

● Zamyšlení nad některými možnými příčinami mimořádných událostí na železnici ... str. 1 ● Strojvedoucí by neměl suplovat práci jiných drážních zaměstnanců – fotoreportáž předsedy ZO FS Plzeň Jaromíra Otta ... str. 1 a 2 ● Lze ukončit nekonečný seriál? ... str. 2 ● Podruhé na téma zrušení zbytečných železničních přejezdů ... str. 2 ● Požadavky na aplikaci pro strojvedoucí ... str. 3 ● Kulaté jubileum na jižní Moravě ... str. 3 ● Vzpomínání na události před 15 lety ... str. 3 a 4 ● Do výslužby odešel „poslední mohykán“ karlovarských lokálek ... str. 4 ●

číslo 17-18

30. září 2020  
ročník 73



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Nespouštěj oči z tratě? aneb Kde také hledat příčiny nehod

V letních měsících tohoto roku došlo k mnoha mimořádným událostem na železnici. Zatímco dříve to byla většinou vlna tří nehod za sebou, teď jsme je někdy již skoro ani nestáli počítat. Kde je tedy, jak se říká, onen „zakopaný pes“? Odpověď na tuto otázku není snadná, ale zkusme poukázat na některé závažné aspekty, které nepochybně sehrávají svoji roli – a bohužel negativní.

Dříve byla na výjezdu z lokomotivního depa velká tabule, na které byl nápis „Nespouštěj oči z tratě“. Je třeba si ale říct, že tenkrát měl strojvedoucí na stanovišti maximálně kontrolér, několik pák, brzdící a rychloměr. Zatímco dnes tam má řadu měřících ukazatelů, obrazovek, indikátor vlakového zabezpečovače, radiotelefon a v neposlední řadě i služební tablet. Je na hnacím vozidle sám a k tomu dostane ještě na výjezdu řadu písemných upozornění a rozkazů. Takže bohužel dnes již strojvedoucí fakticky musí spouštět oči z tratě!



Rád se dívám na televizní programy s dokumenty o světových železnicích. A nedávno jsem tak viděl i film o kanadské železnici. Tam jsou na dálkových spojích na jednom stanovišti v čele vlaku dva strojvedoucí. Jeden z nich řídí vlak a sleduje trať a druhý komunikuje radiotelefonem s dispečerem o stavu tratě, křížování, opatřeních na trati apod.

Naše zrušení výpravy vlaků výpravčím s výpravkou určitě v mnoha směrech nebylo dobrým krokem. A dnes už také u osobních vlaků nedává povel k odjezdu vlakvedoucí tak jako dříve. Na zastávkách dříve dával znamení k odjezdu vlakvedoucí trubkou, takže i cestující věděli, že vlak bude odjíždět a nemají už vystupovat. Dnešní výhodou u vlaku osobní dopravy je alespoň to, že se dveře u většiny nových vlaků zavírají centrálně. Ovšem výprava vlaků je z hlediska bezpečnosti velmi důležitá věc!

Dřívější zrušení ohlašovací povinnosti na tratích D3 sice vedlo ke zrychlení křížování vlaků v dopravních, ale přitom byla snížena úroveň bezpečnosti, a to na tratích, kde byl jen telefonický způsob dorozumívání! V té době ani nebylo k dispozici rádiové spojení s dirigujícím dispečerem. Vlakvedoucí musel jít do dopravní budovy a traťovým telefonem se ohlásit dispečerovi a požádat o svolení k další jízdě. Křížování vlaků v těchto dopravních bylo vcelku časově náročné. Musely se odemknout na výměnách výměnové zámky a ručně přestavovat výměny.

Dnes je zabezpečovací technika díky výpočetní a telekomunikační technice celkově na vysoké technické úrovni. Výhybky jsou přestavovány jízdou vlaku. Koneckonců to ukazuje i trať Čičenice–Volary, kde je nasazena technologie Radiobloku, což je vlastně takový předchůdce jednodušší verze ETCS pro místní tratě. Takže vybavení tratí D3 nějakou takovou technologií určitě stojí za to.

Nedávná mimořádná událost u Českého Brodu mě přivedla k tomu, abych si trať z Prahy do Kolína projel a přitom se soustředil na místo nehody. Návěstní lávka je tam situována těsně za obloukem a v samotném oblouku je vzrostlá náletová vegetace. V jednom místě jsou nižší keře a tam je vidět jeden návěstní štít návěstidla. Domnívám se, že k vzniku tragické nehody mohlo dojít například takto ... Strojvedoucí, který při této mimořádné události zaplatil cenu nejvyšší, tedy svým životem, jel v obsazeném oddílu. Když ale v mezeře náletové vegetace uviděl návěst „volno“ – zelené světlo, tak zvýšil rychlost. Ovšem tato návěst byla pro krátký poštovní vlak, do kterého vzápětí najel.

Co k tomu dodat? Je nutné pravidelně provádět kontroly viditelnosti návěstidel, ale s následným okamžitým opatřením, což se týká zejména náletové vegetace a instalací různých osvětlovacích těles. Pravidelné kontroly viditelnosti návěstidel z hnacího vozidla provádějí 2x ročně pracovníci odvětví sdělovací a zabezpečovací techniky, ale měli by to mít za úkol i kontrolori vozby nebo jiní pracovníci lokomotivního hospodářství. Zástupci tohoto odvětví by se také měli účastnit situování návěstidel, aby umístění návěstidel nebylo výsledkem jen matematického výpočtu délky úseku.

Na tratích s dispečerským řízením železniční dopravy již nejsou ve službě výpravčí ani signalisté. Nad sebou má strojvedoucí prostřednictvím radiopojítka a mobilního telefonu vlakového dispečera (ČD), traťového dispečera (SŽ) nebo strojmistra. Stává se například, že strojvedoucí se s vlakem blíží k výjezdu do stanice se složitým zhlavím a volá mu dispečer. Strojvedoucí, aby stačil vnímat všechny návěsti, hovor nepřijme a pak dostane od dispečera vynadáno, proč se tak zachoval. Tak příště tedy hovor přijme a je prakticky zaměstnán hovorem, což ovšem zase odpoutává jeho pozornost od sledování návěstidel.

Hlavním úkolem strojvedoucího ovšem samozřejmě je věnovat se řízení vozidla, sledovat návěsti a volnost tratě. Z možnosti zkušebnosti z řízení silničního vozidla musím uvést to, že i když mám v autě hlasitou soupravu pro přijetí telefonátu, takže ruce se věnují řízení, přesto ale, když se zaberu do hovoru, tak sleduji před sebou jen vozidla a dopravní značky mi unikají.

Doporučuji, aby se šelby chytré hlavy dopravců a Správy železnic, revidovaly a zdokonalily systém řízení jízd vlaků na tratích bez dispečerského řízení, s dispečerským řízením, při výlukách a při vypnutém zabezpečovacím

zařízení. Při výlukách a vypnutém zabezpečovacím zařízení dříve byli vždy nasazeni venkovní výpravčí, kteří řídili provoz.

A jsem přesvědčen, že je také třeba pro strojvedoucí upřesnit zásady radiotelefonického hovoru při jízdě jejich vlaků. Když vjíždí s vlakem do stanice, nebo z ní odjíždí, telefonický hovor by neměli vzít. Mohli by se mu věnovat, až zastaví nebo budou s vlakem na širé trati. Základem by vždy mělo být také zlepšení systému výpravy vlaku a povelů k jízdě drážních vozidel a nejen jakási mantra úspory zaměstnanců za každou cenu.

Ing. Josef Schrötter  
nezávislý železniční expert

## Namísto konferenčního projednání bude o návrzích změn v dokumentech FSČR rozhodnuto mimo zasedání

Z důvodu v současné době velmi komplikovaného vývoje situace provázející pandemií COVID-19 bylo na jednání prezidia FSČR konaném 21. září rozhodnuto o změně způsobu provedení plánované Celostátní rady předsedů základních organizací FSČR, která se měla uskutečnit 24. září 2020.

Veškerá potřebná rozhodnutí o bodech, které uvádíme v této informaci, proběhnou hlasováním mimo zasedání („per rollam“). Takový postup umožňují stanovky Federace strojvůdců ČR dle třetího bodu své kapitoly Společná ustanovení.

