

● K problémům, jež zejména na podzim anebo v zimních měsících trápí strojvedoucí na mnoha našich tratích ... str. 1 a 2 ● Ještě jednou k funkcionalitě „Automatické dálkové nouzové otevření PZZ“ ... str. 2 ● Ekonomika by nikdy neměla mít přednost před bezpečností ... str. 2 ● Dvě zcela zbytečná „projetí“... str. 2 ● Zamyšlení na téma hlášení strojvůdců ... str. 2 ● Prodloužení platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2021 ... str. 3 ● Kterak načerpat „životní optimismus“ ... str. 3 ● Kulaté jubileum trati na jižní Moravě ... str. 3 ● Vzpomínání na události před 15 lety ... str. 4 ●

číslo 22

30. listopadu 2020
ročník 73



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Ne všechna hnací vozidla jsou přizpůsobena problematickému stavu tratí, po nichž jezdíme

Dovolte mi reagovat na příspěvek „Listí a vlhko jako stopka vlaků. Kromě Arrivy uvízly na tratích také vlaky Českých drah“, který byl v poslední říjnový den zveřejněn na dopravním zpravodajském webu zdopravy.cz. Po dlouhé době jsem se totiž patřičně nabudil a za přispění reakcí kolegů na sociálních sítích jsem se na uvedený článek i patřičně naštvál.

Paní mluvčí ČD nám strojvedoucím a hlavně laické veřejnosti vysvětluje, proč dochází ke zpoždění nebo dokonce nedojetí vlaku z důvodu podzimního počasí! – „Letos jsme nezaznamenali výrazný rozdíl oproti minulým letům, proto vlaky nikterak neposilujeme. Motorové vozy a lokomotivy jsou schválené pro celoroční provoz. Pro případy zlepšení adheze je vozidlo vybaveno pískovacím zařízením, které lze použít v rozsahu podmínek stanovených manažerem infrastruktury.“ Tak je to tedy, chybí nám písek! Ono se to vlastně všechno opět hodí na strojvedoucí! Kde je ale ta zvlášť v poslední době znovu tak omilaná bezpečnost provozu?!

Pokud mám ale problém na rozjezděném listí vyjet do kopce, budu mít problém o to větší i zastavit! A protože jsme všichni znali předpisů, a to dokonce i v rámci přezkoušení ze zvláštní odborné způsobilosti (ZOZ), trůfám si tvrdit, že za tento stav v žádném případě nemůže ani strojvedoucí, ale ani ten zmíněný písek! Prostě na kolejích, které má v gesci Správa železnic, je zvlášť v těchto podzimních dnešních dnech absolutně ohrožena bezpečnost dopravy!

Máme různá hnací vozidla a různé traťové profily, kde ani sebelepší strojvedoucí nemá šanci! Například řada 843, která má naprosto technicky zbraněné miniatury zásobníky písku, do kterých zatéká při sebemenším dešti. Už paní mluvčí někdy viděla, jak se takový

písečnick čistí? Co je k tomu potřeba? Kolik času a různých pomůcek?

A potom po zprovoznění alespoň jednoho na každém čele hnacího vozidla, a ještě samozřejmě namísto našeho odpočinku, spánku nebo přiměřené doby na oddech a jídlo (PDOJ), ono to vydrží funkční v lepším případě hodinu! Při střídání na ose, při dvoudenních směnách je to tedy „absolutně ideální stav“ pro dobré nervy mašinfiry!

A to si většina strojvedoucích ještě vozi pytel písku sebou v zavazadlovém oddíle, protože při čištění písečnicků se ten původní písek vysype do kolejí i ve stanicích. Jinak to totiž ani nejde provést.

Konkrétně například trať Hanušovice–Jeseník, kterou znám i poslepu. Mohu zde zodpovědně potvrdit, že směny v těchto dnech na této trati kolegům na klidu nepřidají! Spíše naopak! Jedná se o infarktové stavy, kdy je napřed problém na ten „náš kopec“ (na Ramzovou) vůbec vyjet, ale potom všichni místo pocitu uklidnění ještě začnou bojovat s problémem zastavení na místě k tomu určeném!

Náš výbor základní organizace Federace strojvůdců Šumperk pravidelně před nástupem podzimních měsíců žádá vedení OCP Východ o zařízení vypnutí kolejnicových mazníků, které slouží k menšímu opotřebení kolejí, ale zároveň nám strojvedoucím spolehlivě namažou cestu do pekla, protože celá souprava dostane dávku plastického maziva i na nákolky.

Poté, co Správa železnic zareaguje a mazníky vypne, žádáme o změnu řazení a snížení počtu vozů, což se po několika letech problémů s uvážnutými vlaky již také podařilo. Normální řešení? Pro někoho ano, ale pro nás pořád nikoliv! Důležité přece je předcházet problémům! A to je ono stále ve velkém

Bezpečnost na železničních přejezdech jako jedna z priorit

Problematika zajištění bezpečnosti provozu na železničních přejezdech je v našem časopise často, ba přímo pravidelně a systematicky sledována mnoha články. Je tomu tak po právu, neboť v nich nejen upozorňujeme na existující vážná rizika, ale mnohdy přinášíme i četné konkrétní příklady přejezdů, jež si o rekonstrukci a zavedení vyššího stupně zabezpečení doslova říkají. Mimořádné události na nich totiž bohužel registrujeme opakovaně, přičemž je ale smutnou skutečností, že vzhledem k existujícím technickým možnostem a moderním technologiím by k mnohým střetům s tragickými následky určitě ani dojet vůbec nemuselo. Jiné přejezdy lze zase v mnoha směrech prokazatelně považovat za doslova zbytečné, a tak by se ve větší míře, než tomu bylo doposud, mělo rozhodovat o jejich rušení. Ostatně více si o tom tentokrát přečtete v článku kolegy Vladimíra Seluckého.

Čtenáře Zájmu strojvůdce zaujal v jejich druhém říjnovém (č. 20) vydání příspěvek „V Okříškách mohlo dojít k tragédii“ s fotografií zachycující tamní železniční přejezd P3658 v momentě, kdy na něm v čase příjezdu R661 vjel mohutný kamion zahraničního silničního dopravce. Připomeňme, že jsme se

pochvalně zmínili o pohotovosti reakci kolegy strojvedoucího OCP Východ Lukáši Essenderovi, který duchapřítomně zabránil extrémně nebezpečnému střetu. Uvedli jsme ale i to, že po řidiči kamionu v tom čase ještě pátrala Policie ČR. Dodejme tedy nyní aktuální informaci, že tento cizí státní příslušník byl již v rámci mezinárodní spolupráce ustanoven a nyní probíhají další úkony v trestním řízení.

Dne 18. září přinesla Drážní inspekce zprávu, že v Kunovicích na Uherskohradištsku se střetl spěšný vlak jedoucí z Brna do Starého Města u Uherského Hradiště s traktorem s vlečkou s cisternou. Nehoda se udála na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými křížemi. V důsledku střetnutí dva vozy spěšného vlaku vykolejily. Při nehodě bylo celkem zraněno pět osob ... A proč se vracíme právě k této nehodové události? Zvláště naši kolegové z Veselí nad Moravou totiž o nebezpečných či nedostatečně zajištěných přejezdech vědí své a mají z nehod na nich až příliš mnoho smutných zkušeností. Zde zveřejňované snímky přejezdu P7953 pořídil kolega Martin Urbánek v Ostrožské Nové Vsi.

Když jsme v létě letošního roku obsáhle informovali o alarmující „vlně“ nehodových

množství se vyskytující listí na kolejích, a to ještě většinou v nejhroších traťových úsecích, tedy s největším stoupáním a oblouky.

Všichni víme, že jezdíme zelenými tunely, které registrujeme již v období vegetativního růstu a jež se na podzim a při častém mrholení zavrou ještě více do traťového profilu, a to je pak konec! Je na místě kácení? Dle názoru strojvedoucích určitě! Nebo alespoň pravidelné ořezávání přerostlých větví, které nám nad kolejemi způsobují nemalé trauma! Ale ze strany Správy železnic se většinou nic neděje!

Nejeden kolega navrhuje čištění povrchu kolejnic tlakovou vodou. Myslím si, že za vyzkoušení by to určitě stálo! Motorové univerzální vozíky (MUV) by to určitě po malé technické úpravě zvládly!

Ale ještě k tomu kácení. Dnes v celé České republice mizí tisíce hektarů lesů z důvodu kůrovcové kalamity. Jeden brouček způsobí tolik zásahů do přírody! Kolik případných lidských životů dokáže zломit naše ekologické organizace, aby doprava ekologickou železnici byla bezpečná?

Nechci se tedy zapojovat do politických diskuzí, ale tohle všechno vygraduje při sebe-menším závanu větríku. Což na horách není zase nic až tak neobvyklého. Co pak dostane strojvedoucí? „Foukací“ rozkaz a pak jen ukáž se, hrdino! Zastavím před stromem, na který sice uvidím, ale nejde to?!

Nebo jindy zase napadne přes noc půl metru sněhu, vytvoří se závěje a opět je to strojvedoucí, který vede první ranní vlak a má nervy na pochodu! A paní výpravčí se po zpožděném příjezdu zeptá: „Jak to tam vypadá? Mám objednat pluh? Na co napíšeme zpoždění?“ Ne, teď už vlastně ani nemusíte! Už to máte projeté za cenu zpoždění a riskování poškození hnacího vozidla. A samozřejmě i potrestání jasněho viníka! Strojvedoucího, jak jinak!

události na železnici a v neposlední řadě také o s tím související činnosti komise ustavené ministrem dopravy s cílem zvýšit bezpečnost dopravy, právě k problematice přejezdů jsme přinesli informaci ze srpnového brifinku ministra Karla Havlíčka. K dalšímu postupu modernizace a zajištění vyšší úrovně zabezpečení železničních přejezdů zde bylo uvedeno: „Máme je rozděleny přesně na tento rok, příští rok a následně i rok 2022. Pět set přejezdů bude lépe zabezpečeno nikoliv až v roce 2027, ale už v roce 2022. Urychlili jsme to o pět let a cenově u těchto opatření by to mělo činit řádově 1 až 1,5 miliardy korun ročně. V tuto chvíli máme všechny přejezdy zmapovány. Máme 247 přejezdů, které budou do konce září odsouhlaseny centrální komisí, přičemž 50 se jich odsouhlasilo již minulý měsíc.“ Věříme tedy, že směle a takto veřejně proklamované cíle a investiční záměry s nimi spojené budou také náležitě naplněny a strojvedoucí a naše široká veřejnost se brzy a ve větší míře, než tomu bylo doposud, dočkají dalších modernizovaných a lépe zabezpečených železničních přejezdů.

