

● **Novoroční ohlédnutí a komentáře prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovce a vedoucích týmů pro kolektivní vyjednávání – u ČD Jaroslava Vincoura a u ČD Cargo Davida Votroubka ... str. 1 a 2** ● **Na zkušenou na stroji, který prý nic neodpouští ... str. 2** ● **Zabránil velké škodě ... str. 2** ● **A stromy stále padají do našich tratí ... str. 2** ● **Návěsti na železnici a jejich poslední píseň ... str. 3** ● **Trojí severočeské loučení se službou na dráze ... str. 3** ● **Literáti na trati – již 8. ročník ... str. 3** ● **Kulaté jubileum trati na jižní Moravě ... str. 4** ●

číslo 1

15. ledna 2021
ročník 74



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Respektované profesní odbory strojvedoucích si letos připomenou své jubileum



Jaroslav Vondrovec

Ve svém článku, který v Zájmech strojvůdce vyšel na prahu loňského roku, jsem zmínil, že cesta, po níž půjdeme, nebude bez překážek. Tato předpověď se bohužel nejen naplnila, ale byli a stále ještě jsme vystaveni situaci, která je těžkou zkouškou pro nás všechny. Nechci se zde široce rozepisovat o ekonomických a sociálních následcích pandemie Covid-19, nicméně je nutno zmínit její velmi negativní dopad na železniční dopravu a pracovní podmínky především provozních zaměstnanců, tedy i nás strojvedoucích.

Pandemie výrazně zasáhla i do vnitřních záležitostí naší organizace. Vzhledem k omezením vyplývajícím z vládního nařízení nebylo možno v tradiční prezenční formě uspořádat celostátní radu předsedů, a to nejen v řádném březnovém, ale dokonce ani v náhradním zářijovém termínu. Naštěstí se podařilo připravit a díky aktivnímu přístupu předsedů a členů výborů základních organizací schválit

všechny potřebné dokumenty, včetně nových stanov, hlasováním „per rollam“.

Bohužel se před námi rýsuje další, a dost možná ještě větší výzva. Rok 2021 je také rokem voleb do prezidia a ústřední revizní komise FSČR. Nikdo z nás nedokáže odhadnout další vývoj pandemie. Existuje tedy reálné riziko, že nám nebude umožněno svolat ani řádnou volební celostátní radu předsedů, a proto, abychom dodrželi termíny dané stanovami a volebním řádem, se musíme připravit na možnost, že i tyto volby bude nutno uspořádat distančním způsobem.

Vedle problémů souvisejících s pandemií Covid-19 jsme se v roce 2020 museli vyrovnat i se sérií mimořádných událostí s velmi vážnými následky, za jejichž viníky či spoluviníky byli označeni strojvedoucí. Při široké diskusi se zástupci ministerstva dopravy a dalších státních orgánů se nám podařilo argumentačně doložit, že selhání lidského činitele má hlubší důvody, které je nutno urychleně řešit. Na základě toho ministr dopravy ustanovil pod svým přímým vedením bezpečnostní komisi složenou ze zástupců kompetentních institucí. Velmi si vážíme toho, že Federace strojvůdců, jako jediná odborová organizace, má v této komisi své zastoupení, díky čemuž se můžeme aktivně zapojit do činnosti jejich

pracovních skupin. Práce v uvedených bezpečnostní komisi je pro nás prioritou i pro rok 2021, neboť nedořešených problémů je stále celá řada. Ať už se týkají technického zabezpečení tratí, drážní legislativy, procesu odstraňování rizikových dřevin v ochranném pásmu dráhy, nebo i změny formy a způsobu řízení a organizování drážní dopravy podle předpisu SŽ D1 a dalších souvisejících dokumentů.

Úkolů, které nás v nadcházejícím roce čekají, bych zde mohl vyjmenovat velmi mnoho. Jejich společným cílem by mělo být upevnění prestiže Federace strojvůdců na úrovni státních institucí, zaměstnavatelů i společenských



Projev lidské solidarity v těžkých chvílích

Vážení známí i neznámí,

dovoluji mi jménem svým i jménem našich dětí alespoň touto cestou poděkovat za Vaši solidaritu. Většinu z Vás neznáme a zřejmě ani nepoznáme, ale Vaše štědrost v této nelehké situaci pro nás moc znamená. Osud již nezvratíme, ale ne nadarmo se říká, že sdílená strast je poloviční. Vybrané finanční prostředky z transparentního účtu nám umožní snížit dluh na nemovitost, ve které s dětmi žijeme a také umožní dětem realizovat volnočasové aktivity i v této nelehké době.

Děkujeme také za Vaše vzkazy a podporu, kterou jste nám vyjádřili.

S vděčným pozdravem a přáním všeho dobrého,

LUKÁŠ MISA

Petra Henychová s dětmi

Když nás po tragické železniční nehodě, k níž došlo 14. července 2020 u Českého Brodu, při výkonu své strojvůdcovské profese navždy opustil ve věku pouhých 40 let kolega Martin Henych, velmi nás to všechny zasáhlo. Ztratili jsme výborného kamaráda, člena revizní komise naší základní

organizace, který nejen že nikdy nechyběl při pořádání letních dětských táborů, ale obětavě pomáhal rovněž při jiných společenských či sportovních akcích.

Výbor a ostatní členové z pardubické základní organizace Federace strojvůdců si okamžitě uvědomili, že Martinův náhlý odchod je především obrovskou a přímo fatální ztrátou pro jeho rodinu, manželku Petru a děti Míšu a Lukáška. Proto jsme neváhali a založili transparentní bankovní účet, na který pak začaly od dobrých lidí přicházet finanční prostředky pro rodinu postiženou touto tragédií. Takto získaná finanční částka pak byla před několika týdny v pořádku předána. A poděkování si zaslouží i nadační fond Železnice srdcem, který rodinu našeho tragicky zahynuvšího kolegy rovněž podpořil.

Zde zveřejněný dopis Petry Henychové a obrázek, který pro čtenáře našeho časopisu nakreslili Míša s Lukáškem, je vlastně poděkováním všem těm, jež nějak pomohli či tragickou událostí postiženou rodinu svojí solidaritou podpořili.

David Votroubek
Ondřej Procházka
členové ZO FS Pardubice



Důvodů k optimismu je málo, odhodlání obhájit dosažené benefity nám ale rozhodně nechybí



Jaroslav Vincour

V novoročních eláních jsem se v posledních letech v podstatě vždy věnoval především obsahu právě sjednané kolektivní smlouvy ČD, zmíněn byl i výčet dílčích úspěchů či naopak přetrvávajících problémů, a samozřejmě nechybělo ani přání všeho nejlepšího do nadcházejícího roku. Stejně tomu bylo i na začátku loňského roku. Nikdo z nás ovšem netušil, co bude následovat za pár týdnů. Rok 2020 totiž znamenal zlom v našich životech. Nikdy předtím jsme tak intenzivně nepociťovali tu křehkost bytí či nebytí a v podstatě i toho nejdělejšího – života či smrti. Od března jsme začali až brutálně pociťovat všechna omezení, která nám vstoupila do života a která bohužel nezmizela ještě ani v současnosti.

