do 12. prosince 2020.

Při plánování vaší cesty si ověřte obsazenost na stránce www.bahn.de anebo v aplikaci DB Navigator.

Opatření k Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlcích osobní přepravy společnosti DB AG (č.j. 1459/2020-O10, ze dne 2. 6. 2020), je k dispozici na personálních útvarcích dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Opatření k čerpání zahraničních jízdních výhod (FIP, OSŽD)

V souvislosti se zákazem cestování z/do České republiky v důsledku epidemie Covid-19, a tím s nemožností využití zahraničních jízdních výhod (FIP, OSŽD) bylo vydáno následující opatření:

- Za jízdenky FIP vystavené od 1. ledna 2020, které nebyly využité, lze požádat na příslušném personálním útvaru dle evidence držitele jízdních výhod o vydání náhradní jízdenky FIP. K žádosti je nutné doložit původní, nevyužitou jízdenku FIP a nový doklad o úhradě manipulačního poplatku v příslušné výši.
- Čerpání jízdenek FIP u kategorie „Důchodci“ dle bodu 92, ČD Ok 12 – nárokovost na jízdenku FIP během 45 měsíců po přiznání starobního důchodu – v tomto případě bude datum 45 měsíců prodlouženo o počet dní trvání krizového stavu od 13. března do 31. května 2020.
- V případě požadavku o vystavení náhradní jízdenky OSŽD je nutné telefonicky

kontaktovat výdejnu FIP, paní Tyburcovou (tel. 606 796 076) a záležitost bude řešena individuálně.

- Pokud držitel jízdních výhod nemá zájem požádat o náhradní jízdenku FIP, OSŽD dle zde uvedeného, není možné poskytnout návrtek manipulačního poplatku za nevyužitou jízdenku FIP, OSŽD, a to z důvodu, že tento poplatek byl uhrazen za vydání tiskopis jízdenky FIP, OSŽD.
- Jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2020 – nelze poskytnout náhradní jízdenky FIP, neboť se jedná o nárokovost roku 2019.

Opatření k čerpání zahraničních jízdních výhod (FIP, OSŽD), č. j.1458/2020-O10, ze dne 4. 6. 2020), je k dispozici na personálních útvarcích dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.



12	PROSINEC DÉCEMBER	1	2	3	4	5
6	CERVEN JUN	7	8	9	10	11
		12	13	14	15	16
		17	18	19	20	21
		22	23	24	25	26
		27	28	29	30	31



6	CERVEN JUN	7	8	9	10	11
		12	13	14	15	16
		17	18	19	20	21
		22	23	24	25	26
		27	28	29	30	31

Společenská rubrika

Dne 27. června oslavil šedesáté narozeniny kolega strojvedoucí **Stanislav Grečnar**. Vše nejlepší, hodně pohody v soukromí i v práci a také mnoho shozených kuzelek mu přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvedouců Krnov.

Již 23. května oslavil své 65. narozeniny náš kolega **Otakar Radecký**, strojvedoucí a člen základní organizace FS Žatec. K tomuto životnímu jubileu mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let osobní spokojenost a zejména zdraví přejí výbor a ostatní členové žatecké ZO Federace strojvedouců.



Federace strojvedouců Píerov

Dne 30. června oslaví své šedesátiny náš kolega a starosta SLČ Nezamyslice **Oto Hons**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové základní organizace

Ke dni 6. dubnu odešel do invalidního důchodu náš kolega **Stanislav Jordán** ze základní organizace FS Louny. Výbor a ostatní kolegové z jeho ZO Federace strojvedouců mu děkují za práci vykonanou na železnici a do dalšího života mu přejí spokojenost a především zdraví

Strojvedoucí Cargo, kolega **Jiří Brožík**, se dne 18. července dožívá krásných 65 let. Jirko, hodně zdraví a pohody do dalšího života Ti přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvedouců Karlovy Vary.

V červenci slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvedouců: sedmdesát let 14. července **Kamil Uher** a šedesát let 9. července **Petr Cafourek**. K těmto významným životním výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Svá významná životní jubilea oslaví v měsíci červenci dva naši členové základní organizace FS Chomutov. Jsou to strojvedoucí ČD, pan **Miloš Kozák**, který 21. července slaví své 60. narozeniny, a strojvedoucí ve výslužbě, pan **Lubomír Charvát**, který 13. července oslaví své 70. narozeniny. Oběma srdečně gratulují a hodně štěstí, zdraví a spokojenosti přejí všichni kolegové a členové chomutovské ZO Federace strojvedouců.

Mezi našimi červencovými jubilanty budou i dva kolegové ze základní organizace Ostrava Cargo. Svoji první padesátku slaví 11. 7. **René Černík** a 55. narozeniny 13. 7. **Daniel Schromm**. Do dalšího spokojeného života jen to nejlepší, pohodu a především zdraví ještě do mnoha dalších let jim přejí výbor ostatní členové ZO.

Již v druhý červencový den bude slavít své pětaticátiny čerčanský kolega **Martin Zlámal**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvedouců Čerčany mu blahopřejí a do dalších let přejí spokojenost v práci i osobním životě a k tomu zejména hodně zdraví.

Šestnáctého července se dožívá pětadesátiletý náš kolega **Karel Kákona** ze základní organizace FS Louny. K tomuto jubileu mu blahopřejí a do dalšího života jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a členové lounské ZO Federace strojvedouců.