Marek Poláček

Kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Dne 20. listopadu došlo při společném jednání zástupců zaměstnavatele a odborů zastupujících zaměstnance k představení předběžného podnikatelského plánu společnosti na rok 2021 a k předání návrhu Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo na rok 2021/22. Zároveň s tímto byl předán i návrh na 3. změnu PKS 2019/20, kde se dle sdělení zaměstnavatele jedná prakticky pouze o technickou novelu vynucenou změnou legislativních podmínek.

Podle prvotních informací návrh zaměstnavatele neobsahuje žádné převratné novinky, ale zároveň bohužel navrhuje i stagnaci tarifních mezd zaměstnanců ČD Cargo.

V příštích dnech bude vypracován oponentní návrh ze strany Federace strojvůdců České republiky a na jednání zástupců všech odborových centrál působících u ČD Cargo, které se uskuteční druhého prosince, bude vypracován společný oponentní návrh všech odborových centrál působících u ČD Cargo.

První kola kolektivního vyjednávání jsou zatím předběžně stanovena na 10. a 17. prosince tohoto roku.

Dodejme, že zároveň s tímto probíhají i intenzivní jednání o neuskutečněných KOP v roce 2020 z důvodu pandemie COVID 19 a možností jejich náhrady v dalším období.

O dalším vývoji našeho jednání vás budeme průběžně informovat.

David Votroubek
člen prezidia a vedoucí týmu FSČR
pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo



Pokračování na str. 2



Úrovňové přejezdy bez přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami jsou trvalým zdrojem ohrožení bezpečnosti drážního provozu. Řidiči velmi využívají přejezd P7953 v Ostrožské Nové Vsi vyfotografoval místopředseda základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou Martin Urbánek

Rušit zbytečné přejezdy!

Za tři čtvrtletí letošního roku bylo Drážní inspekcí zaznamenáno na dráhách celostátních, regionálních a vlečkových celkem 866 mimořádných událostí, při nichž bylo usmrceno 184 osob a 237 osob zraněno. Z tohoto počtu připadlo 112 MU na střetnutí drážních vozidel s vozidly silničními. To představuje 12,93 % z celkového počtu MU. Zahynulo 32 osob a 83 bylo zraněno. Počet usmrcených však představuje 17,39 % a počet zraněných dokonce 35,02 % z celkového počtu.

Již v článku **Rušit přejezdy? Rozhodně ano!** otištěném v č. 5/2020 ZS jsem čtenáře informoval o vládním návrhu zákona ze dne 10. 12. 2019, kterým by se změnil zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a další související zákony. Avizovaný zákon byl po odmítnutí pozmoňovacích návrhů předložených Senátem dne 29. září 2020 Poslaneckou sněmovnou schválen a ve Sbírce zákonů zveřejněn pod č. 403/2020 Sb. Tento zákon ve svém celku představuje vedle již jmenovaného kodexu novelizaci dalších 24 souvisejících zákonů. Novelizován byl také zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V tomto zákoně bylo doplněno nové ustanovení – § 37a Rušení přejezdů. V jeho prvním odstavci je stanoveno, že ...Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která není delší o více než 5 km

a nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení. Odstavec 2 a 3 upravují právně-administrativní stránku zrušení přejezdu.

Podle úředního přehledu Správy železnic bylo na tratích ve správě této státní organizace k 31. prosinci 2019 celkem 7825 přejezdů. Z tohoto počtu bylo 3658 přejezdů zabezpečeno pouze výstražnými křížemi (případně doplněným o značku P6 – Stůj, dej přednost v jízdě). To činí 46,75 % z počtu přejezdů. Věříme, že především Správa železnic bude iniciovat rušení řady zcela zbytečných přejezdů. Přes železniční přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem může vlak projíždět maximální rychlostí 60 km/h. (Viz §4 vyhlášky č. 177/1995 Sb.)

Na mnoha takových přejezdech vlak brzdí z rychlosti např. 100 km/h. a po projetí přejezdu se na tuto rychlost znovu rozjíždí. Dopad na ekonomiku dopravců a také na snížení kapacity propustnosti tratí je zcela jednoznačný. Na řadě tratí je vzdálenost zejména mezi přejezdy na účelových komunikacích v řádu desítek metrů. Doufáme, že především takové přejezdy budou předmětem správního řízení směřujícího k jejich zrušení podle zde zmíněného novelizovaného zákona.

Účinnost zákona č. 403/2020 Sb. byla stanovena dnem 1. ledna 2021. Zájmy strojvůdce budou i této problematice věnovat velkou pozornost a čtenáře informovat o využívání novelizovaných zákonů ve prospěch bezpečné a plynulé drážní dopravy.

Vladimír Selucký

Ekonomika by nikdy neměla mít přednost před bezpečností!

V článku Funkcionalita „Automatické dálkové nouzové otevření PZZ“, který jsme si mohli v prvním listopadovém vydání Zájmů strojevedce, nám sice ing. Martin Krupička vysvětlil, proč je tato funkce zaváděna. Jenže jsou tady velká ALE!

Proč nouzové otvírání je automatické a ne v rukou výpravčího, který by měl za povinnost strojevedoucího kontaktovat a o nouzovém otevření ho informovat. Že by takové řešení bylo technicky náročnější a tudíž i dražší? Budeme tedy upřednostňovat ekonomiku před bezpečností? Jak už psal v článku o těchto přejezdch kolega Brunner, při mimořádnosti má strojevedoucí spoustu jiných starostí a nemá v ruce stopky. A hlavně je to zase ze strany Správy železnic (jak už je bohužel poslední dobou zvykem) další vyvlekání se ze zodpovědnosti za bezpečné provozování dráží dopravy.

Poznámka autora článku „Přejezdy u Radotína jako nastražené pasti?“

Kolega Miloš Brunner reagoval se svojí poznámkou na článek Funkcionalita „Automatické dálkové nouzové otevření PZZ“, který byl zveřejněn v minulém vydání našeho časopisu (ZS č. 21/2020).

„Děkuji za technické vysvětlení problému. Ano, přejezdník známe. Ale v Radotíně chybí. Teď co s tím, než to bude řešit předpis SZ D1? Budeme čekat na průsvit? Nebo aspoň dáme do TTP tabulky 9 poznámku „automatické otvírání“ do řádku

Reakce Správy železnic na podněty týkající se funkcionality „Automatické dálkové nouzové otevření PZZ“

Nouzové otvírání je automatické z těchto důvodů. – Pokud dojde k výpadku nadřazeného staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ), nemá příslušný traťový dispečer nebo výpravčí k dispozici žádné technické prostředky, které by mu umožnily postihnout přejezdy otevřít. Pokud dojde k výpadku SZZ, nemá obsluhující zaměstnanec ani žádné relevantní a bezpečné informace o poloze vlaků v jeho staniční nebo v řízené oblasti, kolejové úseky na reliéfu ovládacího pracoviště jsou buď fialové (tj. indikace ztráty komunikace), v krajním případě monitor může i zcela zhasnout. Výpravčí tedy ztratí i veškeré informace o poloze vlaků v řízené oblasti nebo ve staniční. A ty vlaky se nějakou dobu samozřejmě ještě pohybují a mění svoji polohu, než dojedou k návěstidlu, které zakazuje jízdu.

Informace uvedené v TTP, o povinnosti strojevedoucího ohlásit zastavení ve staniční (výhybně, odbočce) na místě jiném než

A další věc... Zatímco přejezdníky jsou zakotveny v předpise, o tomhle nikde ani čárka! A nejhorší ze všeho je, že se to v naprosté tichosti objeví v tabulkách traťových poměrů (TTP)! V textu článku ing. Krupičky se píše: „Proto je sledováno dotčenou povinností neřešit cestou TTP, ale tuto problematiku a související rizika řešit přímo v předpise provozovatele (př. SZ D1) pro dopravní i trať...“

Ano, je sice sledováno, ale to je asi tak všechno. Jak už jsem nejnám já v Zájměch strojevedce kritizoval, způsob, jakým jsme (ne)informováni o změnách v TTP způsobí co? Že se někde takové přejezdy nově zavědou a sám strojevedoucí to pak prostě neobjeví, neboť hláška TTP „xxx se změnila“ mu sama o sobě moc neřekne. Schválně si zkuste projít tabulky 3a v TTP na tratích, kde jezdíte. Vždyť těch přejezdů je na našich tratích už

k přejezdu. Nebo před každý takový přejezd umístíme Opakovací přejezdník, aby strojevedce viděl, že není v činnosti. Ideálně u hrany přejezdu. Takže by to strojevedce viděl, kdyby mezi krycím návěstidlem a přejezdem nečekal zastavil. Bylo by to pár metrů kabelu a závislost světla k „první mezní době výstrahy“. To by přeci neměl být takový problém. Ale rychlejší bude to doplnění v TTP tab. 9. Zatím. A ETCS je také v nedohlednu.“

obvyklým, budou nahrazeny ustanovením v novelizovaném předpise SZ D1 – všeobecná povinnost strojevedoucího, zastaví-li na trati (na širé trati nebo ve staniční, výhybně, odbočce) na dobu delší než 5 minut, ohlásit důvod zastavení zaměstnanci, který v daném úseku trati organizuje a řídí dráží dopravu.