Téměř ze dne na den jsme poznali doposud v praxi nepoznané paragrafy zákoníku práce, definující jiné překážky na straně zaměstnavatele, nebo termíny, jako je například částečná nezaměstnanost. Do té doby stále stoupající trend obsazenosti vlaků, rozšiřující se nabídka dopravců, předhánějících se v kvalitě a zejména kvantitě spojů, to vše najednou začalo být nepodstatné. Přeprava osob klesala velmi rychle dolů a my jsme si najednou velmi

rychle uvědomili onu přímou úměru mezi tím, co bylo každoročně v dobách předěšlých prezentováno v rekapitulacích sjednaných kolektivních smluv, a nastalou reálnou a velmi mimořádnou situací.

Stejně tak pro nás nebyl příznivý rok ani v oblasti nehod na železnici. Sérií mnoha mimořádných událostí, k nimž došlo bez větších následků, ovšem bohužel prokaly i nehody s následky nejtragičtějšími. Dodnes hledá několik komisí, sestavených jak přímo ministrem dopravy, tak i dopravci ČD či ČD Cargo, odpověď na to, proč se tomu tak stalo. A hlavně se hledají postupy, jak dosáhnout toho, aby k nehodám pokud možno nedocházelo. Paradoxně bohužel až tyto mimořádné události urychlily i vývoj některých aplikací, jež mají pomoci v práci strojvedoucím. Některé jsou ovšem, mímě řečeno, dost diskutabilní a některá přijatá opatření podle mne i zbytečná.

Pokud bych měl prezentovat z doposud získaných číselných mzdových údajů situaci v profesi strojvedoucích, nové a nepřijemné skutečnosti, které nečekaně nastaly, se projeví lokálně velmi rozdílně, a to podle toho, jak který kraj přistoupil k omezení poptávky po původně objednaných přepravních výkonech. S podobnou intenzitou ovšem začaly být redukovány i spoje zajišťované prostřednictvím státu a logicky stejně rychle (ne-li rychleji) začal spoje provozované na vlastní riziko omezovat i každý dopravce. A tak jsme v průběhu roku měli destinace, kde právě již zmiňovaný paragraf 209 zákoníku práce (částečná nezaměstnanost) pomáhal k doplnění měsíčních norem s nadějí, že vládou vyhlášené podpůrné programy pomohou k sanaci dennodenně se zvyšujícímu propadu mezi výdaji a příjmy dopravců. Vedle toho ale fungovaly destinace, kde pandemie společně s vyhlášenou karanténou byla příčinou, že zde bylo jen stěží možno zajišťovat personální obsazení objednaného rozsahu dopravy.

Neznám v tuto chvíli ani přibližná čísla propadu v příjmech největšího dopravce, kde, jak jistě víte, došlo k další výměně na postu generálního ředitele. Zřejmě ale také víte, že v médiích bývá ten nový označován za krizového manažera. Podniková kolektivní smlouva u národního dopravce, dojednaná tentokrát zcela nezvykle jak co do rychlosti, tak co se týče brzkého termínu jejího podpisu, ovšem

Současnost před nás klade nové výzvy a je jen na nás, jak se s nimi vyrovnáme



David Votroubek

Je vcelku jedno, zda na celosvětovou pandemii věříte nebo nevěříte, jestli považujete onemocnění Covid-19 pouze za chřipku nebo vážnou hrozbu, všichni jsme se v této složitě době museli naučit žít.

Jsem moc rád, že i v této nelehké době se u společnosti ČD Cargo podařilo uvést v život katalog zaměstnání, který pro drtivou většinu členů Federace strojvůdců znamenal navýšení tarifních mezd. V těsném sledu za touto jistě pozitivní změnou následovala v souvislosti s již zmíněnou mimořádnou pandemickou situací jednání o institutu mnohem méně radostném, a sice o částečné nezaměstnanosti. Jistě ne všechno a všude se povedlo k naprosté spokojenosti, ale jsem přesvědčen o tom, že se podařilo vyjednat křehký kompromis, který znamenal jak ekonomické jistoty pro

nepochybně platí a její obsah je tak závazný pro všechny strany, jež ji uzavřely. A proto v tuto chvíli prozatím pouze jako konstatování vnímám slova předsedy představenstva ČD Ivana Bednářka, který ve svém novoročním přání zaměstnancům firmy hovoří o „utahování opasek“, či prožití velmi těžkého roku 2021.

Pokračování na str. 2

zaměstnance, tak nutné finanční úspory pro zaměstnavatele, které této společnosti umožnily se cítit zvládnout tento velice obtížný rok. Během podzimu pak s přicházející druhou vlnou koronavirové epidemie začalo kolektivní vyjednávání o nové kolektivní smlouvě ČD Cargo, kde výsledný dvouprocentní nárůst tarifních mezd považují v kontextu dnešních dnů za velice dobrý výsledek.

Za to, že se společnost ČD Cargo tak úspěšně poprala s loňským rokem, patří samozřejmě díky všem jejím zaměstnancům. Za symbolickou tečku za touto etapou pak považuji dojednanou třítisícovou odměnu, která jistě potěšila všechny zaměstnance společnosti v prosincovém výplatě. I když podniková kolektivní smlouva ČD Cargo pro rok 2021/22 je již podepsána, začátkem tohoto roku nám zbývá ještě dojednat několik detailů týkajících se odměňování po 1. dubnu 2021.

Obrovskou změnou pak v roce 2020 prošla i samotná Federace strojvůdců ČR. Náhlá nemožnost osobních jednání nás donutila k úvahám nad změnami stanov, reflektujícími tyto nové podmínky. Podařilo se nám vcelku v krátkém čase přizpůsobit se stávajícím novým podmínkám a změnit způsoby našich jednání na funkční model, který si dokáže poradit i s takovými eventualitami. Ke konci roku pak proběhlo i hlasování o zásadní změně stanov naší profesní odborové

organizace. S obrovským zadostiučiněním jsem si pak přečetl konečné výsledky hlasování o změně stanov, obzvláště v oblasti volby členů prezidia. Tato změna je dle mého názoru nesporně důležitou, protože pevně zakotvuje do stanov FSČR oblast nákladní dopravy s možností přímé volby zástupců tohoto módu dopravy do prezidia Federace strojvůdců. Jsem proto moc rád a chtěl bych touto cestou kolegům poděkovat, že se prezidium dokázalo na tomto tématu shodnout a připravit pro předsedy ZO akceptovatelnou změnu stanov a volebního řádu, která je pozitivním vyvrcholením v neposlední řadě také mého třiletého snažení od zvolení do prezidia FSČR, byť i v tomto případě se samozřejmě jedná o všeobecný kompromis, kterému k dokonalosti ještě něco chybí.

Bohužel se ale musím dostat i k tématům, která nejsou tak pozitivní a dobrá. Nelíbí se mi, že se nám (prezidiu) dlouhodobě nedaří kvalitně komunikovat naše úspěchy směrem k členské základně. Bohužel je to mnohem složitější problém a nelze ho banalizovat na konstatování, že se nechce. Mnoho jednání, přes některé dílčí výsledky, pokračuje dále a zveřejňování kusých informací a výsledků může být značně kontraproduktivní a dokonce i snižovat důvěru protistrany. Samozřejmě je potřeba nespokojit se s takovým

Pokračování na str. 2

Ne slova, ale činy hovoří lépe!

Více než staletá filozofie o tom, že největším bohatstvím úspěšné firmy je spokojený zaměstnanec plnící bezezbytku vše, co od něj zaměstnavatel v pracovním procesu očekává, neztratila na aktuálnosti ani dnes. I stále se zdokonalující technika, která zvyšuje také bezpečnost železničního provozu, nedokáže v mnoha směrech nahradit rozhodující úlohu člověka – strojvedoucího v čele vlaku. To dokazují dnes a denně naši kolegové na celostátních i regionálních tratích.