Výbory základních organizací obdrží z prezidia Federace strojvůdců ČR veškeré

informace a pokyny, aby se touto formou hlasování mohly závazně vyjádřit k předloženým návrhům změn dokumentů naší odborové organizace, a to:

- návrh změny postavení ZO FSČR, návrh změny práv a povinností členů FSČR;
  - návrh změny systému voleb do prezidia FSČR a do ÚRK FSČR a změny Volebního řádu FSČR;
  - návrh změny postavení redakční rady časopisu Zájmy strojvůdce a jejich členů;
  - návrh změny Zásad Sociálního programu Stephenson.
- O výsledcích takto uskutečněného jednání budeme informovat.



Jeden pár vlaků rj 256 a 257 Vindobona je zaveden jako přímé spojení Rakouska s Německem přes Českou republiku. Spoj je směřován Graz–Praha hl. n.–Berlín a zpět. Snímek pořízený 17. července představuje spoj rj 257 při průjezdu zastávkou Dobkovice. Netrakovní jednotka Viaggio Comfort je sunuta Taurusem 1216 237. Délka trasy je 990 km a jízdní doba 11 a čtvrt hodiny. Text a foto Jan Kubeš

## HelpDesk pro dopravce má být k ohlášení mimořádností a nikoliv k odhalování pracovních zmetků

Tyto řádky a k nim přiložený soubor devíti fotografií jsou připomínkou k stanovisku Správy železnic, jež bylo otištěno v závěru června v Zájmech strojvůdce č. 12/2020 zároveň s mým článkem „Opatření pro zvýšení úrovně bezpečnosti železničního provozu se nám přímo nabízejí!“.

Je dobře, že Správa železnic při tvorbě novelizovaného předpisu SŽ D1 se snaží řešit zmiňovanou problematiku umístění nepřenosných návěstidel, včetně rychlostníků a předvěstníků. Bohužel smutné na této věci je, že zaměstnanci Správy železnic nebo zaměstnanci firem pro tuto státní organizaci pracující, kteří přímo v terénu osazují uvedená návěstidla, nemají mnohdy ani potuchy, jak by návěstidlo mělo vypadat v souladu se vzorovým listem nebo jak by mělo být umístěno na trati podle normy či předpisu.

Ing. Eduard Tržil, ředitel odboru náměstka pro řízení provozu, odboru řízení provozu Správy železnic sice napsal, že byl již v minulosti zřízen HelpDesk, na který dopravci mohou zasílat své podněty týkající se závad na provozované železniční dopravní cestě spravované Správou železnic, jako jsou například snížená viditelnost návěstidel, vegetace zasahující do průjezdného průřezu, poškození výstroje dráhy, podmacení tratí apod. Ano, to je jistě dobrá věc, ale neměla by sloužit k tomu, aby dopravci upozorňovali na neprofesionální či neodborné osazení či na nepředpisově vyrobená návěstidla, která jsou umístěna v kolejisti nebo blízko něho. Vždyť přece Správa železnic má ve svých řadách kvalifikované zaměstnance, kteří zodpovídají za svěřené úseky či oblasti provozu. Proč tihle zaměstnanci nevidí, že někdo z jejich podřízených nějak pochybil? Nebo to snad nechtějí vidět?!

Proč já, zaměstnanec dopravce, mám suplovat jejich práci? Já jsem placený svým zaměstnavatelem – dopravcem, abych bezpečně vedl vlak a ne abych si dopisoval s někým ze Správy železnic a upozorňoval tak na nesoulad s předpisem, vyhláškou nebo normou. Nehledě na to, že spousta věcí nemám oficiálně ani ve znalostech pro moji profesi.

V červenci tohoto roku jsem si jen tak pro zajímavost spočítal „špatnosti“, kterých si nelze nevšimnout na trati mezi Plzní a Chebem, a došel jsem k číslu většímu než 90. A to prosím jen v jednom směru! Jako příklad uvedu předvěstníky nebo rychlostníky umístěné vlevo od jednokolejné tratě, i když stavebně technické parametry tratě nebrání tomu, aby tato návěstidla byla rádně vpravo. Dále rychlostníky umístěné pod nulovou výškou koleje, či za sloupy, ulámané tabulky s čísly výhybek (Stříbro) nebo tyto tabulky nečitelné (pokryté rzí od brzdění vlaků).

Někde jsou zase trpasličí seřazovací návěstidla s nečitelným označovacím štítkem. Ten se přece takhle nezašpiní během jednoho roku! Jak se má strojvedoucí orientovat ve stanici, když ze svého hnacího vozidla nepřečte číslo výhybky za denního světla, natož pak v noční době? Jak se má řídit návěstmi, když jsou návěstidla schovaná za sloupem nebo zakrytá jinými návěstidly při trati?

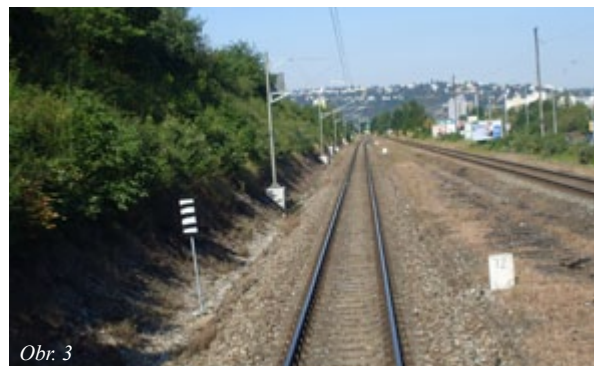
Pokračování na str. 2



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3





Obr. 4



Obr. 5

## HelpDesk pro dopravce má být k ohlášení mimořádností a nikoliv k odhalování pracovních zmetků

Dokončení ze str. 1

Proč je například předvěst automatického hradla Branický pivovar osazena vlevo od koleje s chybějící návěstí „Samostatná předvěst je na opačné straně“ (obr. 1)? Vždyť by mohla být umístěna řádně vpravo, přibližně o 50 metrů blíže ke Krčí!

Proč vzdálenostní upozorňovací jsou osazena v případě, který je uveden na obr. 2, vlevo, když se nejedná o dvoukolejovou trať? Proč zde byla původně instalována vzdálenostní upozorňovací se šikmými pruhy, když se jedná o předvěst oddílového návěstidla?

Ostatně netrvalo dlouho po uvedení do provozu a tato vzdálenostní upozorňovací byla velmi nešikovně přebarvena vodorovnými pruhy (obr. 3), aby se napravila něčí chyba.

Z opačné strany jsou vzdálenostní upozorňovací oddílového návěstidla automatického hradla (obr. 4) opřena šikmo o opěrnou zeď a nejsou přímo u koleje. Schvaloval toto do provozu někdo fundovaně? Jestli ano, proč je to takto odfušované!

Proč v zastávce Králův Dvůr před cestovým návěstidlem u 1. koleje jsou vzdálenostní upozorňovací s jedním a dvěma trojúhelníky cca 4 m od sebe (obr. 5), když by měla být minimálně po 100 metrech?



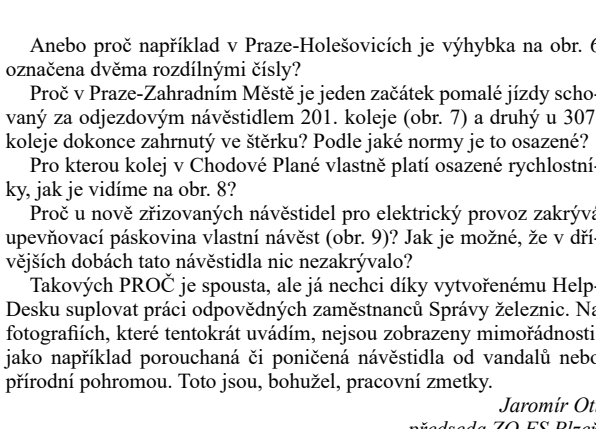
Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8



Obr. 9

Anebo proč například v Praze-Holešovicích je výhybka na obr. 6 označena dvěma rozdílnými čísly?

Proč v Praze-Zahradním Městě je jeden začátek pomalé jízdy schovaný za odjezdovým návěstidlem 201. koleje (obr. 7) a druhý u 307. koleje dokonce zahnutý ve šterku? Podle jaké normy je to osazené?