Co se týká Třebíče a Vladislavi – z bezpečnostního hlediska je nepřijatelné, aby se daná situace řešila v různých stanicích různými způsoby. Řešení musí existovat jen jedno.

K tabulkám traťových poměrů: Dle sdělení odboru 11 Správy železnic je formulace textů v TTP zadávána shodně. Minulý měsíc proběhla porada technologů, kde na zadávání informací do tabulek 3a TTP, konkrétně na PZZ s funkcí KESA, byli účastníci upozorněni.

Ing. Martin Krupička
Správa železnic, ředitel odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky

více než 50. Třeba budete překvapeni!

Já takto objevil ke svému úžasu hned dvě stanice s touto funkcionalitou. V TTP 322C je to Třebíč a Vladislav. Co jsem se pár kolegů, kteří jezdí na stejné trati, ptal, tak i oni byli překvapeni. Dejme tomu, že Vladislav je stanice dálkově řízena z Třebíče, proč ale probíhá Třebíč, kde je trvalá služba výpravčího a stanice je dostatečně přehledná, takže v případě problémů si může výpravčí v podstatě pouhým vyjitím před dopravní kancelář ověřit, co se děje.

No a na závěr pak ještě pár připomínek k samotnému textu v TTP:

„Automatické dálkové nouzové otevření přejezdů

Pro jízdu vlaku/PMD v ŽST Vladislav s funkcí automatického dálkového nouzového otevření staničních PZS P1 (P3858) v km 43,643 a PZS P2 (P3859) v km 44,548 musí být uplatněna také následující opatření/pravidla:

Zastavil-li vlak/PMD z provozních důvodů mimořádně v obvodu dopravní na místě jiném než v místě k tomu určeném (dopravní kolej, zastávka v obvodu dopravní), strojevedoucí musí po uplynutí 5 minut od zastavení vlaku/PMD navázat spojení s výpravčím a pro další jízdu si vyžádat jeho svolení.“

Autor textu si asi není jistý, jestli vydal opatření či vydal pravidla? A pak ten nadbytečný text v závorce, žádná zastávka v obvodu železniční stanice Vladislav neexistuje. Takže to vypadá na klasičké Ctrl + C, Ctrl + V, Enter a hotovo. SŽ si může mýt ruce jak Pilát Pontský. Navíc ani nesedí uváděná kilometrická poloha PZS s údaji v tabulce 1 TTP příslušné tratě. Do rozparků mě uvádí i formulace o mimořádném zastavení na jiném místě, než je určené. Protože pokud jsem projíždějící vlak, tak nemám žádné určené místo zastavení. Jenže zase je tady ta zmínka o dopravní koleji. Takže pokud mimořádně zastavím na záhlaví, tak musím počítat s tím, že se závory otevřou. Pokud ale zastavím na dopravní koleji, tak se závory automaticky neotevřou? A nepopel by se tímhle celý systém AOZ? Anebo už jsem Tatar, co neumí česky?!



Ilustrační foto J. Adolfa

Zamyšlení na téma hlášení strojevedců

Nevím, jak je kolegy využívána možnost hlásit závady na dopravní cestě přímo Správě železnic. Nahlížet mohu jen do hlášení strojevedoucího ČD OCP východ. Velké procento hlášení je určeno k přeposlání právě Správě železnic.

Nemám důvod se domnívat, že k přeposlání nedojde. Prvotnímu oznamovateli se však nějaká odpověď dostane jen zřídka, nevíme tedy, jaký výsledek hlášení mělo.

Na svých směnách v čele vlaku vidím často, stejně jako moji kolegové, velké množství závad v návěstění. Od případů návěstidel všeho druhu utopených v zeleni, otočených do jiného směru, umístěných v rozporu s předpisem D1. Návěstidla často nemají správnou podobu, barvu či tvar, jsou neúplná, případně chybí vůbec. Dočasně pomalé jízdy nejsou snad nikdy vynáštěny zcela správně.

Ukazuje se, že velkým problémem pro zaměstnance, kteří návěstidla umístí (zase hlavně pomalé jízdy), je vůbec určit na kterou stranu koleje návěstidla umístít. Jinak řečeno, dělá jim problém rozlišit pravou a levou. Jelikož tento stav trvá již léta a vůbec se nelepšilo, mám pochyby o smyslu našich snah pořádat ty všechny závady upozorňovat. Závad neubývá. Než se odstraní jedna (pokud vůbec), jiná se objeví. Hlásíme-li závadu přímo pracovníku řídicímu dopravu, taky žádná sláva. Nejen o závadách v návěstění, ale v nesouladu písemného rozkazu a skutečného stavu. Také v závadách trakčního vedení. Utržené laničky visí často čtvrt roku, byt' bylo hlášeno opakovaně.

Celý systém je založen na tom, že strojevedoucí buď přímo, nebo prostřednictvím svých dopravců se domáhá u Správy železnic, aby si udržovala dopravní cestu, za jejíž

použití si nechá dopravci zaplatit. Jsme postaveni do role žadatelů či prosebníků a přitom nejde o nic jiného, než aby si Správa železnic plnila své povinnosti při provozování dráhy. Status pokorných žadatelů ve vztahu ke SŽ spatřuji i u naší profesní odborové organizace. Přičemž se ale doptáme pouze toho, aby Správa železnic udržovala dopravní cestu dle jejího vlastního předpisu, nic víc.

Myslím, že Správa železnic by měla dopravcům nebo jejich zaměstnancům za každé takové upozornění platit. Za každé upozornění o závadě odměna! Tak, jako myslivec dostane odměnu za odstřel škodné zvěře. Peníze na ni by mohla Správa železnic inkasovat od zaměstnanců, v jejichž rájónu byla závada objevena. Včetně utržených laniček a nesprávně sepsaných písemných rozkazů.

Naše Federace strojevedců by zase mohla a měla prosazovat, aby bylo uvedeno v platnost předpisové ustanovení, že návěstidlo, které nemá předepsaný tvar, barvu a velikost, je umístěno v rozporu s předpisem, zakryté bujnou vegetací nebo třeba upadlo a chybí vůbec, jako by neexistovalo. Prostě bude-li rychlostník hnědý místo bílého, jako by nebyl žádný.

Takto si zatím Správa železnic v mnoha případech klidně nedodrzuje vlastní předpis a tahá do průsvitu nás, strojevedoucí a zaměstnance jiných firem. Naprosto beztržně, neboť není nikoho, kdo by SŽ v tomto kontroloval, natož aby ji donutil něco v tomto změnit.

Tak jen hezky píšeme naše hlášení. A to i přesto, že zatím spíše platilo „Píše, co chcete, my, co chceme, uděláme.“ Ale píšeme to raději velice opatrně, korektně, abychom se snad nikoho nedotkli... Poradíte

Ne všechna hnací vozidla jsou přizpůsobena...

Dokončení ze str. 1

Poškozená hnací vozidla (plochy na kolech, poškozené pluhly od padlých stromů, pískovací zařízení, čelní okna, zrcátka a to vše v tom lepším případě) jdou totiž zcela na vrub nečinnosti Správy železnic, přičemž ale následné opravy platí samozřejmě samotné

České dráhy!

Nezlobte se na mě, ale tyto vyhraněné kritické názory, a věřte, že nejen moje, opravdu musely jít ven!

Jura Tejkl
ZO FS Šumperk

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo 5549		rozkaz č. 138/983 / 1	
OŠEK : BEROUN-PRAHA SMÍCHOV			
Posalé jízdy:			
Ist.Praha Radotín.....1.staniční kolej.....	km	10.230 -	10.080 = 50 ka/h
přes výhybky č.30,28,26			
Ist.Praha Radotín - Ist.Praha Seichov... 1.TK ..	km	6.290 -	6.170 = 50 ka/h
platí od 3.5.2020 20:00hod			

Platnost od : 00:00 do 24:00 h.			
Mezi Hr.Žávdovité a Hr.Barrandov byly v 1.tavové koleji nově vloženy výhybky			
1X5 v km 6.182, 4XP v km 3.337 a 1XP v km 3.225.			
Při jízdě ve směru z Prahy - Radotína do Prahy-Seichova po 1.TK (správně			
koleji) kalna neobsluhovaných odlišových návěstidel Hr.Žávdovité a Hr.			
Barrandov: spojuje při jízdě na ruční přivolávací návěští:			
Přes výhybku 1X5 v km 6.182 budoucí odb.Žávdovité nepřekroče rychlost			
50 ka/h.			
Přes výhybky 4XP v km 3.377 a 1XP v km 3.225 budoucí odb.Barrandov			
nepřekroče rychlost 40 ka/h.			

Posalé jízdy:			
Ist.Praha Radotín - Ist.Praha Seichov... 1.TK ..	km	3.650 -	2.950 = 50 ka/h
platí od 3.5.2020 20:00hod			

SŽDC - DA Praha			
SŽT, Beroun osobní nádraží			
dne : 07/05/2020			

Všeobecný rozkaz, který zmiňuje kolega Antonín Sehnal ve svém článku Dvě zcela zbytečná „projetí“

Dvě zcela zbytečná „projetí“

Každý pozornější strojevedce OCP Střed si mohl zkraje měsíce listopadu všimnout dvou poučených listů k dvěma mimořádným událostem. Mě a mnohých dalších kolegy zvedlo, ba až obrazně vystřelilo ze židle to, že příčinou těchto MU jsou věci, na které opakovaně a dlouhodobě poukazuje. Přitom tyto věci stále nejsou systematicky nijak vyřešeny.

První případ se týká mimořádné události ve staniční Mstětice. Jeden z našich kolegů zde nepovoleně projel kolem vjezdového návěstidla. V zápise z MU je uvedeno, že kolega si všiml „stahovačky“, o které však nebyl nijak zpraven. Tato věc odpoutala jeho pozornost, hledal ji ihned v písemném rozkaze a došlo k projetí. Kolegové, komu z nás se něco podobného nejednou nestalo?