Nejinak tomu bylo i v posledních dnech roku 2020, kdy silný vítr komplikoval i železniční provoz. Ve dnech 27. a 28. prosince, kdy byl vítr nejsilnější, nebyla zaznamenána žádná mimořádná událost spočívající v najetí vlaku na spadlý strom nebo stromy. V neděli

27. 12. zastavilo před spadlým stromem na trati 7 vlaků. V pondělí 28. 12. to bylo dokonce 16 vlaků. Na řadě míst byly spadlé stromy na trati zjištěny před jízdou vlaků. Tak tomu bylo například na trati Odb. Brno-Židenice-Havlíčkův Brod v úseku Sázava u Žďáru-Přibyslav, kde stromy popadaly na trakční vedení v obou traťových kolejkách, nebo na trati Havl. Brod-Veselí nad Lužnicí v úseku výhybna Kamenný Malíkov-Popelín. Mezi tratě, kde spadlé stromy přerušily provoz, již (bohužel) tradičně patří trať Šumperk-Krnov, Pardubice-Havlíčkův Brod nebo Svitavy-Žďárec u Skutče.

Ve všech případech, kdy strojvedoucí dokázali zastavit před spadlým stromem na trati, lze hovořit o příkladném výkonu služby. A to bez ohledu na okolnost, zda byli zpraveni

rozkazem V podle článku 4107 předpisu provozovatele dráhy D1 nebo jednali podle článku 4109 téhož předpisu. **Všem tedy patří vyslovení veřejného uznání a poděkování za opravdu příkladný výkon služby.** Neboť dokázali zabránit nejen škodám na majetku, ale především možným ztrátám na lidských životech a újmám na zdraví.

To stejné ovšem platí i pro všechny naše kolegy, kteří se s následky nepříznivého počasí potýkali i v jiné dny v závěru loňského roku. Svým způsobem stáli na místě těch, kteří zodpovídají za provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy, tak jak to ukládá platný zákon o dráhách.

Chci věřit tomu, že vedoucí pracovníci všech oblastních center provozu Českých drah, ale i všech ostatních dopravců provozujících drážní dopravu na tratích Správy železnic využijí ustanovení § 224 odst. 2 písmene b) zákoníku práce a všechny v úvahu připadající zaměstnance po zásluze odmění. Ne slova, ale činy hovoří lépe, platí v daných souvislostech dvojnásob.

Vladimír Selucký



Současnost před nás klade nové výzvy a je jen na nás, jak se s nimi vyrovnáme

Dokončení ze str. 1

konstatováním, ale spíše aktivně hledat způsoby a možnosti zlepšení komunikace nejen prezidia FSCŘ směrem ke členské základně.

Dalším nedostatkem celé FSCŘ je pak jakási neupřimost v získávání nových členů a poté činnosti pro odborovou práci. Nelze donekonečna žít z minulosti a jen jakousi setrvačností. Existuje mnoho našich kolegů, kteří cítí potřebu se k aktuálním tématům vyjadřovat, ale bylo by potřeba je vtáhnout do centra dění a umožnit jim opravdu kvalitní diskuzi, a to i s možností konfrontace s protistranou tak, aby nezástalo jen u debat „mezi skřínkami“.

Bohužel toto souvisí i s dalším jevem, který provází dnešní dobu. Je to až neuvěřitelná polarizace společnosti s důrazem na sebe sama. Podle mého názoru se z nás stává velice sobecká společnost. Například jedni jsou ti mladí a „kolem těch by se přece mělo všechno točit“. Druzí už tak mladí nejsou a argumentují tím, že „vždycky se to dělalo takhle“. Nemyslím si, že bychom měli hledat soudce, který rozhodne o tom, jak je to správně. Měli bychom se snažit najít kompromis, a to nejen mezi těmito dvěma světy.

To sobectví se dle mého pohledu projevuje i v nějaké divné neochotě udělat něco pro ostatní. V současné době jsme neuvěřitelně silní ve vyhraněnosti svých názorů. Umíme s neuvěřitelnou razancí prosazovat svoje názory, ovšem bez ohledu na ostatní. Co totiž často nevnímáme, je poslouchat také názory druhých. Přemýšlet o argumentaci ostatních. Pokusit se porozumět také druhé názorové straně a nikoliv jen slepě prosazovat ten svůj, jediný správný názor. Může se totiž snadno stát, že poslouchání nám pomůže odhalit nějaký zásadní problém v naší vlastní argumentaci.

Odborová angažovanost obecně podle mého názoru zrovna prochází jakýmsi útlumem. Ze všech stran slychané názory o zbytečnosti odborů a o „velkohobosti a velkopupkáčství“ jejich odborových bossů jsou nesmírně lákavé pro svou jednoduchost a přímochařnost. Moc bych si ale přál, aby si každý měl možnost vyzkoušet jednání na nejvyšší úrovni, aby si mohl udělat vlastní názor na ono pověstné třískání pěstí do stolu... A aby pak také zjistil, jaký skutečný efekt takové jednání může mít. V minulosti hromadně odchody našich kolegů k alternativním dopravcům, kde byla odborová angažovanost tabu, se

Zabránil velké škodě

Mimořádnou rozhodnost prokázal dne 26. prosince 2020 při vedení osobního vlaku č. 4608 z Brna do Žďáru nad Sázavou strojvedoucí ČD OCP Východ, SLČ Žďár nad Sázavou kolega Jiří Růžička. Při jízdě mezi žst Brno-Maloměřice a zastávkou Brno-Lesná uslyšel ze strojovny lok. 242.229-3 nezvyklé rány. Vzápětí zjistil, že strojovna je zcela zakouřena, tedy došlo k požáru. V té chvíli se vlak nacházel ve zcela nepřístupném terénu. Zastavit zde by znamenalo mimořádně obtížnou situaci pro zásah složek integrovaného záchranného systému a také ohrožení cestujících při jejich evakuaci a samozřejmě i vznik nevratných škod na stroji. Třicetileté zkušenosti na hnacích vozidlech různých řad promítnuté před očima ve zlomcích sekund vedly kolegu Růžičku k jedině správnému rozhodnutí: Dojet za všech okolností na zastávku Brno-Lesná, kde mohou snadněji zasáhnout hasiči a také nebude ohrožena bezpečnost cestujících. To se podařilo uskutečnit...

Na zastávce Brno-Lesná úspěšně zasahovali hasiči HZS Jihomoravského kraje a HZS Správy železnic. Při zásahu nebyl nikdo zraněn a poškozenou lokomotivu bude možné po opravě vrátit do provozu.

Strojvedoucí Jiří Růžička svým rozhodným postupem zabránil škodě velkého rozsahu a případným újmám na zdraví cestujících. Budiž jsou i tyto řádky oceněním jeho rozhodného jednání a vyslovením veřejného poděkování za příkladný výkon služby. Za všechny, kteří tohoto velkého sportovce, ale především železničáře tělem i duší, znají, zbývá dodat jedině: Jirko, děkujeme!

Vladimír Selucký

dnes už také trochu mění. Jako houby po dešti i u těchto dopravců vyrůstají základní organizace FSCŘ, aby rovněž zde hájily oprávněné zájmy našich kolegů. Možná i toto je signálem o tom, že to s tou nepotřebností a zbytečností odborů není tak jednoznačné.