Pro kterou kolej v Chodově Plané vlastně platí osazené rychlostníky, jak je vidíme na obr. 8?

Proč u nově zřizovaných návěstidel pro elektrický provoz zakrývá upevňovací páskovina vlastní návěst (obr. 9)? Jak je možné, že v dřívějších dobách tato návěstidla nic nezakrývalo?

Takových PROČ je spousta, ale já nechci díky vytvořenému HelpDesku suplovat práci odpovědných zaměstnanců Správy železnic. Na fotografiích, které tentokrát uvádím, nejsou zobrazeny mimořádnosti, jako například porouchaná či počená návěstidla od vandalů nebo přírodní pohromou. Toto jsou, bohužel, pracovní zmetky.

Jaromír Ott  
předseda ZO FS Plzeň

## Lze ukončit nekonečný seriál? – II.

Pod stejným titulkem byl v č. 11/2020 ZS zveřejněn článek zabývající se problematikou stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy, kdy jejich pády na koleje nebo do trakčního vedení představují ohrožení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. V článku jsem zmínil i zákony, jejichž důsledná aplikace může přinést nápravu krajně neuspokojivého stavu. V závěru článku jsem položil otázku, kdo nese odpovědnost za současný neutěšený stav v bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy v souvislosti s padajícími stromy z ochranného pásma dráhy. Jak je v našich končinách bohužel zvykem, tak na článek nikdo z odpovědných pracovníků nereagoval...

V jízdním řádu pro období od 15. 12. 2019 do 12. 12. 2020 je mimo trať 001 a 002, které shrnují dálkovou dopravu na několika cestovních tratích, obsaženo dalších 198 tratí. Až na jednotkový počet regionálních tratí, kde jsou provozovatelem dráhy soukromé subjekty (např. JHMD, a. s. na úzkorozchodných tratích č. 228 a 229), je na ostatních tratích v ČR provozovatelem dráhy Správa železnic, státní organizace.

Podívejme se na období klimaticky příznivých měsíců od 1. června do 1. září 2020 včetně, tedy za 93 dnů. V uvedené době nás nepostihly žádné ničivé orkány typu Kyrill (leden 2007), Herwart (říjen 2017) nebo Sabine (únor 2020). Také nesněžilo a nebyla námlaza, tedy přírodní jevy, které dovedou vyvrátit z kořenů i statný strom. Na místní

boůvky a občasný silný vítr, jevy v tomto období obvyklé, vydával Český hydrometeorologický ústav včasné výstrahy. Přesto bylo prokazatelně zaznamenáno 26 mimořádných událostí – střetů vlaků se spadlými dřevinami a 209 dalších případů závad, kdy vlak zastavil před spadlým stromem, nebo tato závada byla zjištěna před jízdou vlaku. S každým takovým případem bylo spojeno omezení provozu v řádu minut až hodin, zásahy HZS a v řadě případů náhradní autobusová doprava. Velmi znepokojivé je, že takové závady se vyskytly i na koridorových tratích s nejvyšší dovolenou rychlostí až 160 km/hod. Například na trati Přerov–Břeclav, kde 28. července před vjezdem do žst Staré Město u Uherského Hradiště v km 139,500 se do sběrače hnacího vozidla Ex 107 Sobieski zamotala větev. Omezení provozu trvalo od 20.33 hod. do 03.58 hod., tedy 7 hodin a 25 minut.

V seznamu tratí, kde došlo k mimořádným událostem nebo zmíněným závadám, již tradičně nechýbí trať č. 030 Jaroměř–Liberec, trať č. 212 Čerčany–Světla nad Sázavou, trať č. 256 Tišnov–Žďár nad Sázavou, trať č. 261 Svitavy–Žďárec u Skutče nebo trať č. 292 Šumperk–Krmov. Samozřejmě je možno uvést i další tratě. V souhrnu došlo ke zmínovaným nežádoucím událostem celkem na 97 tratích, což představuje 48,99 % z uvedeného počtu 198 tratí.

A tak se musíme znovu ptát, zda Správa železnic je schopna naplňovat díky zákona

o dráhách, konkrétně ustanovení § 22 odst. 1 písmene a), tedy „...provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení...“

Časový úsek od 1. listopadu do 31. března je obecně považován za období vegetačního klidu. Tedy i období nejvhodnější k odstraňování dřevin, které rostou v ochranném pásmu dráhy (§ 8 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách) a v dopadové vzdálenosti od kolejí a trakčního vedení. Doufáme, že Správa železnic tuto dobu využije – v souladu s platnou legislativou – k zásadnímu zlepšení stavu, který je kritizován v předchozích řádkách.

Úplně na závěr si dovoluji připojit malou poznámku. V řadě zpráv o mimořádných událostech v železniční dopravě se setkáváme s odborným termínem „pochybení lidského činitele“. Většinou se to vztahuje k provozním zaměstnancům dopravců. Především ke strojvedoucím, v jejichž pracovní náplni jsou v rámci tzv. racionalizace kumulovány díve samostatné provozní profese. A tak se ptám, zda onen „lidský činitel“ nestojí i v pozadí této neschopnosti provozovatele dráhy zajistit provozování plynulé a bezpečné drážní dopravy. Anebo i zde platí ono biblické „žeň je mnohá, ale dělníků málo“? Odpověď na dané otázky, vzhledem k předchozím zkušenostem, ani dnes nečekám. Byla by ovšem velmi žádoucí.

Vladimír Selucký

## Bezpečný přejezd = žádný přejezd (už podruhé)

Navazuji na stejně nazvaný článek z č. 22/2019 ZS, kde jsem popisoval střetnutí IC 575 s osobním autem uvázným v prostoru 1. traťové koleje na přejezdu P6803 mezi stanicemi Rájec-Jestřebí a Blansko v neděli 20. října 2019. Při kolizi bylo osobní auto SEAT zcela zdemolováno a došlo také k poškození lok. 380 014-1 a železničního svršku. Předběžná výše škody byla odhadnuta na 500 000 Kč. Naštěstí nedošlo k žádnému zranění.

Při komisionální prohlídce lok. 380 014-1 v OCÚ Střed bylo zjištěno rozsáhlé poškození sestavy pohonu v podvozku lokomotivy včetně poškození některých dalších částí. Výše škody pak byla znaleckým posudkem stanovena na 12 milionů Kč.

Vzhledem k ustanovení § 138 trestního zákoníku jde o škodu velkého rozsahu, tedy podle § 49 odst. 2 zákona o dráhách se jednalo o vážnou nehodu, jejíž vyšetřování přísluší Drážní inspekci, která se také vyšetřování ujala. Z pečlivě zpracované Závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádné události (ZZ) je patrné, že bezprostřední příčinou MU bylo uvážnutí osobního automobilu v prostoru přejezdu vpravo ve směru jízdy po předchozím sjetí z přejezdové vozovky. Přispívajícím faktorem byla noční doba a hustá padající mlha. Zásadní příčinou bylo ovšem nedodržení povinnosti řidiče os. vozu přizpůsobit své chování a způsob jízdy... stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a výhledu z vozidla. Drážní inspekce vydala v souladu s § 53e odst. 1 zákona o dráhách bezpečnostní doporučení Městskému úřadu v Blansku jako silničnímu správnímu úřadu a také Drážnímu úřadu: Zajistit provedení úpravy stávajícího vodorovného dopravního značení před ŽP P6803 ve směru jízdy od obce Dolní Lhota a rozšířit v odpovídající vzdálenosti před, přes

a za tímto žel. přejezdem, vodorovné dopravní značení o dopravní značku č. V 4 „Vodící čára“.

Podle § 53e odst. 4 Drážní úřad a jiný správní orgán sdělí Drážní inspekci ve lhůtě 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jím určená bezpečnostní doporučení, jaká opatření v souvislosti s tímto doporučením přijaly. Je jasné, že tato lhůta je z hlediska účinné a rychlé prevence vzniku dalších MU podobného charakteru neúměrně dlouhá.

Redakce ZS se po vydání Závěrečné zprávy DI č. j. 6-3921/2019/DI ze dne 5. května 2020 obrátila podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, na Městský úřad Blansko s dotazem na realizaci opatření obsaženého v bezpečnostním doporučení DI. Jinak se tomu také říká veřejná kontrola. MU v Blansku redakci ZS sdělil, že předmětnou ZZ DI obdržel dne 2. června 2020. Její obsah projednal se Správou a údržbou silnic Jihomoravského kraje a Správou železnic, OŘ Brno. Realizace opatření obsažených v bezpečnostním doporučení DI bude provedena v termínu do 10. července 2020. Zde zbývá jen dodat, že tento termín byl opravdu dodržen...