Téměř týdně potkáváme na tratích mimořádnosti, o kterých nás správce infrastruktury nijak neinformuje. Tyto nepřijemné věci pak ale zcela zbytečně a nebezpečně odvádí naši pozornost. A k vážnému problému je pak již jen maličký kousek.

Příkladem ostatně budiž i nemálo mých hlášení na jízdu přes nějak neohlášená místa s pomalými jízdami, stahovačkami aj., z nichž si pro dokreslení článku dovoluji zde alespoň zčásti odcitovat:

„Dnes (23. 6. 2020 – pozn. red. ZS) za vjezdu do žst Poříčany jsem si na poslední chvíli všiml přenosné návěsti Stáhněte sběrač, která se nacházela na pečském zhlaví, ve 2. SK, v oblouku, při rychlosti 120 km/h, hezky ukrytá za křovím blízko tamního světelného indikátoru Stáhně sběrač. Vůbec žádná zmínka v písemném rozkaze o umístění přenosných návěstí pro elektrický provoz, vůbec žádné předvěštění, žádná další přenosná návěst Zvedni sběrač...“

„Při jízdě uvedeného vlaku byla mezi zast. Srbsko a Hr. Tetín instalována pomalá jízda, o níž nebyla v písemném rozkaze jediná zmínka. Upozornění na snížení rychlosti na polovinu hodnoty traťové rychlosti byl strojevedoucímu přišlo vhod.“ (11. 8. 2020)

Druhou událostí, o níž zde chci informovat, je projetí našeho kolegy za oddílové návěstidlo vůdce zřizované Odbočky Žávdovité. Přibližně dva týdny před jejím vznikem jsme totiž opakovaně upozorňovali na toto riziko

z důvodu velmi vážně sepsaných písemných rozkazů o způsobu jízdy přes tyto nové dopravní. Rozkaz, který k tomuto článku přikládám, obsahoval mnoho zavádějících a neztřejímých údajů, na které jsme upozorňovali zaměstnance Správy železnic. Náprava sice přišla, ale bohužel až po mimořádné události!

V obou zde zmíněných případech bychom přivítali, pokud by v našem časopise mohlo vyjít vyjádření příslušných zaměstnanců SŽ, majících na starosti tvorbu a zpracování písemných rozkazů. A také bychom stáli o názor vyhodnocovatele MU na ČD. Zajímá nás, proč je jako jednoznačný (a jediný) viník MU v těchto, ale i dalších případech určen zpravidla pouze strojevedoucí, když i další lidé ke vzniku MU nikoliv nevýznamně napomohli? Mají také zaměstnanci Správy železnic v takových případech nějaký trest za to, že přispěli k vzniku mimořádných událostí?

Zájem na bezpečném provozu naší železnice a s tím související odpovědnost mají přece mít všichni, tedy nejen ty, kdož jsou v čele vlakových spojů, ale samozřejmě také ty, kdož se mají starat o bezpečnou a tedy i kvalitní a bezchybně připravenou železniční dopravní cestu. Nejsem sám, kdo je přesvědčen, že pokud odpovědní zaměstnanci, jichž se týkají dvě zde konkrétně zmíněné mimořádné události, opravdu dbali na bezpečnost, k žádné z nich by nedošlo. Už jen proto, že v obou případech na enormní rizika jejich vzniku bylo v předstihu dostatečně upozorňováno.

Ostatně, porovnat to můžeme také s tím, o čem jsme v našem časopise již několikrát psali, a sice že varování, a tedy včasné informace, dostává Správa železnic již také před loňskou červencovou závažnou mimořádnou událostí, k níž došlo u Chodové Planě.

Antonín Sehnal

Poznámka redakce ZS: S obsahem článku kolegy Sehnala byl seznámen náměstek generálního ředitele pro řízení provozu Správy železnic ing. Miroslav Jasenčák. V době uzávěrky tohoto vydání Zájmů strojevedce jsme od něho dostali informaci, že popsané závady byly vyřešeny v kompetenci OR Praha a byla přijata opatření, aby nedošlo k jejich opakování.

Námítka aneb Ohlas po šesti letech

Do redakce Zájmů strojevedce přišla v uplynulých listopadových dnech námítka pozorného čtenáře (jméno je redakci známo), který dříve pracoval v lokomotivním oddělení. Dotýká se mých článků věnovaných problematice poznání traťových poměrů strojevedoucími. Čtenář se domnívá, že používám zavádějící informace, některé i s agresivním podtextem. Konkrétně uvádí, že znalost ustanovení článků 278 a 284 předpisu SŽDC D1 (dnes předpis Správy železnic) – platnost lhůty poznání 12 měsíců – nemá předepsanou žádnou dopravce a tudíž nejsou pro dopravce závazná. Je to první ohlas po šesti letech, kdy jsem na toto téma začal psát. Čtenáři za něj samozřejmě děkuji.

Problematikou poznání traťových poměrů strojevedoucími a lhůtou její platnosti jsem se v ZS zabýval poprvé v září 2014 v č. 17. Později v letech 2015, 2016, 2019 a také letos. Počinaje prvním článkem až po článek Může se opakovat Chodová Planě? v č. 20/2020 ZS kritizují lhůtu trvání platnosti v délce 12 měsíců jako neúměrně dlouhou a to zvláště pro strojevedce „letmo“. Nabádám k návratu lhůty 6 měsíců. To, že předpisy Českých drah V2 a D2 dokonce stanoví tuto lhůtu na 13 měsíců, považují za pověstnou „třešničku na dortu“, která nebezpečnost délky lhůty ještě zvyšuje a v podstatě je výplodem systému „šetřit, ať to stojí cokoliv“. Samozřejmě ji považují za rozpor s dopravním a návěstním předpisem provozovatele dráhy D1. Je pozoruhodné, že vnitřní předpis ČD Cargo, člena skupiny

Českých drah, IN-Pers28-B-2009 v platném znění stanoví platnost diskutované lhůty na 12 měsíců, a to přesně podle předpisu D1. Autor zmíněné námítky tedy vůbec nepochopil, o čem mně jde: O zkrácení lhůty platnosti poznání z 12 měsíců na kratší dobu, nejlépe opět na „starých“ šest měsíců.

Nyní k ustanovení článků 278 a 284 předpisu D1. Podle § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách Provozovatel dráhy je oprávněn udílet dopravním pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné dráží dopravy. Citovaný předpis D1 je podle článku 4 písm. d) závazný pro Právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC (dnes Správou železnic) využívají ji provozovanou dopravní cestu k provozování dráží dopravy a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány. Jestliže znalost článků 278 a 284 nemají předepsanou dopravci, neznamená to, že by je neměli brát v úvahu. Zpracovatel vnitřních předpisů dopravce má znát celý předpis D1 a nic mu nebrání (nezakazuje), aby některá z jeho „nepředepsaných“ ustanovení v zájmu bezpečné a plynulé dráží dopravy začlenil do vnitřních předpisů dopravce. Lhůty dané předpisem D1 (např. 12 měsíců v čl. 278 a 284) považují za lhůty mezní, které by neměly žádný vnitřní předpis dopravce překračovat. Zde se musím ptát, jaký je rozdíl mezi strojevedoucími Správy železnic, pro které ho článek 278 a 284 předpisu D1 závazný, a strojevedoucími ostatních dopravců, pro které tyto články

neplatí. Je některý z nich více nebo naopak méně než druhý? Jezdí po jiných kolejích? NE! Jsou to stejní strojevedoucí, kteří mají obrovskou odpovědnost za bezpečnou dopravu vlaků, které vedou. Není tedy ani důvod, aby měli rozdílnou délku lhůt platnosti poznání traťových poměrů.

Vzhledem k zde uvedenému musím opakovat část citace z bezpečnostního doporučení Dráží inspekce ze Závěrečné zprávy č. j. 6-2759/2019/DI ze dne 29. 5. 2020, vydané k MU ze dne 28. července 2019 – Vykojení hnacího drážího vozidla a 13 tažených drážího vozidel za jízdy vlaku Pn 64520 mezi žst Chodová Planě–Mariánské Lázně, kde je uvedeno: **Doporučit dopravcům zkrácení stanovené lhůty platnosti znalosti traťových poměrů u osob řídicích drážího vozidla...** Tuto citaci jsem použil i ve výše jmenovaném článku Může se opakovat Chodová Planě?, který je předmětem popsané námítky našeho čtenáře. Závěry Dráží inspekce jen potvrzují správnost mého dlouholetého úsilí o zkrácení doby platnosti poznání traťových poměrů.

A úplně na závěr: Myslím, že pisatelé zmíněných námitek jde o úplně stejné jako mně, autorovi těchto řádků. O bezpečnou dráží dopravu. Jen názory k uskutečnění tohoto cíle mohou být odlišné. A pokud jde o tu údajnou agresivitu? Chválim to, co je potřeba pochválit. Kritizuju to, o čem se na základě faktů domnívám, že je špatné. Nic víc a nic méně.

Vladimír Selucky

Prolongace rok 2021

K prodloužení platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2021 je stanoveno období od 12. listopadu do 12. prosince 2020. Prolongační částky pro rok 2021 jsou stanoveny takto:

Zaměstnanci	1100 Kč
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	1250 Kč
Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků)	1250 Kč
Důchodci	600 Kč
Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotci)	600 Kč

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období, a to do 11. 12. 2021. **Prolongační částka uhrazená pro rok 2021 je platná do 12. prosince 2020.** Úhrada prolongační částky: Prolongační částku lze uhradit u pokladni přepážky ČD s UNIPOK hotově, platební kartou nebo EPIK nebo v eShop ČD prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit na webové adrese <https://www.cd.cz/eshop/>

Potvrzení dokladaná v době proloungace: V době proloungace je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení musí mít platnost pro rok 2021 (lze dodat potvrzení vystavené listopadem, prosincem 2020) a je možné doručit osobně nebo zaslat doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem.