Budoucnost tedy před nás všechny klade nové výzvy a je jen na nás, jak se s nimi vyrovnáme. Chci věřit, že FSCŘ se na všech svých úrovních se všemi těmito novými úkoly popere se ctí a i nadále bude kvalitní, pevnou a silnou profesní odborovou organizací, zastávající oprávněné zájmy všech svých členů.

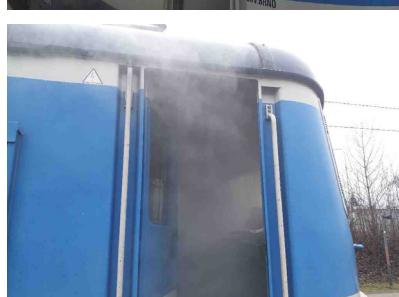
David Votroubek, člen prezidia FSCŘ a vedoucí týmu pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Důvodů k optimismu je málo, odhodlání obhájit dosažené benefity nám ale rozhodně nechybí

Dokončení ze str. 1

Ten uplynulý rok byl ovšem nezvyklý i v několika jiných věcech. Prezidium a naše ústřední revizní komise tak například vyřešily několik let se vlekováčím spor s několika představiteli jedné z našich základních organizací. Jsem přesvědčen, že již nebylo možno sjednat vzájemnou dohodu, stejně jako předtím nebylo možno přehlížet ono neustálé porušování „pravidel hry“, která přece platí pro nás všechny, kteří zcela dobrovolně v naší profesní odborové organizaci fungujeme! Přijaté rozhodnutí pro mne bylo asi ještě těžší, než byla mnohá jiná jednání se zaměstnavatelem, považují je však za nevyhnutelná a jedině možná.

A tak pod vlivem všech těchto a dalších mnoha zde nezpomenutých okolností vnímám novoroční titulky z minulých let o těžkých dnech, které máme před sebou, jako jen slabý odvar toho, co firmu, u níž hájíme zájmy největšího počtu našich kolegů, čeká v nejbližší době. Byť samozřejmě velmi rád bych se mylil... Na druhou stranu jsem ovšem přesvědčen, že prezidium FSCŘ ani v těchto tvrdých podmínkách nepoleví v obhajobě všeho, čeho jsme dosáhli v minulých letech.



Fotografie Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje byly pořízeny 26. prosince v zastávce Brno-Lesná

Další suchý strom zbytečně ohrozil dopravu i na Jihlavsku

Fotografie našeho jihlavského kolegy Radka Smejkal je vlastně velmi názorným obrazovým doplněním k článku, který shodou okolností najdete právě v tomto vydání našeho časopisu pod názvem „Ne slova, ale činy hovoří lépe!“

V redakci Zájmy strojvůdce jsme vybrali jeden z pěticetní snímku, jimiž pečlivě zdokumentoval situaci z neděle 27. prosince 2020, kdy se mu s vlakem Sp 1914 Renesance podařilo zastavit před spadlým stromem, který tvořil mimořádně nebezpečnou překážku v kilometru 217,650 tratě Šlapanov-Havlíčkův Brod.

Také tentokrát tomu tak ale bude s vědomím, že obhajujeme benefity i pro ty strojvedoucí, kterým více než odborová organizovanost (ať už v kterékoliv organizaci) je milejší „malá domů“ v podobě ušetřeného příspěvku, a tak se raději jen „vezou“. Proto o to více vám všem, kolegové, kteří se jen „nevezete“, ale naopak jakoukoliv formou podporujete naše úsilí, velmi srdečně děkuji. Všem bez rozdílu ale v tuto chvíli přeji zejména zdraví.

Jaroslav Vincour, viceprezident FSCŘ a vedoucí týmu pro kolektivní vyjednávání u ČD

Na zkušenou ke stroji, který prý nic neodpouští

Vyzbrojení provozním záznamem, licencí a dalšími doklady, patřičnou dávkou skepse a zaručených rad od těch, kteří už absolvovali, jsme letos třetího září krátce po deváté hodině sestoupili spolu s kolegou do jámy lvové ve sklepení DVI Česká Třebová, abychom předvedli své strojvůdcovské umění na místním simulátoru, tedy stroji, který prý nic neodpouští.

Sympatický Jiří Morávek nás seznámil s předpokládaným průběhem a obsluhou simulátoru, a protože jak „Klokana“ Jiří Bouška, tak já jezdíme na řadě 854/954, doporučil nám k ovládní dostupnou motorovou verzi 750.7. Zhruba po půl hodině jsem opouštěl kokpit trenážeru s pocity poněkud smíšenými. A zatímco se Klokana řítit virtuální krajinou, pan Morávek rozebral můj předvedený výkon a zajímal se o můj názor na simulátor.

Trochu mě to zklamalo, dost mě to vyvádělo z míry, přeci jen po víc jak čtyřiceti letech v provozu má člověk zažitě určité podvědomé vzruchy, které zde postrádá. Teba absence odstředivé síly působící při rozjezdu, brzdění či jízdě v obloucích, o výměnách nemluvě, ta sedačka je prostě „mrtvá“. A také jsem si prostě neuvědomil, že po použití rychlobrzdy při „padáku návštěvníka“ se mám také domluvit s vlakvedoucím, zda jsou všichni ve vlaku v pořádku.

Odezva tlačítek má prodlevu, zahoukám, nic neslyším, houkám rychle podruhé a pak se ozve houkačka dvakrát. Na spádu 7,5 ‰ očekávám, že 300tunová souprava bude zvyšovat rychlost, ale ona drží rychlost, při které jsem přešel do výběhu. Pravý monitor s manometry se občas koušne, bliká nebo zhasne, ale na něj se vztahuje záruka a nemá to s obsluhou spojitost, jen to trochu rozptyluje. Také pro nositele brýlí je trochu diskomfort sledovat monitor a tištný jízdní řád na pultě.

Na druhou stranu si člověk při této „projížďce“ vyzkouší na vlastní kůži mimořádné provozní situace bez nebezpečí zranění či materiálních škod a navíc mimoděk zjistí, jak se sám zachová v několika po sobě jdoucích stresových situacích. A hlavně si uvědomí, jak důležité pro naši službu je poznání trati a znalost hnacího vozidla. Ona totiž jízda podle rozhledu v neznámém terénu je velice nepřijemná, a to samé se dá říct o ovládní vozidla. Na 854 vím i poslepu, kam mám

K tomuto konkrétnímu případu ještě blíže dodejme, že v Jihlavě byl náš kolega v ten den zpraven rozkazem V podle článku 4107 předpisu provozovatele dráhy D1, tedy s pokynem, aby vzhledem k zhoršené povětrnostní situaci „zastavil před případnou překážkou na trati“. Zlomený strom pak spatřil již krátce po odjezdu ze železniční stanice Šlapanov a svůj vlak zastavil přibližně deset metrů před touto překážkou. O situaci vyzooměl výpravčího v Jihlavě s tím, že mu poté zjistil a nahlásil přesnou kilometrickou polohu nebezpečné „překážky“.

Díky pozornému a odpovědnému výkonu služby tohoto strojvedoucího, ale i mnoha dalších kolegů, jež pochvalně zmiňujeme na jiném místě, by se mohlo zdát, že nám to na naší železnici v tomto směru vlastně funguje

a systém, jak se má postupovat v takových případech povětrnostních mimořádností, je tedy nastaven správně. Ovšem je tomu tak možná jen z pohledu Správy železnic. Ve vztahu k dopravcům a práci našich kolegů to totiž až příliš moc zavání alibismem. A navíc! Když jsme si ve zde popisovaném případě pozorněji prohlédli všechny fotografie pořízené kolegou Smejkalem, zjistili jsme, že tentokrát se dokonce jednalo o suchý strom! A ten už rozhodně neměl v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od koleje dávno co dělat!