Závěrem lze konstatovat, že každé opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu na železničních přejezdech může přispět k záchraně lidských životů a zabránit vzniku vysokých materiálních škod. Z tohoto hlediska je třeba hodnotit i vydání a následnou velkou rychlou realizaci bezpečnostního doporučení DI. Stále však platí, že bezpečný přejezd = žádný přejezd. K tomu by mělo přispět i přijetí novely zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a dalších souvisejících zákonů, kterou v současné době projednává Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR a která předpokládá také snadnější rušení nadbytečných přejezdů.

Vladimír Selucký

## Hospodaření ČD ovlivnila pandemie koronaviru

Poletní výsledky Skupiny České dráhy byly negativně ovlivněny pandemií COVID-19. Podle mezinárodních standardů účetního výkaznictví uzavřela poletní se ztrátou 1,98 miliardy korun.

Pandemie COVID-19 se zásadně dotkla osobní dopravy. Generální ředitel ČD Václav Nebešský k tomu uvedl: „Po zavedení opatření proti šíření nemoci poklesl počet cestujících v našich vlacích oproti běžnému stavu o více než 90 %. Vzhledem k potřebě udržet dostatečnou kapacitu a frekvenci přepravy s cílem minimalizovat dopady na ekonomiku státu a zdraví populace, nebylo možné výrazněji snížit náklady. Tržby se však propadly na minimum. Postupné uvolnění restrikcí sice následně vedlo k oživení zájmu o cestování, na loňské počty však zůstává, ani tržby jsme se ale bohužel nedostali. Zejména pak v mezinárodní dopravě, kde citelně chybí zahraniční turisté. Za celé pololetí jsme přepravili 59,8 milionů zákazníků, což je meziročně přibližně o třetinu méně.“ Klesla také průměrná přepravní vzdálenost na jednoho

cestujícího, která byla v 1. pololetí 43 kilometrů, i celkový přepravní výkon. V součtu najeli zákazníci ČD 2,56 miliardy km. Segment osobní dopravy skončil se ztrátou 1,92 miliardy Kč.

Pokud jde o nákladní dopravu, v některých komoditách se přeprava na čas téměř zastavila, např. přeprava pro automobilový sektor nebo chybějící kontejnery z a do Číny. Utlumení průmyslové výroby v ČR i v zahraničí způsobilo pokles přeprav také u dalších komodit. Díky úsporným a racionalizačním opatřením se za 1. pololetí podařilo udržet kladný provozní výsledek segmentu nákladní dopravy, ale i tak skončilo jeho hospodaření ztrátou 44 milionů Kč.

Ke snížení ekonomických dopadů ČD i ČD Cargo využily programy Antivirus a COVID a příznivějšího hospodářského výsledku se snaží dosáhnout hledáním vnitřních rezerv a zaváděním úsporných a racionalizačních opatření, např. v oblasti snižování režijních či personálních nákladů.

Vanda Rajnochová

## Realizace a organizace vzdělávacích akcí u ČD

Vzhledem k aktuálnímu stavu nárůzy Covid-19 zavedly České dráhy opatření v oblasti organizování a realizování vzdělávacích akcí. Cílem je snížení rizika nakažení zaměstnanců. Používání roušek a dalších ochranných prostředků se řídí Opatřeními ředitelky O10 č. 5/2020 v platném znění. Počet účastníků vzdělávací akce je omezen velikostí místnosti. Z důvodu zachování odstupů mezi účastníky a snížení rizika přenosu nákazy se při vzdělávacích akcích prováděných prezenční formou využije nejvýše 50 % kapacity každé konkrétní místnosti. Vhodné vzdělávací aktivity budou postupně převedeny na provádění elektronickou formou.

Vstupní školení pro nové zaměstnance bude prováděno prezenční formou včetně školení

BOZP na pracovišti. Opakované vstupní školení bude prováděno elektronickou výukou. Kurzy pro nové zaměstnance budou prováděny prezenční formou. V případě kurzů pořádaných v DVS Česká Třebová se účastníci řídí pokyny tohoto zařízení.

Konzultace ke zkouškám a školení obsluhy technických zařízení se provádí prezenční formou. Zkoušky zaměstnanců se provádějí prezenční formou. Odbornou zkoušku D-30 je dovoleno provádět zkušební komisí tvořenou pouze jedním členem.

Školení strojvedoucích na simulátoru bude probíhat ve stávající podobě.

Redakčně zkráceno  
(plně znění viz dokument č. j. 2424/20-O10)

## Prevence nákazy Covid-19 a přijatá opatření

Až do odvolání platí opatření vydaná v polovině září odborem 10 GR ČD.

**Provádění zkoušek na alkohol:** Z důvodu přetrvávajícího rizika šíření onemocnění Covid-19 se budou zkoušky na alkohol provádět jen v odůvodněných případech, a to v případě podezření na požití alkoholu; mimořádné události anebo možného ohrožení bezpečnosti. Vlastní manipulaci s jednorázovým náustkem (samostatně baleným) provádí sám zaměstnanec za přítomnosti oprávněné osoby. Po vykonání zkoušky se použijí materiálu likviduje běžným způsobem (komunální odpad).

Povinnost použití ochranných prostředků dýchacích cest (nos, ústa), jako jsou respirátor, rouška, ústenka, šátek, šál nebo jiné prostředky, se nevztahuje na ... osoby řídící vozidlo veřejné dopravy, kdy nejsou v přímém kontaktu s cestujícími při jeho odbavení.

Používání ochranných roušek: Všichni zaměstnanci mají k dispozici, příp. obdrží před nástupem na směnu: • přiděl bavlenných ochranných roušek pro opakované použití, příp. jednorázových ochranných roušek na výměnu přibližně každé 3 hodiny – povinnost používat ochranné roušky se vztahuje na vnitřní prostory staveb a na prostředky veřejné dopravy.

Používání ochranných rukavic a brýlí jako OOP je doporučeno z preventivních důvodů. Záleží na konkrétních podmínkách práce a posouzení dané situace samotným zaměstnancem. Pokud nejsou jednorázové, příp. prátelné rukavice používány, je nutné provádět pravidelnou dezinfekci a mytí rukou. Používání respirátorů, dezinfekčních gelů, regenerační masť s dezinfekčním účinkem apod. přidělených zaměstnancům zůstává beze změny.

Kompletní znění viz Opatření ředitelky O10 č. 5/2020



## Požadavky na aplikaci pro strojevedoucí

Přehled požadavků na aplikaci pro strojevedoucí předkládá kolega **Antonín Sehnal** ze základní organizace Federace strojevedoucích Praha. Vedle našich požadavků je kurzívou uvedena odpověď z GR ČD. Jsou tak shrnuty požadavky strojevedoucích na budoucí elektronizaci rutinních pracovních činností strojevedoucích.

1. Všechny činnosti po elektronizaci pracovní agendy strojevedoucích zahrnout pod jediný funkční program. Nefesit každou funkcionalitu svým programem, aplikací či odkazem (viz bod 18.).