Průkazy pro bezplatnou jízdu: V době proloungace lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazy pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců ČD a důchodců ČD, kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazu). Příjem požadavků o vystavení průkazů s platností pro rok 2021 bude umožněn od 12. 11. 2020. Průkazy vydané v roce 2020 (viz potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2020) jsou platné do 12. 12. 2020, bez ohledu na to, zda je uhrzena prolongační částka pro rok 2021 či nikoliv.

Další přepravní podmínky platné pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod

Časové příplatky k zaměstnaneckým jízdním výhodám
Časové příplatek pro komerční vlaky a lanovku – 690 Kč pro zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovy, vdovci, sirotci 15+) /350 Kč pro důchodce a děti, včetně sirotků -15 let (pro přiznání levnější ceny u dětí do 15 let je rozhodující věk v okamžiku provádění proloungace).

Časové příplatek pro zavazadla – 490 Kč pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není. Úhradu příplatku není nijak dotčena povinnost zaplatit jednorázové úschovné v úschově během přepravy (UBP) dle tarifu TR 10 ve výši 20 Kč.
Časové příplatky mají platnost ode dne provedení (úhrady) následující proloungace do dne vyhlášení proloungace dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod (tzn. časové příplatky pořízené v r. 2020 mají platnost do 12. 12. 2020, časové příplatky pořízené v době proloungace pro rok 2021 platí od 12. 11. 2020). Tyto příplatky je možné nahrát pouze na zaměstnaneckou In Kartu.

Úhrada časových příplatků a jejich pořízení probíhá stejně jako při proloungaci roku 2020. Při proloungaci na pokladni přepážce ČD s UNIPOK nejsou příplatky vydávány automaticky, ale pokladník musí jejich výdej ručně potvrdit. Proto v případě, že má držitel In Karty s aplikací železniční průkazka na příplatky nárok, je nutné požádat pokladníka o jejich výdej.

Kterak načerpat „životní optimismus“

Přátelé, kamarádi, již několik let odpovídám kolegům, spílajícím na „těžký život strojvedce“, spočívající ve špatné skladbě směny, v nevyhovujících odpočinkových místnostech, v nemožnosti čerpání PDOJ v odpovídajícím zařízení apod., řečím: „Přečti si časopis Železničář a ihned poznáš, že na dráze je vše v ideálním stavu.“

A protože nedávné změny oběhů a personálních turnusů vlivem rozdělení linky S7 (Český Brod–Beroun) spolu s modernizací železničního uzlu Pardubice tuto situaci v PP Pardubice ještě více zhoršily, neváhal jsem a sáhl po výtisku zmíněného periodika, abych načerpal trochu životního optimismu.

A opravdu, i Železničář č. 9 z 10. září mě jako strojvedce nezklamal! Na jeho druhé straně se v článku „Odjezd poprvé“ mimo jiné dočteme: „Ten, kdo všem ostatní říká, že se bude něco důležitěho dít, je vlakvedoucí. Právě na jejich bedrech leží zodpovědnost za to, že vlak je bezpečně připraven k odjezdu... Může to znít banálně, ale připravil vlak k odjezdu tak, aby byla zaručena bezpečnost i komfort pro cestující a vše vyšlo podle plánu,

Jednorázový příplatek k zaměstnaneckým jízdním výhodám: Držitel jízdních výhod, který nepředloží ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) nebo na lanové dráze časový příplatek, zakoupí si jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku ve výši 125 Kč (jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovou třídu) pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod. Jednorázový příplatek platí vždy od 00:00 hodin prvního dne platnosti do 24:00 hodin následujícího dne. Tento příplatek lze zakoupit ve vlaku ze zařízení POP, u pokladni přepážky ČD s UNIPOK a na e-shop ČD. Při zakoupení ve vlaku se neplatí manipulační přírůžka.

Uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (JMK)

Časový příplatek JMK (týká se pouze regionálních vlaků objednaných JMK; na vlcích dálkové dopravy objednaných Ministerstvem dopravy ČR zaměstnanecké jízdní výhody nadále platí) je určen pro všechny držitele In Karty s aplikací železniční průkazka. Časový příplatek JMK lze zakoupit u pokladni přepážky ČD se zařízením UNIPOK za jednotnou cenu 1500 Kč a lze ho nahrát pouze na zaměstnaneckou In Kartu.

Časový příplatek má platnost ode dne provedení (úhrady) následující proloungace do dne vyhlášení proloungace dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod (tzn. časový příplatek JMK pořízený v r. 2020 má platnost do 12. 12. 2020, časové příplatky pořízené v době proloungace pro rok 2021 platí od 12. 11. 2020). Časové příplatky JMK, které byly vydávány původně ve formě papírové jízdenky, mají také platnost do 12. 12. 2020.

Podmínkou využití tohoto časového příplatku je držení In Karty s platnou aplikací ŽP, tzn. musí být uhrzena proloungace pro rok 2021. Tento časový příplatek lze zakoupit ve vyhlášeném proloungacím období kdykoliv, bez poplatku 300 Kč za tzv. dodatečné zakoupení příplatku.

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdní IDS JMK (platí pouze pro zaměstnance ČD, kteří zabezpečují provoz dopravy pro JMK)

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdní IDS JMK, který byl zakoupený od 16. 12. 2019, má platnost kuponu do 12. 12. 2020. Pro rok 2021 je cena kuponů stanovena (platbu si hradí každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance sám): 480 Kč zaměstnanec, 990 Kč rodinný příslušník zaměstnanec. Podrobnější podmínky pro zakoupení tohoto jízdního dokladu budou zveřejněny v nejbližší možné době.

Kompletní informace k proloungaci roku 2021 naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2021 (dokument č.j. 2603/2020-O10, ze dne 9. 11. 2020). Pokyn je k dispozici na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a.s. zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

—šp—

aby se souprava pohnula přesně v minutě určené jízdním řádem, chce mimořádný smysl pro pečlivost a přesnost...

Laskavý čtenář, neznající předpisy Českých drah a Správy železnic, tak z předchozího usoudí, že vlakvedoucí odpovídá za vše a nikoho dalšího na vlaku netřeba. Ve vložném bulletinu „Zpravodaj“ v článku „Výbrané dálkové spoje jen s čistými skly“ se také dočteme, že k rozhodnutí čistit čelní skla prostřednictvím externí firmy přispěl také podnět jedné z drážních odborových organizací... Ale my, neznalí čtenáři, bychom rádi věděli, která odborová organizace k tomuto zlepšení přispěla. Z jakého důvodu zde není jmenována?

A zatímco v naší železničářské veřejnosti sdělení v časopisu Železničář vyvolávají příjemné pocity, soukromí dopravci, bohužel až příliš často i za asistence bývalých představitelů nejvyššího managementu Českých drah, vesele rozebírají lukrativní výkony národního dopravce.

Pevné nervy a hlavně zdraví přeje všem Jan Tomášek.



Poslední směna kolegy Petra Engelmanna

Dvanáctý listopad tohoto roku byl dnem, kdy svoji poslední směnu na naší železnici odpracoval kolega strojvedoucí **Petr Engelmann**, člen základní organizace Federace strojvedců Ústí nad Labem.

Náš kolega měl nástup na výkon služby v 7:00 hodin a právě z těch okamžiků jsou i zde zveřejněné snímky Aloise Sedlářika, které byly pořízeny se strojem ČD Cargo 163 215-7. S touto lokomotivou pak jel nejprve na vlaku 53788, kterému tak dělal přípřez do Března u Chomutova. Odtud jel strojově jako vlak 54206 do Počerad, kde zapřáhl vlak 66365 – relaci Řečany nad Labem, na střídání do Ústí nad Labem.



Ověřovací provoz aplikace ETD v tabletech strojvedoucích

Z důvodu zvýšení bezpečnosti železniční dopravy na tratích s řízením dopravy dle předpisu SŽDC D3 je na některé tablety strojvedoucích šířena aplikace ETD s bezpečnostní nadstavbou pro tratě s řízením dopravy podle předpisu SŽDC D3.

Strojvedoucí vykonávající dopravní službu na tratích provozovaných dle předpisu SŽDC D3, který obdrží nový tablet, je povinen se přesvědčit, zda je aplikace ETD v tabletu nainstalována. V opačném případě aplikaci nainstaluje standardním způsobem v aplikaci Pracovní prostředí.

Pro účely tohoto Ověřovacího provozu se pod pojmem TJŘ rozumí jízdní řád daného vlaku v tištěné podobě nebo v elektronické podobě ve formátu PDF v aplikaci MAPSIS (např. současným zobrazením aplikací MAPSIS a ETD).

V současné době je vzhledem k nedořešeným chybám v datech poskytovaných Správou železnic zakázáno používat samostatně

aplikaci ETD jako plnohodnotnou náhradu za JR a vést podle ní vlak. Strojvedoucí je tedy povinen používat současně aplikaci ETD a TJŘ a řídit se daty TJŘ.

Aplikace ETD se musí používat pouze na vlcích, jejichž trasa je vedena alespoň z části po trati, kde je dopravní služba řízena dle předpisu SŽDC D3. Použití aplikace ETD u jiných vlaků je zakázáno!

Činnosti strojvedoucího:
1. Strojvedoucí vlaku, který jede, byť jen v části své trasy, po trati, na které je provoz řízen podle předpisu SŽDC D3, je povinen mít na svém tabletu po celou dobu jízdy tohoto vlaku spuštěnou aplikaci ETD, mít zobrazena data jízdního řádu tohoto vlaku ve formátu XML, být přihlášen na tento vlak a zároveň mít zobrazen TJŘ tohoto vlaku v tištěné nebo elektronické podobě.