O „pečlivých“ kontrolách, kterými SŽ argumentuje například i u soudních sporů, které v případech poškození svých vozidel s provozovatelem dráhy vedou zejména České dráhy, lze tedy evidentně pochybovat.

Marek Poláček

Poděkování za perfektní spolupráci

Nedlouho po vzniku OCP Střed v roce 2018 rozhodlo jeho vedení o personálním přeložení strojvedoucího PP Pardubice pod RPP Česká Třebová, jehož vedoucím se stal pan Jaroslav Žáček.

I když zpočátku bylo toto rozhodnutí vnímáno z naší strany s určitými rozpaky, následující období vzájemné spolupráce mezi RPP Česká Třebová a základní organizací Federace strojvůdců Pardubice tyto obavy rozptýlilo.

V osobě pana Žáčka jsme totiž získali nejen schopného odborníka na pozici středního managementu ČD, ale hlavně člověka s citem pro řešení záležitostí v oblastech personálních i spolupráce zaměstnavatele s odborovou organizací. Za to mu patří naše velké poděkování spolu s přáním pevného zdraví a příjemných chvil strávených na zaslouženém odpočinku v penzi.

Výbor ZO Federace strojvůdců Pardubice

Na zkušenou ke stroji, který prý nic neodpouští

sáhnout, když chci rozsvítit červenou dopředu, ale na 750.7 jsem to prostě v potřebné chvíli nenašel.

Podle mého subjektivního názoru je jízda na současném simulátoru přínosem pro výcvik a školení strojvůdců, ale je absolutně nevhodná ke zkoušení.

Rád bych těmto řádky ještě jednou poděkoval Jiřímu Morávkovi za ochotu a erudici, s jakou se nám po celou dobu věnoval a trpělivě odpovídal na naše zvědavé dotazy.

Na závěr si však nemožu odpustit kritiku způsobu odměňování za tento pracovní výkon. Pokud zaměstnavatel vyžaduje, abychom jezdili z Trutnova do České Třebové, dvě hodiny strávili na simulátoru a zase jeli zpět do Trutnova, měl by všem bez rozdílu zaplatit čas strávený cestováním a školením a ne pitvat, kdo má co podepsané. Zaplatit pouze dvě hodiny je směšné. Krkonoše nejsou „za rohem“, pro nás je to celodenní výlet.

Bohumil Mlejnek, předseda ZO FSCŘ Trutnov



Foto: Klokana

Trenažer pro strojvedoucí v prostorách DVI Česká Třebová (vpravo dole autor článku, kolega Bohumil Mlejnek)

Ad. Povím vám příběh...

V posledním loňském vydání ZS byl zveřejněn závěrečný díl vyprávění jihlavského kolegy pod názvem **Povím vám příběh – letos je to patnáct let.** Jeho děj, jak už napovídá název, se odehrál v roce 2005. Tedy v době, kdy v naší republice už byla standardní demokracie, konaly se demokratické volby, existovala moderní Ústava České republiky a také Listina základních práv a svobod. Jako garant dodržování ústavního pořádku aktivně působil a působil Ústavní soud ČR. Mohlo by se říci, že za takového stavu nemůže dojít k excesům, jaké jsou popsány ve zmíněném vyprávění. Došlo!

V roce 2005 sice neexistoval antidiskriminační zákon, tedy zákon č. 198/2009 Sb., účinný od 1. 9. 2009. Platil však „starý“ zákoník práce č. 65/1965 Sb., ve znění četných novel, jehož účinnost skončila 31. 12. 2006. Ten stanovil v § 1 odst. 4, že „V pracovněprávních vztazích je zakázána přímá i nepřímá diskriminace z důvodu... členství a činnosti v politických stranách nebo politických hnutích, v odborových organizacích... Za diskriminaci se považuje i jednání zahrnující podněcování, navádění nebo vyvolávání nátlaku směřujícího k diskriminaci.“

V § 1 odst. 6 je uvedeno: „Přímou diskriminací se rozumí jednání nebo opomenutí, kdy je, bylo, nebo by bylo, na základě rozlišování podle vymezených diskriminačních důvodů (§1 odst. 4) se zaměstnancem zacházeno nevýhodněji či výhodněji než s jiným zaměstnancem.“ Na tomto místě chci poznamenat, že obdoba ustanovení obsahují i současně platné zákony. A nyní – ve světle obsahu citovaných právních norem – si položíme otázku: Šlo v tomto případě o diskriminaci našeho kolegy? Musíme konstatovat, že ano!

Po společenských změnách v roce 1989 jsme doufali, že prakticky některých vedoucích zaměstnanců, jak je popisuje náš jihlavský kolega, ustanou. Omyl, vážení čtenáři těchto řádků, společensko-politické systémy se mění, ale člověk zůstává. Se všemi svými klady i zápory. Tak zůstala i nevyhlášená soutěž mezi některými vedoucími pracovníky na různých stupních řízení. V podnicích, institucích, ústavech, školách a různých organizačních jednotkách státního i privátního sektoru. Soutěž o to, kdo více vynikne v očích svých výše nadřazených. Bez ohledu na to, jaké prostředky a způsoby k tomu použije.

A tak se opět vedle vysoce odborně i lidsky zdatných, čestných a erudovaných „fachmanů“ vynořili kariéristé a prospěcháři, političtí turisté a „tlučubové“. Napříč všemi obory lidské činnosti. Ale ono to není nic nového pod sluncem. To bylo, bohužel

Pokračování na str. 4 **Mostecký kolega Karel Čech při řízení RegioPanteru ČD 441 006**

Druhého června 1994 se nezamyslyšným nádráží ozval ostrý zvuk píšťalky. Výpravka ve vodorovné poloze a přísný pohled výpravčího Janička nenechal nikoho na pochybách, že je to tady. Můj první odjezd! Tři roky jsem studoval železniční školu, teorií mám v malíčku, a přesto se trochu chvěji strachem. Poprvé jsem na vlaku sám a moje mávnutí rukou uvede celý stotunový kolos do pohybu.

Vlakvedoucí Králíček už nervózně vyhlíží z okénka služebního vozu, strojvedoucí se vyklání z okénka Bardotky, všichni už čekají jen na mě. Peron je prázdný, dveře pozavírané, a tak stojím na schůdkách a mávám rukou na pokyn k jízdě. Pan Králíček ho opakuje, strojvedoucí zavírá okénko a vlak se dává do pohybu. Zažil jsem to už tisíckrát, ale dnes je to jiné. Poprvé jsem průvodčí a nikdo za mnou nestojí. Zvládnou to? Budou mít cestující respekt z osmnáctiletého kluka, který může podlézat nárazníkovi, aniž by se ohnul? Desítky otázek se mi honily hlavou a já se již brzy do vím většinu odpovědí.

Nádherný zvuk silného motoru lokomotivy a kvánání starých vagonů na vřehyblých kolech mě vracejí do reality. Zamávám voutsatému signalistovi na stavědle a on mi odpoví pozdravem všemi prsty. Jako, když dítě mává mamince. Tak jdeme na to... Vstupuji do téměř historického vozu s dřevěnými lavicemi. (Na naší trati jich v devadesátých letech minulého století ještě několik souprav jezdilo.) A pozdravím: „Dobrý den, kontrola jízdenek!“

První cestující mi podává modrou lepenkovou a také dělnickou průkazku. Kleštěmi mu udělám díрку do políčka STŘEDA a s poděkováním vrátím. Další... maminka s dítětem má režijní průkazku. Oba jedou zadarmo. Ale to už vlak brzdí před zastávkou Doloplazy.