2. Přesný, přehledný a synchronizovaný rozpis směn. – *Bude v aplikaci, s výjimkou výlukových směn. Ty budou přesně zapracovány po dokončení projektu KPV (krátkodobý plán výkonů).* Potvrzování nástupu, dělení a konce směny. – *Bude v aplikaci.* Přehled volných směn a možnost obsazení volné směny samotným strojevedoucím. – *Není uvažováno, technické a právní překážky.* Potvrzování směn přidělených strojmistrem. – *Bude v aplikaci.* Možnost požádat o zrušení směny. – *Není uvažováno, technické a právní překážky.* Výměna směn s ostatními kolegy („burza směn“). – *Není uvažováno, technické a právní překážky.* Upozornění na změnu v průběhu probíhající směny. – *Zatím není uvažováno (KPV).* Upozornění a potvrzení změny průběhu směny před nastoupením a směnou. – *Bude v aplikaci.* Možnost exportu rozpisu směn do kalendáře (Google kalendář, Kalendář iOS, kalendář MS Office, aj.) – *Není uvažováno, technické a licenční překážky.* Automatická kontrola doby odpočinků mezi směnami a doby výkonu práce. – *Zatím není uvažováno. Gestorem APS je O 10 GR ČD, který má v pracovní právní rovině poslední slovo.*

3. Vše přístupné z veřejné otevřené sítě. Přístupné pod jediným přihlášením. Moderní a jednoduché způsoby přihlašování: otisk prstu, face-ID, verifikace hlasu, aj. – *Způsob přihlašování je závislý na HW, tablety tyto funkcionality nemají. Do budoucna se jiným metodám přihlašování nebráníme.*

4. V přehledu směny upozornit na technické nepravdivosti a při vedení vlaku zobrazovat i jeho rozdíly (např.: vedu vlak v relaci Praha–Plzeň–Domažlice–SRN, tak se mi zobrazí upozornění na vedení vlaku se zapnutou SSOD; vedu vlak Praha–Beroun, tak se mi zobrazí upozornění na výjimku ze zákazu rekuperace pro EMJ; vedu vlak, který má stanovenou odlišné rychlosti omezení při nedostatku brzdících procent; mám v sestavě vlaku vozidlo, které má odlišně stanovenou přechodnost, aj.) Při operativní změně trasy vlaku i nabídnutí nového TJŘ. – *Zobrazení jízdního řádu s odlišnými daty dle složení soupravy vlaku bude řešit ETD se strojevedoucím číselnými daty.*

5. Při zobrazení TJŘ vlaku zobrazení vždy celé délky trasy vlaku! – *V aplikaci ETD funkční.*

6. On-line objednávání výstrojních součástí. Včetně interaktivního a aktuálního on-line katalogu. Přehledný objednávkový a reklamační e-shop. Přehled o zkušebních nebo pilotních akcích včetně jejich objednávků a formuláře zpětné vazby. Přehled výnosnosti a objednávků OOP. – *Návrh přeposlán gestorskému útvaru předpisu ČD Ok 3.*

7. Jednoduché podpůrné diagramové utility pro podporu běžně nevykonávaných činností: výpočet zajištění vlaku, výpočet nové rychlosti při nedostatku brzdících procent, omezení tažné/tačné síly vozidel, rychlosti při nefunkční EDB, protismyku, činnosti při tažení/odtažení vozidla aj. – *Vývoj těchto utilit prozatím neplánujeme. Nepovažujeme výpočet zajištění vlaku nebo nové rychlosti za tak náročný, abychom kvůli tomu vyvíjeli novou aplikaci. Pro matematicky méně zdatné kolegy je součástí SW tabletu kalkulačka.*

8. Vedení on-line provozního záznamu. – *Není uvažováno, technické a právní překážky.* Průběžný přehled odpracované doby, fondu přesčasové práce a náhradního volna. – *Bude v aplikaci.* Žádost o dovolenou a čerpání náhradního volna. – *Již existuje aplikace dovolená, jednodušší pro všechny zaměstnance ČD.* Průběžný výpočet mzdy za odpracovanou směny. – *Není uvažováno, technické a právní překážky.*

9. Možnost přihlášení na školení, žádosti profesního rozvoje (jazykové kurzy, rozšíření kvalifikace, aj.) Hlídaní termínů zdravotních prohlídek, platnost seznání tratí atd. – *Návrh přeposlán na GR O10.*

10. Jednoduché zadávání požadavků na opravy vozidel. Místo složitěho opisování čísla vozidla pouze vyfocení jeho čísla, samočinné vyplnění příslušného pole formuláře. Jednoduchý a intuitivní formulář pro vyplnění požadavku. Přehled vykonaných oprav na vozidle. – *V současné době je strojevedoucím dostupná webová aplikace SH SAP.*

11. Plnohodnotná záloha aplikace pro strojevedoucí na více zařízeních. – *Aplikace MAPS-So a ETD tento požadavek splňuje.*

12. Jednoduchá správa potřebných formulářů v jednom: Hlášení po směně, Požadavky na opravy vozidel. – *Formuláře jsou součástí webové aplikace, současné formuláře nejsou z pohledu strojevedoucích uživatelsky náročné. Nová aplikace Hlášení strojevedoucího je nyní ve vývoji.*

13. Jednoduché vyhledávání a editace informací o místech práce. Telefonní seznamy, simplexní kanály, místní volby, mimořádnosti, přístupové cesty, přístupové kódy, zvláštnosti při odstavení aj. – *Telefonní seznamy v zařízení, ze kterého nelze volat, považujeme za uživatelsky nepřívětivé. Zobrazení simplexních kanálů a místních voleb uvažujeme v ETD, za předpokladu, že budeme schopni pravidelně aktualizovat databázi plněnou z minimálně tří zdrojů. Určitě nelze fungovat v oficiální aplikaci stejně jako v případě aplikace kolegy Brože, kde aktualizaci této databáze prováděl kolega Mikeš ve svém volném čase.*

14. Přehled o vedeném vlaku a v případě střídání i o vlcích budoucích (číslo HV, jednoduchý rozbor vlaku, čísla na vlakový doprovod aj.) – *Zatím není uvažováno (KPV).*

15. Přístup do ostatních provozních aplikací svázat s jednotným přihlášením do programu strojevedoucích. – *Mobilní aplikace jsou již nyní řízeny pomocí MDM s jedním přihlášením.*

16. Jednoduchý textový komunikátor s ostatními zaměstnanci: dispečer zašle zprávu o mimořádnosti, strojmistr zašle zprávu o změně směny apod., mzdová účetní potřebuje / já



Třetí červenec 1969 a stroj 534.0137 na jednom z Mn vlaků ve stanici Střelice. V pozadí snímku porýzeného ing. Jaroslavem Kocourkem je vidět výtopena společnosti StEG. Její věžička byla dosazena počátkem 60. let pro potřeby síla, které zde v té době bylo. V tomto tisíciletí objekt slouží opravám lokomotiv společnosti LOKO TRANS. Budova byla značně zrekonstruována – došlo mimo jiné i k opravě střechy a výměně oken

## Kulaté jubileum trati Střelice–Hrušovany nad Jevišovkou –Stadlau/Znojmo

V letošním roce si připomínáme kulaté 150. výročí zahájení železničního provozu na trati Střelice–Hevlín–Laa an der Thaya–Stadlau (dnes součást Vídně, železniční stanice Stadlau je po železnici 11 km od nádraží Wien Hbf). Ohlédneme se společně, co tomuto jubileu předcházelo.

První železnice na našem území budoval jak stát, tak soukromé společnosti. Za neutěšené finanční situace státu byly jeho železnice za okolností ještě dnes ne zcela jasných odprodány francouzskému konsorciu bratří Pereirů. Jednalo se zhruba o 1000 km, které byly prodány asi za polovinu pořizovací ceny. Pro provoz těchto bývalých státních železnic byla zřízena soukromá železniční společnost „k.k. priv. Österr. Staatseisenbahn Gesellschaft“, český „c.k. privilegovaná Rakouská společnost státní dráhy“ (zkráceně StEG).

Tato společnost se snažila propojit svou síť na území dnešního Maďarska až po rumunské hranice se svou tratí bývalé státní dráhy z roku 1845 Olomouc–Praha–Děčín a Brno–Česká Třebová z roku 1849. Narazila však na tvrdý odpor společnosti KFNB (Severní dráha císaře Ferdinanda), jež spojila Vídeň s Brnem roku 1839 a odvolávala se na smlouvu z roku 1836, která zakazovala stavbu další železnice mezi místy ležícími na tratích KFNB. Nakonec po vleklých tahanicích a intervencích se podařilo StEGu získat koncesi pro trať ze Stadlau do Střelice, a to v roce 1866, přičemž již od roku 1856 vedla přes Střelice trať BRE (Brněnsko-rosická dráha) z Brna dolního do Zastávky.

StEG věnovala BRE zvýšenou pozornost, postupně skupovala její akcie, až ji začala v podstatě ovládat. Od roku 1876 bylo připravováno splnutí BRE a SteGu; pro námitky KFNB se toto uskutečnilo až 11. 3. 1879, kdy StEG převzal veškerý majetek a závazky BRE.