Strojvedoucí je povinen se při jízdě vlaku řídit výhradně daty TJŘ.
2. Strojvedoucí je nad rámec předpisu

SŽDC D3 povinen v aplikaci ETD potvrdit udělení souhlasu k odjezdu vlaku z dopravní D3 po jeho obdržení od dirigujícího dispečera v dialogovém okně aplikace, které se zobrazí po zastavení vlaku v dopravní D3 s nařízenou ohlašovací povinností.

3. Při spuštění zvukového alarmu strojvedoucí vyhodnotí dle aktuálních okolností situaci a přijme taková opatření, aby v rámci svých možností zabránil případnému nebezpečí.

4. Strojvedoucí je povinen používat aplikaci ETD v souladu s uživatelskou příručkou, která je součástí aplikace ETD (nachází se v menu aplikace pod položkou Nápověda).

Návod k instalaci aplikace ETD je vložen do aplikace MAPSIS (Předpisy/Předpisy ČD/---Dokumenty k provozu---/manuály_MAPSIS/1.6.9_další_manuály/installace_ETD).

Z pokynu vydaného Odborem provozu osobní dopravy GR ČD

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

V. část (Pokračování ze ZS č. 21/2020)

Osobní vlaky od Břeclavi jezdily na nádraží StEGu v Hrušovanech n/Jev. V úseku Břeclav–Znojmo byla desítky let traťová rychlost 60 km/hod., do všech stanic byla vjezdová rychlost 40 km/hod., vjezdová návěstidla byla dvouznačková (stůj nebo volno). Rychlost byla vždy omezena rychlostníkem. Jediná výjimka bylo vjezdové návěstidlo do Hrušovan od Božic, které bylo tříznačné a vjezdová rychlost byla na návěst volno plnou traťovou rychlostí, tj. 60 km/hod.

V tomto tisíciletí dochází na celé trati k postupným děletrvajícím výlukám kvůli stavebním úpravám i úpravám zabezpečovacího zařízení. Traťová rychlost se postupně zvyšuje. V úseku Břeclav–Mikulov je to místy i 120 km/hod. Úsek Břeclav–Mikulov je ovládan dálkově z Břeclavi. V současné době je však další modernizace pozastavena – jediná změna je ve zvýšení traťové rychlosti z 60 na 80 km/hod. v úseku Hrušovany n/Jev.–Znojmo. Avšak vjezdová rychlost ve všech stanicích v úseku Novosedly–Znojmo je 40 km/hod. Původní zabezpečovací zařízení zůstalo, stejně tak jako mechanická odjezdová návěstidla a mechanická seřazovací návěstidla v žst Hrušovany n/Jev. na obou zhlavích. A to je dnes již vcelku rarita.

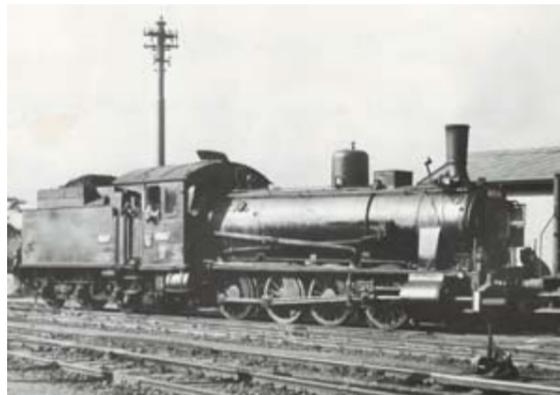
Trať z Novosedel do Laa a.d.Thaya měla ve 20. letech minulého století velmi slabý provoz; přes hraniční přechod Novosedly–Alt Preaur například roku 1925 jezdil jediný pár osobních vlaků v odpoledních hodinách, roku 1926 totéž.

Přechod byl zrušen roku 1928. Z nácestné stanice Wildendürnbach (cca 10 km od Laa Stadt) ale prokazatelně ještě roku 1987 existoval vlečkový provoz. V roce 1991 je ale trať již zlikvidována. V úseku Laa Stadt–Zellendorf (36 km) ještě v polovině 80. let minulého století jezdily čtyři páry vlaků denně, v roce 1991 je trať již uváděna bez osobní dopravy. V provozu zůstává spojka ze stanice Laa do stanice Laa Stadt o délce dvou kilometrů.

Výtopna v Hrušovanech nad Jevišovkou patřila od svého vzniku pod výtopnu Wien–StEG (po zestátnění roku 1909 pod Wien–Ost). Po vzniku ČSR patřila pod výtopnu Brno dolní. Výtopna ve Znojmě byla v časech ÖNWB samostatná, po vzniku ČSR patřila pod Jihlavu, od roku 1955 pod Břeclav. Po skončení války byl provoz v hrušovanské výtopně minimální – sloužila vlastně jen k otáčení lokomotiv. Asi do 1. poloviny 60. let zde byl ve službě pouze topirenský dozorec (už se zde nezbrojilo), který fungoval jako předtápč jak pro lokomotivy od Mn vlaků do Brna, tak pro osobní vlaky na Břeclav. Od roku 1964 zůstala pro potřeby lokomotiv pouze jedna kolej přes výtopnu (nejbližší



Lokomotiva 434.2339 v železniční stanici Střelice. Na snímku Zdeňka Hájků je vidět také nádražní budova v typickém stavebním slohu společnosti StEG (zde typ II)



Bývalá pruská parní lokomotiva, u ČSD 413.068, v roce 1960 ještě ve službě na záloze v Brně. Tyto stroje jezdily za 1. republiky s Mn vlaky na trati Brno–Hrušovany nad Jevišovkou (foto archiv Zdeňka Hájků)

ke stanic), v ostatních prostorách byla zřízena opravná vozů pro speciální účely (stavební vlaky apod.).

Jak autoru tohoto seriálu článků sdělil bývalý školař LD Brno dolní, asi na přelomu 40. a 50. let se zde nemuselo sypat do tendru změkčovadlo – voda byla totiž změkčována již v rezervoáru. To údajně zavedli Němci za protektorátu. Výjezd z depa na obě strany dovozovala mechanická seřazovací návěstidla, další byla ve stanicích. Kromě Hrušovan nad Jevišovkou tato návěstidla byla ještě na této trati ve Střelicích, jinde ne.

Dále věnujeme pozornost lokomotivám, které zde byly provozovány v čele vlaků. Provoz byl zahájen řadou IVe, později 22 (StEG), ještě později 14 kkStB. Byly to stroje tzv. Engerthovy polotentrové konstrukce o uspořádání náprav B 3. Osvědčily se velmi dobře, údajně bylo vyrobeno 93 kusů. Lokomotivy měly označení podle míst na trati. Dočkaly se i kkStB a rušeny byly během prvního desetiletí 20. století.

Po nich přišla řada IVs, později 33 (obojí StEG), 32 kkStB, 311.1 ČSD hlavně v nákladní dopravě. Později je na desítky let nahradily lokomotivy řady V, později 42 (obojí StEG), 571 kkStB, 401.0 ČSD.

Tyto lokomotivy o uspořádání náprav 1 - D se velmi dobře osvědčily a na desítky let ovládaly nákladní dopravu na jubiliční trati. Ve třech lokomotivách bylo vyrobeno celkem 135 kusů. Ještě roku 1914 jich z toho bylo ve výtopně Stadlau čtyřicet a ve výtopně Brno - státní dráha (Brünn StEG, později Brno dolní) 23 kusů. Dopravu osobních vlaků zajišťovaly (v časové posloupnosti) lokomotivy IVf, 34.5 (StEG), 333.0 (ČSD); 37 (StEG), 560 (kkStB), 334.2, 344.3 ČSD; 38 (StEG), 760 (kkStB), 344.1 ČSD.

Na této trati jezdily i rychlíky z Vídně do Děčína, většinou dva páry denně. Jejich dopravu zahajovaly stroje řady 5 StEG o uspořádání náprav 1-B-1. V roce 1914 z 26 kusů jich bylo 24 ve výtopně Wien Ost (patřila pod ředitelství pod bývalý StEG). Poslední rychlíky zde vozily lokomotivy řady 36 (StEG), 211 (kkStB), 363.0 (ČSD). Z deseti vyrobených kusů byly domicilovány čtyři v Praze a šest ve Vídni. Měly uspořádání náprav 2-C a vyrobila je lokomotivka StEGu ve Vídni.

Pokračování

Zdeňk Hájek

Povím vám příběh – letos je to 15 let

V. část (Pokračování ze ZS č. 21/2020)

Takže jsem dorazil do budovy bývalé Správy Střední dráhy uprostřed města. „Pojďte honem, honem, už na vás čekáme.“ ozvalo se hned za dveřmi místnosti, kde se provádělo psychologické vyšetření. Jenže vše bylo tak trochu jinak, než jsem si představoval a úplně jinak, než mi to líčil náš přednosta. Na obstarování test na papíře, kterým jsem byl vybaven z Jihlavy, vůbec nebyli zvědaví a dali jej stranou. Kdysi dávno v učňáku jsme absolvovali toto vyšetření všichni, aby se předem vědělo, kdo se dostane na mašinu. Tady byla velká učebna, kde byly takové oddělené buňky, v každé buňce klávesnice a monitor a vyšetřovalo se hromadně prostřednictvím počítače. Takže mě usadili v jedné buňce a dostal jsem instrukce. Test střídá test a já zvolna začal počítat únavu, a to jak psychickou, tak fyzickou. Vždyť jsem byl na nohou více jak 24 hodin, a testy nebraly konce. Ti, co tam v té místnosti byli, tak již odešli, přišli jiní, tak nějak se tam na etapy střídali, a já jsem byl někdy po dvou hodinách osloven, že si mohu jít na 10 minut na chodbu zakouřit, či si zajít na toaletu, ale abych se hned vrátil. Znovu jsem usedl do své buňky a testy se skládáním obrázků se střídaly s otázkami typu: *vybral byste si jablko červené, nebo zelené?* Navenek triviální až hloupá otázka, ale pozor na ni! Takže jsem tam na počítači hroul ty testy ... a zjistil jsem, že už tam jsem úplně sám. A ještě na závěr někdy před jednou hodinou po poledni opět test na skládání těch čtverečků – test na bdělost při únavě. Když to martyrrium na počítači konečně vzalo konec, tak jsem asi musel vypadat – kdybych na sebe koukl do zrcadla ... oči jako angorský králik a strhané jako páro z hodiny.