Na nástupišti stojí paní se psem. Oba nastoupí. Po pískání a mávání se vlak dává opět do pohybu. Protože v této zastávce není pokladna, jdu za nimi, abych jim prodal svoji první jízdenku. „Dobrý den, tak kam to bude?“ – „Dejte mi jednu Prostějov!“

Označil jsem útržkovou jízdenku a řekl si o dvě koruny. „Ještě vám napíšu jízdenku pro psa, také do Prostějova?“ dodal jsem.



Kolega Miroslav Polášek (na snímku vlevo) na lokomotivě E469 2001 (122), na druhém záběru je kolega Pavel Tomčal na stanovišti jednotky 471 012-5

Náš stálý spolupracovník, dopisovatel a fotograf, kolega Alois Sedlařík, přispěl do tohoto vydání našeho časopisu fotografiemi hned trojice našich kolegů, kteří se v závěru loňského roku loučili se svojí dlouholetou prací na železnici.

Snímek z Prahy Masarykova nádraží a na pantografové jednotce 471 012-5 byl pořízen druhého prosince, kdy svoji předposlední směnu na vlaku Os 6918 do Ústí nad Labem hl. n. odpracoval kolega **Pavel Tomčal**.

Tento člen základní organizace Federace strojvedoucích Ústí nad Labem, kde dříve dvakrát působil i ve výboru této ZO, v mládí vystudoval děčínskou průmyslovku, ukončenou v roce 1973 maturitou. Pak nastoupil do Lokomotivního depa ČSD Ústí nad Labem a od roku 1980 zde již pracoval jako strojvedoucí.



Mostecký kolega Karel Čech při řízení RegioPanteru ČD 441 006

„Pro psa? Proč? Je ještě mladý, snad do šesti roků se jezdí zadarmo, nebo ne?“

Na chvíli mě výmluva zarazila, ale byl jsem si jistý, že to tak není. Cestující přesto trvala na svém, a tak jsem šel pro pomoc k vlakvedoucímu. Králíček seděl u služebního stolu a vypisoval „hlášenku“ pro strojvedoucího. – „Řikáš do šesti let zdarma? Tak to je stará

Opravdový vlakvedoucí

Hlášková, jenom tě zkouší. Dej jí trhačku za korunu a uvidíš, že zaplatí.“ Vrátil jsem se do vozu, utrhl a označil jsem útržkovou listek, podal ho Hláškové. A ona, div se světe, s úsměvem mi podala korunu, kterou už od začátku svírala v dlani.

Prostě pan Králíček byl třída. Nejen, že svoji práci uměl jako málokdo jiný. On ji bezmezně miloval. Často, když jsme se v obrotové stanici sešli u kareta, říkával: „Chlapi, až jednou umřu, víte, co uděláte? Vezmete tu urnu s mým prachem a v plné rychlosti ji vysypete z lokomotivy na naši trať.“

Králíček byl prostě vlakvedoucí na život i na smrt. Když jsme pak karty dohráli, já jako nejmladší jsem umyl sklenice od kafe a zaplatil padesát prohraných haléřů. A Králíček zavelel: „Fanóšu, vem aminu a hybaj sepsat papíry!“ Moc dobře věděl, že mě práce baví a snažil se, abych byl jednou taky vlakvedoucí jako on. Možná ve mně viděl svého nástupce, a proto mě proháněl, kde to jen šlo. Byl dobrý učitel, díky němu jsem se opravdu brzy také stal vlakvedoucí a po čase jsem tuto profesi i školil jako inspektor ÚPV.

Jak šel čas, Králíček se z trati vypařil jako ranní mlha. Odešel do důchodu a vidali jsme se jen sporadicky. Nejčastěji na oslavách Dne železničářů. Potom jsme ho neviděli dlouhou dobu, až jednou při školení někdo zaklepal na dveře.

„No, pojdte dál,“ zval jsem domnělého opozdilce. „Dobrý den,“ ve dveřích stála starší žena v šátku a rozpačitě se rozhlížela. „Dobrý den, co pro vás můžeme udělat?“

Troj severočeské loučení se službou na dráze

Dodnes kolega Tomčal vzpomíná i na to, jak ještě jako student chodil do Lovosic na brigádu – a to jako topič parní traktice.

Kolega **Miroslav Polášek**, rovněž člen základní organizace FS Ústí nad Labem, se s prací na dráze rozloučil při symbolickém posledním točení, které se konalo 17. prosince, a to s lokomotivou E469 2001, na níž byl pořízen i zde zveřejněný snímek.

Po absolvování SPŠ v České Třebové, kterou úspěšně zakončil v roce 1976 maturitou, nastoupil 2. srpna téhož roku do Lokomotivního depa ČSD Ústí nad Labem a od roku 1980 zde již pracoval jako strojvedoucí.



Kolega Pavel Tomčal na stanovišti jednotky 471 012-5

vrátil zpět do trutnovského depa, kde ještě zažil konec éry parního provozu jako topič. Od roku 1983 začal jezdit jako strojvedoucí, aby pak v r. 1985 přestoupil do Lokomotivního depa ČSD v Ústí nad Labem. V roce 2013 začal dělat strojvedoucího instruktora a od roku 2017 zastával funkci specialisty v oblasti dopravy.

K poslednímu dni loňského roku ukončil svoji více než pětadvacetiletou práci na naší železnici rovněž náš mostecký kolega, strojvedoucí **Karel Čech**. V základní organizaci Federace strojvedoucích Most zastával i funkci člena revizní komise této ZO. Na poslední směnu na RegioPanteru 440/441006, symbolicky nesoucím jménem Andulka, neboť stejně se jmenuje i jeho milovaná vnučka, nastoupil v neděli 20. prosince 2020. Kamarád Lojzík, kterého kolega Čech při této příležitosti

Návěsti na železnici a jejich poslední píseň

„Co je řeč v životě lidí, to je návěští v železničním provozu,“ dal se vyjádřit jednoduše význam návěští na železnici. V důsledku zavedení jízdy vlaků pod úplným dohledem ETCS dojde ke změně, kdy na trati bude prakticky jen signalizace na stanovišti strojvedoucího a ve stanicích poněkud zjednodušená signalizace, která již nebude informovat strojvedoucího, jakou může jet rychlostí. To ale také znamená, že v souvislosti s ETCS se rozšíří rovněž „les“ návěstních tabulí namísto návěstí. Asi to nakonec bude levnější, ale je obtížné předvídat, zda to bude pro strojvedoucí přínosnější, zda to železničnímu provozu skutečně prospěje.

Na železnici sloužila po dlouhá desetiletí pro zprostředkování zpráv a informací o určitých událostech přesně dohodnutá znamení.

se chvěla jakoby nedočkavostí. Ve služebním voze seděl vlakvedoucí Lojza a já s kamerou, abych ten historický okamžik zachytil na video. Vše bylo domluveno a všichni jsme netrpělivě čekali na odjezd. Na návěstidle se rozsvítilo žluté a zelené světlo. Vlakvedoucí dal z okénka pokyn a strojvedoucí za to vzal.

Mezi stanicemi Blatec a Vrbátky, kde je dlouhý rovný úsek a kde se jede mimo obydlené části velkou rychlostí, jsem stál připraven s kamerou v otevřeném výhledovém okně. Za mnou se tlačil vlakvedoucí. „Už!“ zašeptal.