Tato největší soukromá železniční společnost v Rakousku-Uhersku byla zestátněna roku 1909, provoz pak převzaly Rakouské státní dráhy (kkStB).



Střelické setkání z roku 1978. Na snímku ze sbírky Zdeňka Hájka je dvojice parních lokomotiv 434.2293 a 434.2306

## Povím vám příběh – letos je to 15 let

ten to vyfavoval za 1 měsíc (!), byl totiž přímo z Brna! No nic, nastoupil jsem tedy v Jihlavě do správkárny a spolu s přednostou PJ jsme sepsali žádost o prominutí části trestu. Již jsem nečekal odpověď na mou žádost, když náhle ke konci trestu přišla odpověď z Brna – odpustili mi „celých“ 10 dní! Kdybych to jen tušil, tak jsem žádnou žádost ..., ale už se stalo.

Tak tahle „sranda“ se špatným zastavením mě přišla celkem na cca 10 000 Kč (celková finanční újma), ovšem to nebylo nic oproti tomu, co posléze přišlo.

Trest, tedy dva měsíce (necelé), uplynul a já šel zpátky na mašinu. Vedením PJ Jihlava mi bylo dokonce nabídnuto, jestli bych nechtěl jezdit na záloze, než platnost žluté karty vyprší, ale řekl jsem si, že to známku, a navíc u posunu byl takový staniční personál, že průšvih visel ve vzduchu. Záhy byl nový GVD a já byl poprvé za své osobození u dráhy přidělen do turnusu, navíc do osobního a hned do tzv. rychlíkové skupiny. Když jsem byl „nominován“, tak mi spolu přednosta PJ Jihlava (vycházel jsem jedle dobře) sdělil jednu věc: „Kdybychom byli ještě pod Budějovicemi, tak by to celé vypadalo úplně jinak. Potrestal bych tě pouze přemíově a bylo by to a žadná žlutá karta, z Budějovic bych sice dostal vynadáno, ale už by bylo rozhodnuto a to už nelze změnit.“

Tak jsem prostě jezdil v elitní rychlíkové skupině na Brejlovicích, mezi tím několik osobáků. Po 25 letech jsem pociťoval naplno pocit

seberealizace, ovšem až na ten „Damoklův meč“ s názvem podmínečné propuštění. Patrně si nikdo z vás nedovede představit ty napjaté nervy, které každou směnu byly mým neodbytným společníkem, a následný dílčí oddech, když jsem šel z práce domů. Kdo to nezažil, asi nepochopí! Doma jsme měli dvě malé děti a moje povolání - životní volba bylo, dá se říci, na vlásku, stačila by jen maličkost! A tak jsem jezdil, nervy napjaté jak špagáty, a já počítal den za dnem, kdy se opět budu moci cítit jako normální člověk. Zbývalo již pár týdnů. Pak jsem 20. března 2005 dělal tzv. dvojité rychlíky 2x Jihlava–Brno–Jihlava, byla neděle odpoledne, svítilo sluníčko, já dělal již druhou polovinu směny na R 665 do Brna.

V ten grafikon se R 665 a protijedoucí R 664 křižovaly v žst Rapotice (stanice je na velikém kopci, na obě strany je dlouhý spád 25 %). Přijíždím do Rapotice a protijedoucí rychlík nikde, navíc to bylo na první kolej (normálně se jezdilo na třetí kolej), vjíždím do stanice, zvolna sjedu z výkonu, nechám rychlík projet stanicí výběhem rychlostí cca 50 km/h. R 664 má asi zpoždění a křižovat se budeme asi až v Zastávce u Brna. Pokynutím ruky zdravím výpravčího a staniční zaměstnankyni, oba stojí těsně před dveřmi dopravní kanceláře a též mě zdraví.

Asi nějakých 80 metrů před odjezdovým návštěvnickým slyším ze strojovny takový divný zvuk...(?), pak registruji, pokles tlaku v hl. potrubí, načez se domnívám, že selhal vlakový zabezpečovač VZ, ale ten mi zrovna začal houkat – tzn. fungoval. Tak tedy selhala, vypadla ARR (automatická regulace rychlosti). To se občas stane, přestavuji tedy rukojeť brzděče do švihů, než problém vyřeším přepnutím řízení, aby vlak nezastavil, ale vidím, že paprsky na indikátoru ARR svítí, takže i ARR funguje. To už jsem byl někde na konci zhlaví a zavírám brzděč. Vlak zastavil na trati. Zjišťuji důvod úniku vzduchu, asi někdo zatáhl za záchrannou brzdu, napadá mě. Stojím na trati a pak jsem si všiml, že svítí na klávesnici

radiostanice TRS kontrolka STOP (svítilo na ni slunce). Jdu do strojovny a zavírám žlutý kohout na hl. potrubí.

Když se vrátím na stanoviště, tak vidím, že blížá žádost o hovor od výpravčího. Zvedám sluchátko RDST a mačkám tlačítko a ohlašuji se. Ještě ohlášení nedokončím a udýchaný nervózní hlas ve sluchátku mi sděluje: „**Pane strojevedoucí, projev jste navštívil STUJ, řezal jste výměnu, jedete proti vlaku, okamžitě zastavte!**“ Krve by se ve mně v ten moment nedořežal. Bylo to jako zásah bleskem. Hlas ze sluchátka však pokračoval: „**Po zastavení vám nařizují okamžitý návrat do stanice!**“ Ani nevíj, ale výpravčímu jsem sdělil, že stojím, a že tedy vlak zasnou zpět do stanice. Doplnil jsem tlak v hl. potrubí, převrátil jsem směrovou páku a najel na výkón. Tak tedy sunu vlak zpátky do stanice, občas kouknou vpravo – vlevo, jestli někdo...? Vlak zasnou do stanice k vyvýšenému nástupišti.

Když zastavím, tak si uvědomím, že mi bylo výpravčím sděleno, že jsem fezal výhybku a tudíž přes tuhle řezanou výhybku jsem vlak nasunul zpět do stanice. Doslova se pode mnou podlomila kolena, já klesl na sedačku a napadlo mě – tak to seš teda pěkně víl...(!), projedeš červenou, prořežeš výhybku, jedeš na trať proti vlaku a ještě jsi vlak sunutím málem vykolejel na řezané výhybce! Asi málokdo z vás se dovede vžít do té situace. Jenom dodám, že to bylo jako rána palicí do hlavy, odborně se to klasifikuje jako ztráta racionálního myšlení. A jak tak na té strojevedoucí sedáče sedím (nohy mě neposlouchaly), tak si uvědomím, že ta žlutá karta právě změnila barvu na červenou – konec ježdění, konec klukovského snu, vyhazov od dráhy, rodina bude mít problémy! Ještě jednou si naposledy pohladím oprýskanou a ohlazenou jízdní páku kontrolou a říkám si – tak, to je naposledy!

*Pokračování v příštím vydání ZS*  
Radek Smejkal, strojevedoucí  
OCP Východ, PP Jihlava

Příběh, který vám budu vyprávět, začal vlastně před šestnácti roky. A pokud se mnou vydržíte až do konce šesté části tohoto vyprávění, slibuji vám, že se nudit nebudete. Ba naopak, toto vzpomínání bude nejen zajímavé, ale i plně dramatických zvratů.

Ale nejdříve abych se představil. Jmenuji se Radomil Smejkal, narodil jsem se před devětapadesátí lety a na dráze jsem zaměstnan od roku 1979. Na lokomotivě jsem se ocitl rok poté a od r. 1983 pracuji jako strojevedoucí.

Psal se rok 2004 a bývalé depó Jihlava spadalo již nějaký čas pod DKV České Budějovice jako PJ Jihlava. V červnu téhož roku byla PJ Jihlava převedena pod DKV Brno. Na podzim zmíněného roku jsem dělal jednu z dvoudenních směn a v ten den mi byl na závěr ještě přidán nějaký vlak do Třebíče a zpět. Nebudu se zabírat podrobnostmi – uvedu jen, že jsem udělal chybu. Jmenovalo se to tehdy „zastavení na místě jiném než určeném“ (tuším C4). Prostě se mi povedlo špatně zastavit v zastávce – přešel jsem ji o cca 10 m, a tak jsem s vlakem kousek couvl. Byl to s motorový vůz ř. 810 + 010, nikdo nemohl ven, ani dovnitř, neodjít jsem dveře. Po zastavení v peróně si nastoupil a vystoupil cestující. Myslím případ, který se občas stane a zde platí – není žalobce, není soudce. Bohužel, žalobce se našel, z Jihlavy do Brna se vracela parta kontrolorů dopravy z PO Brno. Bylo to vlastně moje první pochybení po 25 letech služby.