V tomto měsíci oslavili svá významná životní jubilea čtyři naši kolegové strojvedoucí, kteří jsou členy pardubické základní organizace FS: **Vladimír Kozák**, strojvedoucí ve výslužbě, 11. června 65 let, **Petr Nepivoda** 17. června 50 let, **Pavel Krátký** 19. června 60 let a **Jiří Pěkný** 26. června 60 let. Výbor a ostatní členové ZO Federace strojvedouců Pardubice jim srdečně blahopřejí a do mnoha dalších let přejí spokojenost a zejména zdraví.

Poslední rozloučení



V minulém měsíci jsme vzpomněli čerstvých pětasedmdesátin bývalého strojvedoucí a jednoho ze zakladatelů Klubu odložených strojvedouců Lysá nad Labem, pana **Jaroslava**

Kuchaře. Přáli jsme mu brzké uzdravení a sobě jeho brzký návrat mezi nás. Bohužel, o jeho osudu bylo rozhodnuto jinak, bez ohledu na naše přání. Zpráva o jeho úmrtí přišla 11. června 2020.

Prosim všechny kolegy, kteří ho znali, o tichou vzpomínku.

Za Klub děkuje Jaroslav Krupička.

Nezapomeňte si objednat kalendáře na rok 2021

Vážení kolegové, nabízíme vám **nástěnné a stolní kalendáře Federace strojvedouců České republiky na rok 2021**.

Každá základní organizace také letos obdrží zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Všechny další kalendáře je **nutno včas objednat!** Celkový náklad vyrobených kusů kalendářů bude stanoven na **základě závazných objednávek**.

Výbory ZO si mohou kalendáře pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu výhodně objednat za podmínky **finanční spoluúčasti**: • u stolního kalendáře

40 Kč (za jeden kus), • u nástěnného kalendáře (13 listů) 90 Kč (za jeden kus).

Naší odborové organizaci se podařilo dohodnout, že tentokrát si můžete objednat za uvedenou jednotnou cenu **dvě verze nástěnného kalendáře** – buď s motivy z **provozu moderní traktce**, nebo kalendář přinášející záběry z **provozu parních lokomotiv!**

Zájemci si mohou kalendáře na rok 2021 objednat **výhradně prostřednictvím některé ze základních organizací Federace strojvedouců**. Upozorňujeme, že objednávky jednotlivců **nelze adresovat přímo prezidiu**

nebo tiskovému středisku FSČR. Také výdej objednaných kalendářů se pak uskuteční jen v ZO, kde jste si kalendáře objednali!

Závazné hromadné objednávky pošlou základní organizace na prezidium FSČR, a to nejlépe elektronickou formou na adresu analytik@fscr.cd.cz. **Objedávky je nutno poslat co nejdříve, nejpozději ovšem do 3. července 2020!** K tomuto datu bude objednaný počet kalendářů uzavřen a na další, až po stanoveném termínu zasláné objednávky již nebudeme moci brát zřetel!

Tiskové středisko FSČR

Milan Víték

23. 9. 1965 – 7. 6. 2020



Opustil nás úžasný kolega a kamarád Milan Víték.

Milan po dokončení učiliště ve Valticích v roce 1983 nastoupil do tehdejšího veselského lokomotivního depa, kde začal jezdit jako pomocník strojvedoucího a o čtyři roky později, po vykonání zákonných zkoušek, jako strojvedoucí. Svoji službu zde takto vykonával až do roku 1994, kdy musel pro nadbytečnost ukončit svůj pracovní poměr. Asi dva roky pracoval mimo dráhu, pak u soukromé společnosti OKD. K Českým drahám se vrátil až v roce 2008, aby pak jezdil na všech strojích a provozních ramenech v PP Veselí nad Moravou. Čas od času zastupoval taktéž jako strojmistr. Vždy každému rád poradil a pomohl. Miloval přírodu a jeho velkým koníčkem bylo fotografování a železniční modelářství.

Sbohem, Milane, nikdy na Tebe nezapomeneme!
A děkujeme Ti za vše, cos vykonal pro nás i dráhu!

Kolegové ze základní organizace Federace strojvedouců a ostatní spolupracovníci a kamarádi z Veselí nad Moravou



Dne 6. července se v plné síle dožívá 60 let pan kolega **Pavel Holeček**, strojvedoucí, místopředseda základní organizace FS Horažďovice předměstí a hlavní organizátor turistických pochodů po celé České republice. Hodně štěstí, optimizmu, spokojenost v práci i osobním životě a zejména pevně zdraví a mnoho radosti z vnoučat mu přejí všichni členové ZO Federace strojvedouců a ostatní kolegové



Dne 18. května jsme si letos, byť tentokrát bohužel v omezeném počtu a navíc s rouškou na tváři, připomněli smutné dvanácté výročí nehody v Moravanech, při které zahynul náš kolega, českořebovský strojvedoucí **Břet'a Demel**. Memoriál v kuželkách, který na jeho počest pořádáme, je přesunut na 11. a 12. listopadu tohoto roku. Kdo jste Břetu znali, prosíme, vzpomeňte společně s námi. Kolegové ze základní organizace Federace strojvedouců Česká Třebová (foto František Škraňka)



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvedouců 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 strojvedouců: 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