V okénku Břejlovce se objevila hlava strojvedoucího a hned za ní dvě ruce, držící urnu. Popel se začal pomalíčkou šířit kolem vlaku jako kouř z cigarety. V tom se ale stalo něco, co nikdo nečekal. Fyzikální zákony zafungovaly přesně tak, jak mají a já najednou v kameře nic neviděl. Celý objektiv byl pokrytý popelem, ale co hůř, podtlak ve voze způsobil, že většina „Králička“ skončila ve služebním voze. Na židli, na stole i na podlaze! „Jeniku, Jeniku,“ povzdychl jsem si, „ty i po smrti vš, kde je tvoje místo...“

A tak se splnil jednomu „opravdovému vlakvedoucímu“ jeho sen. Zůstal na své trati a ve svém hýtláku navždy. Zlí jazykové sice říkají něco o úklidové čtě a vysavači, ale nevěřte jim. To je jen skrytá závist...

František Tylšar
vedoucí skupiny FISAIC LNT

Literáři na trati – již 8. ročník!

Literární skupina ČZS FISAIC vyhláší 8. ročník železniční knižní antologie Literáři na trati, jež je příležitostí pro autory, kterým je námětem, múzou či inspirací prostředí kolejí, vlaků a cestování. A také tentokrát budou knihy dvě: **Příběhy vlakových cest** a **Poezie vlakových cest**.

Vášim úkolem je dodání textu, který se dotýká železnice, a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, články, poezii i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotografie. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme

„Literáři na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici. Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již sedmdesátileté party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Sebete tedy odvalu a pojdme do toho! Další informace získáte na webu: <http://obecpisovatelu.blogger.cz/>, na e-mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo tel. č. 776 58 2331.

Fanda Tylšar

ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Vzpomínka na kolegu Václava Vinického



Václav Vinický

Vzhledem k všeobecně složité situaci jsme se bohužel až v samém závěru loňského roku dozvěděli smutnou zprávu, že 28. října 2020 nás náhle ve věku 84 let navždy opustil pan Václav Vinický, strojvedoucí ve výslužbě a člen Karlovarského klubu emeritních strojvůdců.

Tento náš kolega se významným způsobem zasloužil o znovuoobnovení naší samostatné profesní odborové organizace v roce 1990 a pak působil v řadě jejích orgánů, například v delimitační komisi a poté zejména v ústřední revizní komisi Federace strojvůdců České republiky.

Prosíme všechny, kdož kolegu Vinického znali, aby mu společně s námi rovněž věnovali svoji tichou vzpomínku.

Prezidium FSCŘ, kolegové, přátelé a bývalí spolupracovníci

Ad. Povím vám příběh

Dokončení ze str. 3

je a žel bude. Již římský spisovatel a životopisec Suetonius (69–140 našeho letopočtu) v díle Životopisy dvanácti císařů uvedl, že „Liška mění srst, nikoli zvyky“.

O to pozornější a důslednější musí být i v této naší současnosti ve své činnosti všechny odborové organizace. Aby plně dostály svému poslání úspěšně hájit pracovní, ekonomické a sociální potřeby

členů, aby nevítežila svévolně nad spravedlností a právem. I dnes stále platí ono biblické „Mějte se na pozoru a bděte...“ Aby se neopakoval v jiném obsazení příběh, který nám ve svých vzpomínkách připomněl jihlavský kolega. Příběh o lidském i právním selhání. Ale i jiné nepravosti, které do dnešních dnů nepatří.

Vladimír Selucký

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

VI. část (Pokračování ze ZS č. 22/2020)

Po osamostatnění ČSR v roce 1918 význam tratě poklesl, což vlastně trvá dodnes. V osobní dopravě se postupně vyskytovaly lokomotivní řady 344.1, 354.0, poté i 354.1, které zde byly v provozu desítky let až do roku 1965. Příslušné byly do LD Horní Heršpice. V nákladní dopravě zde desítky let dominovaly lokomotivy 413.0 brněnské výtopy; byly v provedení dvojjádrové sdružené i dvojitě. Byla to patrně druhá nejrozšířenější řada v Evropě, většinou se udává 2878 vyrobených kusů v 10 lokomotivkách v Německu v letech 1893 až 1916. Ještě roku 1960 posunovala lokomotiva 413.0 na 6. záložce v žst Brno hlavní.

V nákladní dopravě se poznenáhlu objevují lokomotivy 434.0, jež byly v provozu v omezené míře ještě na přelomu 40. a 50. let. Od konce 20. let se objevují kromě strojů 434.1 i 434.2, které vznikly rekonstrukcí dvojjádrových sdružených lokomotiv 434.0 na dvojitě v letech 1924 až 1951. Bylo rekonstruováno 345 ks pro ČSD a další pro vlekky. Provoz lokomotiv 434.2 oproti 434.0 přinášel asi 20 % úsporu paliva, což bylo celostátně již značné číslo, uvědomíme-li si, že ČSD byly po resortu energetiky druhým největším odběratelem uhlí v ČSR. Udává se, že ve 2. polovině 50. let v době vyvrcholení parní trakce u nás se spálilo v topeništích parních lokomotiv 8,5 milionu tun ročně. Pro zajímavost – v síti ČSD bylo v roce 1958 v provozu 4 419 parních lokomotiv. Na celém světě jich pak bylo v této době 234 tisíc kusů a obstarávaly 90 % veškeré železniční dopravy.

Za protektorátu vedla státní hranice přes Ivančický viadukt; 2/3 mostu patřily do Říše, 1/3 do protektorátu. Česká pasová a celní kontrola byla v Moravských Bránicích, německá v Moravském Krumlově. Přes hranice jezdily tři páry osobních vlaků denně. Co se lokomotiv týče, nic podstatného se neměnilo: osobní doprava 354.0, 354.1, 344.1, nákladní doprava 413.0, 434.0, 434.2.

Po osvobození osobní vlaky nadále vozily 354.1 až do roku 1965, kdy v Horních Heršpicích končil parní provoz. V letech 1948 až 1950 zde vozily osobní vlaky tehdy nové 433.0, měly čtyřdenní oběh, údajně se stroji č. 1, 10, 34 a 48.

Za zmínku snad stojí, že zde svého času jezdilo 5 lokomotiv řady 354.1 (čísla 1169 až 1173), kde byl zkušebně namontován ventilový rozvod Lentz; v podmínkách ČSD se ale neosvědčil (kladlo to nároky na velmi přesnou

dílenskou údržbu). Lokomotivám pak byla namontována šoupátka Trofimov. Jezdily zde i tři lokomotivy z posledního provedení série s „ušima“ (1223–1225), ty ale nebyly provozně tak úspěšné, jako byly předcházející typy lokomotiv 354.1.

Lokomotivy 354.1 tahaly většinou 7 vozů – služební + 6 „rybáků“. Vlak 1301 měl 9 vozů – jako přešeďel + poštovní a zavazadlový vůz (tzv. paklák). V tom samém složení se ze Znojma do Brna vracel vlak 1310. Vlak 1305 měl rybáků 10 do Moravských Bránic, zde se 4 posilové vozy odpojily a vracely se ráno po 2 ks na vlaku 1320 a 1300. Posily od vlaku 1325 se vracely ráno na vlaku 1330. Největší osobní vlak zde jezdil koncem 50. let a v 60. letech po zavedení pracovního týdne 46 hodin (místo 48 hod.). V sobotu se pracovalo do 12 hodin a pro odvoz pracujících jezdil z Brna vlak č. 1313, a to všechna ta léta s odjezdem cca 12.45 hod., který měl 13 vozů (služební a 12 osobních) do Moravských Bránic, kde polovina vlaku zůstala. Vlak tahaly dvě lokomotivy 354.1 komínky k sobě. (Přípězní lokomotiva byla od vlaku 1304, z Mor. Bránic pak jela strojně do LD Horní Heršpice.) Od roku 1965 byly lokomotivy 354.1 vystřídány dieselhydraulickými lokomotivami T 444.1. Byly poměrně poruchové, na jízdních dobách nic nezkrátily.