Přednostou PJ Jihlava jsem byl převezten do DKV Brno na tzv. poradní sbor (s námi tam jel i předseda ZO FS). Svou vinu jsem byl ochoten přiznat a rozhodl jsem se nikterak neodporovat a prostě jako chlap trest přijmout – tento průšvih se v Brně tou dobou „honoroval“ 1 až 3 měsíce z mašiny dolů a provinile čekala správkárna, k tomu přímiový postih (cca 3 000 Kč) a jako „pozornost podniku“ tzv. žlutou kartu do kapsy na dobu 6 měsíců (podmínečně propuštění). U poradního sboru v Brně předseda ZO FS spolu s přednostou PJ Jihlava marně poukazovali na fakt, že patřím k

dlouhodobě bezproblémovým zaměstnancům. To ale ostatní přítomné vůbec nezajímalo. Prostě v Brně již byli asi rozhodnutí, a když předseda federace s předností opětovně zmínili můj pozitivní profil, tak toho museli nechat, neboť si uvědomili, že to, co činí, je vlastně „přiléváním oleje do ohně“ – jen tím rozhodčí orgán popuzovali. Já jsem zatím čekal před zavřenými dveřmi a po nějakém čase jsem byl

vpuštěn „na kobereček“. Záležitost se mnou byla probrána a já se domníval, že se v klidu rozejdeme. Ó, jak jsem se mylil! Neměl jsem jedinou zkušenost s takovými záležitostmi, a tak jsem den před tím zvolal mému letitému známému na téma „kterak se chovat v jámě lvové?“ (pracoval v DKV Brno v kanceláři). „Víš,“ sdělil mi, „oni mají nejraději, když před nimi stojíš v pravouhlej předklonu, v umaštěných montérkách, v rukou žmoláš neměně umolovanou čepici a na podněty soudců pouze reaguješ slovy ano, ano, ano.“ Říkal jsem si, kde to jsme, v protektorátu, nebo kde? Nechtělo se mi věřit. Bohužel, až na ty montérky (i na ty pak došlo) se prognóza vyplnila. Takže, když se mnou byla událost ze strany vedení probrána, tak náměstci vrchního přednosty (VP) dali prostor vrchnímu školáři DKV Brno. Typicky nesympatický chlap, který se začal předvádět a současně dokazoval před vedením nezbytost své funkce. Vyděděl, jako kdybych spáchal nějaké Ačko (velká nehoda kategorie A). No, prostě si tam tehdy na Jihlavákovy „zchladil záhu“. Dostal jsem „nafasováno“ dva měsíce ze stroje dolů plus ty prémie a ta žlutá karta mě pochopitelně neminula (ta žlutá karta bylo to nejhorší). Když jsme se rozcibžili, tak jsem byl VP nejenom upozorněn na úskalí podmínečného propuštění (stačila by pak maličkost!), ale též na to, že bych mohl požádat o zkrácení doby trestu. Neváhal jsem a hned jsem tedy požádal. Poněkud zaskočený VP mi sdělil, že se žadá



## Do výslužby odešel „poslední mohykán“ karlovarských lokálek

Sunce a jasné modrá obloha jako by chtěly ozdobit loučení se službou na naší železnici, které v závěru prvního prázdninového měsíce čekalo na našeho kolegu **Mariána Čaplu**. Když totiž třicátého července odvezl svůj poslední vlak 27113, v prostorách zázemí objektu karlovarských lokomotivních čet na něho čekaly více než dvě desítky kolegů z místní základní organizace Federace strojvůdců, ale i další přátelé a spolupracovníci. Všichni přišli, aby mu srdečně poděkovali za dlouhá léta poctivě odvedené práce na naší železnici. Od dráhy odchází ve věku 66 let a dlužno především dodat, že po celých těch 48 let služby na ní zůstal věrný jedinému

dopravci – nejprve ČSD a nyní Českým drahám. Na železnici, k modré armádě, jak byla tehdy nazývána, nastoupil prvního července 1972 a jako strojvedoucího jsme ho už brzy mohli potkávat na většině regionálních tratí, jež v současnosti patří ke Karlovarskému kraji. V čele vlaků na motorových vozech začínal na strojích řady 820 (dříve M240), poté po většinu let vykonával službu na „osmsetdesítkách“ a v posledních letech pak na jednotkách „Regionova“.

Jako zajímavý a především naprosto originální dárek mu nyní kolegové dokonce připravili koláž obálky zvláštního vydání časopisu

ČD pro vás, kde ho vzhledem k věmstími jiné firmě a spojení se zdejšími lokálkami neváhali nazvat „posledním mohykánem“. A vzhledem ke generační obměně a věkovému průměru strojvedoucích, kteří nyní budou pokračovat v jeho práci, je vlastně tento titul docela na místě.

Výbor a členové základní organizace FSCŘ Karlovy Vary přejí Mariánovi do další, nyní už veskrze klidnější etapy jeho života hodně štěstí a klidné prožití důchodového času. A k tomu zejména pevně zdraví, aby se mohl ještě dlouho radovat ze svých koníčků, ze zahrádky a modelů autíček, a v neposlední řadě také ze svých vnoučat.



## Diáře na rok 2021

Vydavatelství ing. Zdeňka Ulricha, které s Federací strojvůdců České republiky spolupracuje při přípravě stolních a nástěnných kalendářů, nabízí i letos **kapesní týdenní diář na rok 2021 s fotografiemi z provozu historických železničních vozidel**. Objednat si ho můžete za **zvýhodněnou cenu**, která byla pro členy naší odborové organizace stanovena na 45 Kč.

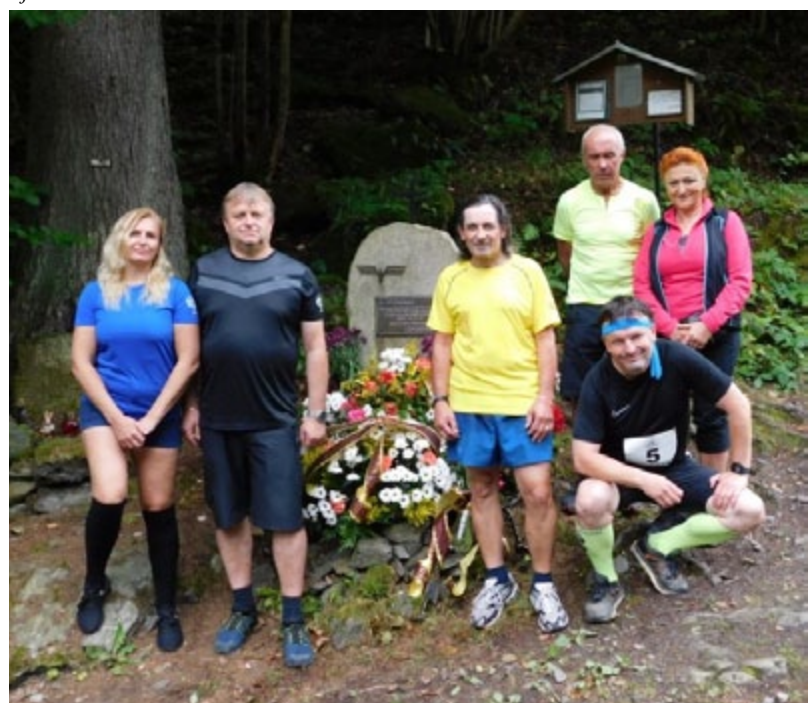
Prosíme, uveďte jméno a příjmení, poštovní adresu a konkrétní název (adresu) **základní organizace FS**, jejíž jste členy. Platba objednávky je nutná před odesláním zboží (bude vystavena proforma faktura). Poštovné za objednané diáře bude uplatňováno pouze při požadavku odeslání zboží na individuální adresu (tedy mimo standardní dodací adresu základní organizace FS).