Ke svému stolku si mě zavolal vedoucí vyšetření, nějaký PhDr. Pán v bílé košili s kravatou, tesilkou a puky a k botám adekvátní opasek, oholený – prostě decentní pán. Probíral se tou spoustou papírů, které jsem tím, že jsem absolvoval testy, vygeneroval. Vypadalo to jako notová osnova, jenže asi deset řádků nahoru, deset dolů a uprostřed nulová linka. To byly výsledky slovních testů typu „*červené, nebo zelené jablko*“, skládání čtverečků pak vypadalo jinak. Pan doktor se hrabal tou spoustou papírů a pak pronesl něco jako, že by to snad ... mělo být ... (nedořekl). Než jsem odjížděl z Jihlavy, tak mě ještě přednosta instruoval na téma, že až odsud vyjdu, tak mu mám hned zavolat, jak jsem dopadl. Takže jsem se tedy pana doktora zeptal, jak je jsem dopadl? Znovu se ponořil do těch testů a pak mi sdělil, že je to velice dobré, dokonce mi ukázal, že křivka se má lehce obtáčet okolo nuly, ze skládání čtverečků a obrázků byl

Literát na trati 2020 – výsledky soutěže

Již posedmé se měla konat tradiční autogramiáda a křest knihy Literátů na trati, která tentokrát vyšla s podtitulem *Próza (Poezie) ve znamení okřídlených kol*. Prostory Vládního salonku na pražském Hlavním nádraží však letos v říjnu zůstaly prázdné. Setkání autorů se poprvé po sedmi letech nesmělo konat, a tak byla vyhlášena soutěž o nejlepšího LITERÁTA NA TRATI roku 2020.

Každý autor, který v knihách publikoval, dostal k dispozici 10 bodů, které mohl rozdělit mezi ostatní. Nebyla stanovena žádná další kritéria, a tak někdo hodnotil literární úroveň, někdo podíl zásluh na projektu, někdo prostě věnoval svoje body kamarádovi. Nakonec se nám sešlo celkem 420 bodů, které byly rozděleny mezi 66 autorů. A výsledek? – 1. místo s 82 b. František Tylšar, 2. místo s 20 b. Liboslav Kučera, člen Federace strojvůdců a strojvedoucí ČD Cargo.

výsledek v procentech. V jednom testu jsem trochu ujel a bylo to tam vidět – byl tam obloček na -20 %. Pak se křivka vrátila zpět. Panu doktorovi jsem sdělil, že se ptám proto, že jsem dostal nařizeno se zeptat na výsledek.

Pak se ke mně pan doktor obrátil a pravil: „Víte, pane Smejkal, příliš mi do toho není, ale takových lidí, jako jste vy, k nám moc nechodí, a mohu se vás tedy zeptat na důvod vaší návštěvy u nás?“ Panu doktorovi jsem zhruba vysvětlil, proč jsem se tam ocitl, a současně jsem si neodpustil poznámku, že s takovými nevinými lidmi jako já se možná bude díky DKV Brnu setkávat častěji. Pan doktor trochu polknul (podivil se) a na oplátku mi sdělil: „Pane Smejkal, já jsem se vás ptal, proč jste dnes zde, z důvodu, že vy jste právě absolvoval absolutně nejtvrdší a nejobtížnější vyšetření, jaké vám může dráha předepsat. Takovéto vyšetření se předepíše strojvedoucím, kteří jsou přímými viníky velkých nehod kategorie A, kde byla velká hmotná škoda, a přišly o život osoby, a tento strojvedoucí se po několikaletém trestu vrací zpátky do provozu.“ Tak tohle sdělení mě tedy dostalo! Zaprvé, co mi vedení DKV Brno připravilo, a za druhé, že jsem to vůbec zvládl. Tak teď kdybych zopakoval, že takto se mezi slušnými lidmi nejedná, tak bych tuto situaci hodně pochválil.

Z vyšetření jsem odešel totálně vyčerpáný, dehydrovaný a začal se hlásit absták ohledně kofeinu. Navštívil jsem tedy nádražní restauraci a něco jsem tam pozřel – do dnešvík nevím, co jsem si tehdy vybral a následně zkonsumoval a už vůbec jsem nevnímám, jak to chutnalo, kdyby mi snad na talíř dali piliny namočené ve vodě, taky bych to snědl. Hodil jsem do sebe nějaké hnusné kafe (stejně jsem to nepoznal) a šel na rychlík do Brna. Pak jsem si vzpomněl, že mám zavolat přednostovi. Nebudete mi věřit, ale největší problém byl vzpomnout si na PIN, který jsem téměř každodenně zadával (na noc jsem mobil vypínal). Trvalo to snad 5 minut, než jsem si vzpomněl – tak že jsem na tom byl. Zavola jsem tedy jihlavskému přednostovi, že by to mělo být dobré.

S odstupem času jsem si uvědomil, součástí jaké špinavé hry jsem byl. Člověk málem přijde v práci o život, pak je s ním jednáno jako se zločincem, potažmo je donucen jet k psychologovi a tam se dozví, že právě absolvoval test pro super-viníka železniční nehody, připadá vám to normální? Mně tedy nikoliv! Takhle se jedná s někým, koho se chce podnik stít, co stít zbavit! Jste mezi „bránou podniků“, jedu nohou venku, zoufale se držíte řetě a oni ještě vytáhnou kladivo a začnou vás mlátit po prstech! Co se toho telefonátu týče, tak to bylo asi z důvodu, že se někdo v Brně už, už nemohl dočkat oficiální verze toho, že už si

O třetí místo se 17 body se dělí Lucia Štefanová-Safránková a Jaroslav Schnerch, jež obdrželi diplom od FISAICu (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů) a drobné upomínkové předměty, které se ke knihám váží (propiska, dřevěná magnetka, placka). Na dalších místech se umístily: 4. Zuzana Pivcová 15 b., 5. Ingrid Hanušová 14 b., 6. Irena Topinková 12 b. Dalších 59 autorů získalo od jednoho do desíti bodů. Neznamená to ale, že jejich vklad do knih má menší hodnotu. Vítězové jsme nakonec všichni, což se projevilo např. tím, že národní dopravce si objednal u vydavatele mnoho knih prózy, které bude prodávat ve všech svých ČD centrech. A třeba příště bude vítězství vaše, protože letošní vítěz již nebude znovu bodován. Takže pište, osmý ročník s podtitulem *Próza (Poezie) vlakových cest* již klepe na dveře. (F.T.)



Co nevíte o železnici

Pod tímto titulem právě vyšla nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter a Bohuslav Fultner z nakladatelství CPRESS. Dlouholetý spolupracovník našeho časopisu ing. Josef Schrötter tím dále rozšířil bohatou nabídku svých knih věnovaných železnici. V nevedení publikaci najdete *informace, rekordy, zajímavosti, kuriozity, a to od železničního „pravěku“ až po moderní současnost.*

Železnice je svět plný jedinečných technických řešení, rekordů, kuriozit a někdy i nešťastných náhod a neštěstí. Kniha z pera Josefa Schröttera mapuje vývoj železnice se zaměřením na ona pověstná „nej“ – např. které společnosti začaly stavět první tratě na našem území, kdy se objevila první jízdenka, který stát má nejvíce elektrizovaných tratí, který vlak je nejrychlejší nebo jaká je

nejzajímavější stanice na světě. Ani v nejnižším položení nejde o pouhý seznam zajímavostí, naopak. Jasnou a zajímavou formou představuje světovou železnici takovou, jaká byla a jaká je nyní. Vše opět podtrhuje krásné ilustrace Bohuslava Fultnera. Kniha obsahuje mj. kapitoly: • Zahájení železničního provozu ve světě; • Milníky historie české železnice; • Přezdívkový lokomotiv; • Řízení železnic v datech; • Zahraniční „nej“; • Železniční hantýrka; • Slavné osobnosti železnice; • Železniční společnosti; • Slavné i neslavné role železnice; • Slovník pojmů a zkratek.

Publikace, která jistě potěší jako vánoční dárek, je k dostání u všech knihkupeců, nebo ji lze objednat na eshop@albatrosmedia.cz a www.albatrosmedia.cz.

nezajezdím. Když jsem našemu přednostovi v Jihlavě potažmo líčil, co jsem v Olomouci podstoupil, tak nestačil zírat. Takže jsem byl řádně „proklepnut“, a zdálo by se, že bych mohl jezdit, opět jsem strojvedoucí, jenže ouha! V Jihlavě pro mě nebyla práce. Na brněnskou trať jsem nesměl, na osobní vozbu pak vůbec ne, a tehdy na vozebním rameni Havlíčkův Brod–Jihlava–Veselí n. Lužnicí byl tzv. smíšený turnus a pokud strojvedoucí např. do Veselí dovezl náklad, tak zpátky dělal osobák. Zálohy i topírna byly tehdy v turnuse a já byl bez práce ... týden jsem se dotazoval na výkon – marně. Pak mi volal strojmistr: „Přijď Radku do depa, mám pro tebe práci, odvezeš vlak obilí do Krahulova a zpátky strojově...“ Přijdu do depa..., ohlásím se, dostanu klíče od mašiny a po více jak dvou měsících startuji motor, když v tom se v radiostanici ozve strojmistr: „Hele, stopni to, nikam nejedeš.“ A vidím strojmistra, jak jde ke mně. „Teď, teď mi volali z Brna..., nikam nejedeš, ten výpravčí se odvolal a všechno začíná znovu.“ Slezu z mašiny ..., jdu se odstrojit a zítra nastupuji ve skladě jako pomocný dělník..., opět 60 dní čekám na verdikt přešetření celé záležitosti. A kdyby to náhodou nedopadlo..., kopanec do zadku!

Opodledne po směně stojím na zastávce MHD a čekám na spoj domů. Přistoupí ke mně jeden vlakvedoucí a sdělí mi: „A to víš, že táta toho výpravčího ..., no, toho co jsi s ním měl ty Raponice..., vezl děti toho výpravčího a vlihl s autem pod vlak a jsou mrtví?“ Bylo to jako rána do hlavy, jak když mnou projede alespoň 1000 voltů! Cože? Byla moje reakce. Vlakvedoucí to celé zopakoval... Vzal jsem telefon a volal jsem svého známého v Brně, abych si informaci ověřil. Tomu, co jsem si na něj měl dávat bacha, jsem rychle sdělil, co jsem právě slyšel s dotazem, jestli je to pravda? Ano, je to tak – znela odpověď. Výpravčí mi stručně, že se stala velice těžká nehoda, u které byl a kde byli dva mrtví (otec a dcera výpravčího) a jeden těžce raněný. Chvilu jsem lapal po dechu a pak jsem poděkoval a hovor jsem ukončil. Ta nehoda se stala 28. května 2005 tj. osm dní poté, co přišel verdikt ohledně MU Raponice.

Takže makám ve skladě, výpravčí prožívá nejtěžší období svého života, a jeho syn je ve špitále mezi životem a smrtí – a tak se mi vybavuje to staré přísloví, o tom, že nemoci a neštěstí nechodí po horách, ale po lidech – ach, jo..., kdyby tak šel vrátit čas! Jdu v Jihlavě v depu po rampě a potkám staršího kolegu Bohouše..., dáme se do hovoru a Bohouš mi říká: „Vidíš, jak se občas naplní přísloví o těch božích mlýnech, co melou sice pomalu...“ myslím tím, že pan Bůh potrestal toho výpravčího. Povídám mu: „Bohouši, pána Boha a jeho mlýny do toho netahej, byla to jenom nějaká shoda náhod. Kdyby měl být Bůh takhle „spravedlivý“, tak to ne – to by byl pěkně krutý a nespravedlivý“.

Pak jsem se dověděl, jak to bylo u toho Pozdátna. Otec výpravčího vezl vnučata na dětský den do Dukovanské elektrárny. A když se blížil k přejezdu, tak jej náhle postihla mrtvice a bezvládná noha asi (?) dopadla na plynový pedál a v převodovce zůstala zařazená rychlost. Strojvedoucí motoráku vypovídal, že to auto viděl, jak se blíží k přejezdu, zpomaluje a na poslední chvíli – hup!

Tak tohle všechno se odehrálo v termínu 20. až 28. května... Až o hodně později jsem se dověděl, že výpravčí skončil vícekrát v psychiatrické léčebně v Brně-Čermovicích, byl tam léčen vícekrát, jak ambulantně, tak i formou hospitalizace.

Dokončení v příštím vydání ZS

Radek Smejkal
strojvedoucí OCP Východ, PP Jihlava



Do dalších let života už jen klid a pohodu!

Z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti odešel druhého září tohoto roku do penze člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, jilemnický strojvůdce **Petr Medlík** zvaný Pedro.

Po vyučení v roce 1975 na mechanika motorových lokomotiv a vozu v OUŽ Nymburk a dvouleté základní vojenské službě nastoupil do provozu PLD Turnov jako pomocník strojvedoucího. Po vykonání všech potřebných zkoušek byl v roce 1979 jmenován strojvedoucím a dva roky jezdil na lokomotivní řadě T 679 (Sergej, dnes 781). V roce 1982 přešel do strojové stanice Stará Paka a v roce 1991 se již nastalo usadil ve strojové stanici Jilemnice, kde jezdil bezmála 30 let většinou na trati Martinice v Krkonoších–Rokytnice nad Jizerou.

V posledních letech mu ovšem šlo v zaměstnání doslova o život, když časně ráno 28. ledna 2015 s nasazením vlastního života brzdil Osmsetdesítku při střetu se sesutým skalním masivem tak, že ho vážně zraněného museli zachráněři ze stanoviště vystřihnout a helikoptéra ho pak přepravila do liberecké nemocnice.

Po dlouhé rekonvalescenci se vrátil do služby, ale už 8. června 2016 s notnou dávkou štěstí přežil na přejezdu u Běrunic srážku jiného motorového vozu řady 810 s cisternou převážející palivo, která zdemolovala celou levou stranu stanoviště.

Do dalších let nyní přejeme Pedrovi hlavně pevné zdraví a už jen klídek a pohodu s triedrem a flintou v milovaném lese, kam ho to táhne celý život.

Za všechny Brutus (foto Machino)

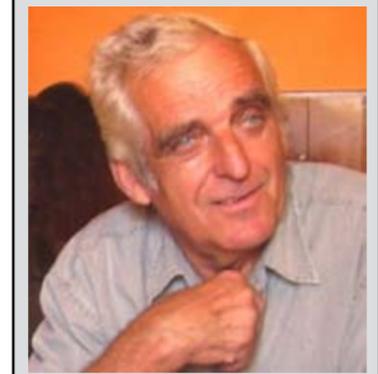
Poslední rozloučení

Hluboce zarmoucení oznamujeme všem přátelům a známým velmi smutné zprávy.

Po krátké nemoci v nedožitých sedmdesáti letech třetího listopadu tohoto roku zesnul kolega **Josef Srový**.

Dne 13. listopadu 2020 nás navždy po krátké nemoci ve věku 74 let opustil kolega **Václav Čermák**.

Věnujme jim naši tichou vzpomínku.
Děkují výbor a členové ZO FS Nymburk.



Čtvrtého listopadu 2020 zemřel ve věku nedožitých 81 let bývalý trutnovský personální strojmistr, pan **Antonín Stránský** zvaný *Šedý vlk*. Na snímku z června 2008 byl zachycen při pravidelném setkání důchodců v jedné z trutnovských hospůdek. Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Brutus

Společenská rubrika

Čtvrtý prosinec bude dnem, kdy své padesátiny oslaví náš kolega **Pavel Mlejnek**, dlouholetý strojvedoucí ČD Cargo, který od jarních měsíců tohoto roku ve stejné profesi působí v jiného dopravce, a sice společnosti AŽD Praha. Kolega, který v jednom volebním období oběť pracoval i ve výboru základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem, nejen nadále zůstal členem naší profesní odborové organizace, ale pokračuje i v práci člena redakční rady našeho časopisu, do něhož přispívá články i zajímavými fotografiemi. Všichni kolegové z ústecké ZO, spolupracovníci a v neposlední řadě taktéž redakce a redakční rada Zájmů strojvůdce mu k jubileu srdečně blahopřejí a do druhé padesátky přejí vše nejlepší, pohodu, spokojenost a k tomu především zdraví.

K 30. listopadu letošního roku ukončila svoji práci na železnici a odešla do důchodu naše kolegyně **Miroslava Venclovská**, agentka PPS Zawidów ČD Cargo a členka základní organizace FS Liberec. Za vykonanou práci jí děkují a na zaslouženém odpočinku ještě po mnoho let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přejí výbor a ostatní členové liberecké ZO Federace strojvůdců.



V poslední zářijový den tohoto roku 2020 odešel předčasně do penze strojvůdce společnosti ČD Cargo, kolega **Evžen Stránský**, člen základní organizace FS Trutnov. Absolvent trutnovského gymnázia (1976) si rozšířil vzdělání maturitou na TV nástavbě v České Třebové (1978) a nastoupil do provozu trutnovského depa jako pomocník strojvedoucího. Po pětíměsíční náhradní vojenské službě a složení všech potřebných zkoušek byl v říjnu 1983 jmenován strojvedoucím motorové trakce a v roce 2007 se stal zaměstnancem společnosti ČD Cargo. Do dalších let přejeme Evžovi pevné zdraví, sport bez úrazů a modelová železnice ať mu dělá radost jako doposud. (foto i text Brutus)

Koncem letošního roku končí svoji profesní kariéru strojvůdce Carga **Miloš Pospíšil**, **Jirka Voleský**, **Franta Škraňka** a kolegové od ČD Ruda Kočí, **Jirka Dobroucký** a **Vášek Zubrický**. Všem těmto kolegům děkujeme za dlouholetou práci odvedenou na naší železnici a přejeme jim na zaslouženém odpočinku do mnoha dalších let jen to nejlepší, spokojenost a hlavně pevné zdraví. Kolegové a kamarádi ze základní organizace Federace strojvůdců Česká Třebová

V příštích dnech budou slaviti své narozeniny dva naši kolegové z děčínské základní organizace FS. Šestáho prosince se dožívá 81 let pan **Josef Kerl** a 12. prosince oslaví pětasedmdesátiny pan **Jiří Kasl**. Oběma srdečně blahopřejeme a do mnoha dalších let přejeme spokojenost, pohodu a k tomu samozřejmě především zdraví.

Dne 12. prosince oslaví rovnou šedesátku náš kolega **Luboš Koprjda**. K tomuto významnému jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojenost v práci i osobním životě a především pevné zdraví přejí kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo.

Dne 21. prosince oslaví své 55. narozeniny kolega **Libor Těžký** z Carga. Oslavení k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších mu přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové

V prosinci oslaví svá životní jubilea i to naši kolegové z liberecké základní organizace Federace strojvůdců – prvňáků padesát let 31. 12. **Martin Jiran** a šedesát let 18. prosince **Ladislav Šmíd** („Voják“), člen revizní komise při ZO. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorského klubu jim děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

V měsíci listopadu tohoto roku ukončil svoji pout' s železným ořem náš dlouholetý kolega **Ivo Křeminský**. Do dalších let zaslouženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvůdců Přerov



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz
Registrováno MK ČR E 5761 (MIOČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Míkolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.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