Diáře objednávejte na e-mailu: [ulrichz@seznam.cz](mailto:ulrichz@seznam.cz) nebo na adrese: **Ing. Zdeněk Ulrich, Nám. Kosmonautů 17, 789 85 Mohelnice.**



Přátelé a spolupracovníci připravili pro karlovarského kolegu **Mariána Čaplu** na třicátého července opravdu krásné rozloučení s jeho dlouholetou službou na naší železnici

## Spálovský dálkový běh letos jubilejně



Tradičního pietního aktu u pomníčku věnovaného památce obětí tragické železniční nehody, k níž došlo právě před třiceti lety na trati u Spálova, se zúčastnil člen prezidia Federace strojvůdců České republiky **Pavel Semečský** (druhý zleva)

V sobotu 29. srpna se za ideálního počasí uskutečnil jubilejní, v pořadí již 20. ročník amatérského dálkového běhu z Tanvaldu do Spálova. Tato již tradiční sportovní společenská a v neposlední řadě taktéž pietní akce byla i letos spojena také s dálkovým pochodem po stejné trase – v tomto případě jeho účastníci absolvovali jeho 19. ročník. Obě souběžně konané akce se konají jako vzpomínka na tragickou železniční nehodu, k níž došlo poblíž zastávky Spálov na Semilsku 25. srpna 1990.

Právě před třiceti lety se v tento osudný den srazil manipulační vlak jedoucí z Tanvaldu do Železného Brodu s osobním vlakem, který vyjel ze Železného Brodu přes Tanvald do Liberce. Následky srážky vlaků byly mimořádně tragické, neboť při ní zahynulo čtrnáct osob a dalších třicet dva bylo zraněno. Mezi oběťmi železničního neštěstí byli rovněž strojvedoucí **Eduard Vraštil** a vlakvedoucí **Karel Svátý**. Náš kolega, věčně usměvavý kamarád **Eda Vraštil** podle přeživších svojí rychlou reakcí po použití rychlobrzdy ještě stačil varovat cestující před nárazem. Smrtelným zraněním však bohužel sám podlehl, a to v pouhých dvaceti sedmi letech věku.

K uctění obětí spálovské nehody byl na jižním konci mostu přes řeku Kamenici, kde došlo k srážce, vybudován pomníček, k němuž každým rokem přinášíme květiny.

Trasu dálkového běhu v délce 18,5 km, kterou ovlivnilo deštivé počasí, jež vládlo dnům před začátkem závodu, nakonec všichni

účastníci zvládli bez větších problémů. Na cílové pásce byla nejrychlejší v kategorii žen **Zuzana Boudová** a z mužů byl nejrychlejší v cíli **Jiří Čivrný**, který se zároveň stal absolutním vítězem závodu v čase 1 hodina, 11 minut a 15 vteřin.

Hlavním pořadatelem akce opět byla Federace strojvůdců České republiky, s podporou akciových společností České dráhy a ČD Cargo a v neposlední řadě i ve spolupráci s městem Tanvald a obcí Jesenný.

*Pavel Semečský, člen prezidia FSCŘ*

## Požadavky na aplikaci ...

*Dokončení ze str. 3*

potřebují potvrzení, komunikace s help-deskem aj. – **Úprava aplikace ČD Komunikátor (komunikace strojvedoucí – dispečer osobní dopravy ČD) je již ve stádiu příprav.**

17. Při aktualizaci programu vždy report, co a jak bylo změněno.

18. Zpřístupnit intranetové stránky jednotlivých dep ve služebních zařízeních (tablet, telefon) a prostřednictvím těchto stránek umožnit společný a jednotný log-in uživatele v ostatních aplikacích (návažnost na bod 1. tohoto přehledu) – **Zpřístupnění těchto stránek bylo uvažováno již v minulosti, zatím k tomu nedošlo z důvodu technických problémů. Stránky jednotlivých dep se velmi liší a povětšinou pouze duplikují informace dostupné strojvedoucím z hlavních zdrojů (např. SH SAP, návody k vozidlům apod.), navíc ne všechna depa mají tyto stránky zřízeny.**

## Badmintonový turnaj

V poslední říjnový den se uskuteční první ročník **badmintonového turnaje ve čtyřhře** o pohár prezidenta Federace strojvůdců ČR.

Místo konání: Krnov, hala K3, Smetanův okruh 2337.

Závazné přihlášky do 18. 10. 2020.

Kontakt na pořadatele, základní organizaci FS Krnov: **Marek Vojkuvka, vojkuvka.marek@seznam.cz, tel. 725 840 670** nebo **Luděk Janešík, tel. 725 057 518.**



Tato společná fotografie části účastníků letošní sportovní společenské akce – amatérského dálkového běhu a dálkového pochodu z Tanvaldu do Spálova, který pořádá Federace strojvůdců České republiky, byla pořízena po předání cen vítězům

## Společenská rubrika

Sedmého října bude slavit významné životní jubileum – 60. narozeniny – náš kolega **Miroslav Kaňa**, strojvedoucí a člen základní organizace Federace strojvůdců Brno dolní. Výbor a ostatní kolegové z této ZO mu přejí do dalších let všechno nejlepší, spokojenost v práci i osobním životě a zejména pevně zdraví.

\*\*\*

Na zaslužený odpočinek odešel náš kolega **Miroslav Marek**. Za dlouholetou práci na dráze mu děkují a do mnoha dalších a už o poznání klidnějších let života mu jen to nejlepší, spokojenost, pohodu a zejména pevně zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Louny.

\*\*\*

Patnáctého září slavil své šedesátiny náš kolega **Petr Hejduk**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem mu k tomuto jubileu blahopřejí a do mnoha dalších let spokojeného života přejí hodně štěstí a především zdraví.

\*\*\*

Dne 13. října oslaví své 65. narozeniny kolega strojník, pan **Jaroslav Grulich**. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a životní optimismus. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové

\*\*\*

V příštích dnech budou svá životní jubilea slavit dva naši kolegové ze základní organizace FS Děčín. Sedmého října se dožívá sedmdesátiletý **Jaroslav Vacek** a 15. října oslaví 55. narozeniny **Jan Kokejl**. Výbor a členové děčínské ZO Federace strojvůdců jim gratulují a ještě do mnoha dalších let přejí jen to nejlepší a zejména pevně zdraví.

\*\*\*

Významná životní výročí oslavili anebo ještě oslaví hned několik našich kolegů ze základní organizace FS Louny. Krásné 80. narozeniny slavil již 10. srpna **Jiří Metlíček**. Sedmdesátiletý se dožil 19. září **Jaroslav Wais**. Pětašedesátiny oslavili 19. září **Zdeněk Průcha** a 27. září **Martin Knížek**. Rovnou šedesátku bude slavit třetího října **Rudolf Vait**. Všem těmto jubilantům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života štěstí a zejména zdraví přejí výbor a ostatní členové lounské ZO Federace strojvůdců.

\*\*\*

K 30. září tohoto roku ukončil svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace FSCŘ, pan **Karel Brynda**. Za odvedenou práci tímto chceme Karlovi poděkovat a do dalších let na zasluženém odpočinku bude slavit třetího října **Rudolf Vait** a všichni kolegové ze ZO Federace strojvůdců Chomutov

\*\*\*

Dne 26. září oslavil své šedesáté narozeniny náš kolega a hospodář základní organizace FSCŘ Všetaty **Petr Merz**. Pevně zdraví, spokojenost, pohodu a v neposlední řadě taktéž hodně elánu do další práce mu přeje výbor všetatské ZO Federace strojvůdců.

\*\*\*

Dne 15. října oslaví své šedesátiny náš kolega **Antonín Červinka**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a úspěchů.

Kamarádi a členové ZO FSCŘ Přerov

## Poslední rozloučení



Klub důchodců a základní organizace Federace strojvůdců Trutnov se zármutkem oznamují, že druhého září tohoto roku opustil po krátké těžké nemoci naše řady kolega strojvedoucí ve výslužbě, pan **Josef Schejbal**. Odešel po těžké nemoci ve věku 78 let. Čest jeho památce.

Kdo jste ho znali, prosíme, abyste mu společně s námi také vy věnovali svoji tichou vzpomínku.

*Klub důchodců, výbor a členové ZO FS Trutnov*



**ZÁJMY STROJVŮDCE** – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz. Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Míkolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdců: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: [Polacek@fscr.cz](mailto:Polacek@fscr.cz). Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