Co se týče nákladní dopravy, nadále zde působil 434.2 (do začátku 50. let se objevila ještě i řada 434.0), které zde jezdily až do konce starého Ivančického viaduktu, tj. do listopadu 1978.

A ještě dovolte pár slov o řadě 434.2, bez které si nelze desítky let provozu na trati Střelice–Hrušovany n/Jev. představit. V poválečné době provoz obstarávalo LD Horní Heršpice – zde byla turnusová potřeba 13 lokomotiv obsazených trojmo. Vozily 4 páry Mn vlaků do Břeclavi, tři do Přerova, dva do Hrušovan n/Jev. a jeden do Oslavan. Po velké reorganizaci roku 1964, kdy se z LD Hor. Heršpice stala vozební stanice příslušná pod LD Maloměřice, se část těchto lokomotiv přestěhovala do LD Brno dolní. Nejhorší situace zde nastala na přelomu 60. a 70. let. To již byl zaveden 3. pár Mn vlaků do Hrušovan n/Jev. Všechny stroje byly letmo (byl zde tzv. kolektivní turnus). Technický stav lokomotiv podle toho vypadal. Po propadnutí kotle lokomotivy 434.2200 zůstaly provozuschopné tři stroje, tj. turnusová potřeba (č. 258, 2134, 2291). Lokomotivy byly v katastrofálním technickém stavu a nebyly až 2,5 měsíce vymývány. Na doplnění stavu přišly čtyři stroje



Bohumil Burda

V poslední prosincový den loňského roku jsem skončil po téměř půlstoletí na naší železnici svou profesní dráhu strojvedoucího. Rád bych se tímto rozloučil a popřál kolegům do nového roku hodně úspěchů, spokojenost v práci i osobním životě a k tomu zejména zdraví. Bohumil Burda, strojvedoucí ČD a člen Federace strojvůdců České republiky

z Břeclavi (2293 – dobrý stroj, 2306 – rychlá lokomotiva se špatným spodkem, 2339 – průměrný stroj a 2343 – postrach všech čet, vůbec „nevažila“ a nezdálo se proč. Dvakrát až třikrát dělání páry z Brna do Střelice bylo pravidlem). Technický stav lokomotiv se zlepšil, protože zvitězil zdravý rozum, stroje přišly do konkrétních rukou, každá četa měla svoji lokomotivu. Turnusové stroje byly 2134, 2291, 2293. I tak zde byla služba náročná. Turnusové skupině se říkalo galeje.

V té době již ve strojové stanici Hrušovany nad Jev. nebyl žádný personál a strojní četa si musela všechno dělat sama. Po příjezdu na

Jako přívěsné vozy se tehdy používaly vagony řady Bam (již bez topného agregátu v kabině uprostřed vozu), v zimním období osmidveřové vozy Bai s kamny na uhlí uprostřed vozu. Vozy Balm-k se tehdy teprve začínaly vyrábět. První motorové vozy byly M 262.0, ty zde jezdily ještě počátkem tohoto tisíciletí. Po M 262.0 nastupují M 286.0, resp. 850; v posledních letech to jsou vozy 842 i 854, jež jsou spřahovány s řídicími vozy 954. Většina souprav se ve stanici Moravské Bránice dělí – část pokračuje do Ivančic.

V posledních letech je velmi dobré spojení do Bohutic či Ivančic, přes den v podstatě



Moravský Krumlov v zimě 1976/1977. Na snímku Zdeňka Hájka jsou lokomotivy – vlevo 434 2343 (do Hrušovan nad Jevišovkou) a vpravo stroj 434 2339 (do Brna)

hranic depa, pokud to bylo v noci, si četa musela rozsvítit stožáry, poté dobrat trochu vody, ne málo, ale ne mnoho, potom se zajelo na ruční vahadlovou (balanční) točnu otočit. Pokud se stroj nezhoopl, nezbylo, než něco vody z tendru vypustit, nebo zajet znovu pod vodní jeřáb a trochu dobrat. Zvlášť přesně se situace musela odhadnout u stroje 434.2134, který měl až do konce roku 1977 tendr 818.064 (delší než obvyklé tendry řady 516.0) a pro popojždění na točnu zbývalo na obě strany jen 15 cm. Musela se vzít v úvahu, kromě množství vody v tendru, též kvalita uhlí (hnědé lehčí, černé těžší) a zda uhlí je mokré či suché. Ale turnusové strojvedoucí byli věci znali, a tak se stalo jen zřídka, že to nevyšlo a muselo se s vodou manipulovat. Po otočení se jelo na kanál udělat oheň (vyčistit topeniště a popelník od popela a strusky), dobrat zbytek vody a prohlédnout a namazat spodek stroje. To však ještě nebylo všechno. Nyní vlezli oba strojvedoucí i topič, do tendru a zbytek uhlí (30 až 40 q) si museli ze zadní části tendru přeházet dopředu, aby se na něj dosáhlo lopatou ze strojvedoučské budky. I tak při cestě zpět musela četa obyčejně v Moravských Bránicích, ale někdy už v Rakšicích, znovu přihrabovat. Často se stávalo, že lokomotiva přijela do depa v Brně s tendrem zameteným koštětem, někdy bylo nutno po cestě snižovat zátěž vlaku na 400, případně 200 tun (v úseku Hrušovany nad Jev.–Střelice byla norma zatížení S 670 tun).

V osobní dopravě po zprovoznění nového viaduktu v listopadu 1978 se objevily lokomotivy T 466, v 90. letech i T 478.3 a 4. V tomto tisíciletí je zde osobní doprava zcela v režii motorových vozů u všech vlaků. Ty zde začaly jezdit již od roku 1960; první dva páry byly vlaky 1303/1308 a 1309/1302.

každou hodinu. Na přelomu 1. a 2. desetiletí tohoto tisíciletí došlo k silnému omezení osobní dopravy nejprve v úseku Miroslav–Hrušovany nad Jev., pak i v úseku Bohutice–Miroslav. Poslední roky z Hrušovan nad Jev. do Brna jezdily v pracovní dny pouze tři páry vlaků s odjezdy z Hrušovan po 4., 5. a 6. hodině ranní. (Z Brna odjezdy v 15.30, 17.30 a 19.30 hod.) V roce 2020 nejezdil v sobotu v úseku Miroslav–Hrušovany nad Jev. vlak žádný, v neděli jely dva ve večerních hodinách. V opačném směru jel jeden vlak v sobotu časně ráno a v neděli nejel žádný.

Nejlepší spojení bylo v 90. letech min. století, kdy v trase Brno–Znojmo jezdily tři páry motorových spěšných vlaků denně. Nyní – již cca 10 let – v úseku Znojmo–Brno nejezdí přímý vlak žádný. Osobní doprava na železnici zde nemá šanci uspět, vlakem je to z Brna do Znojma 90 km, po silnici 68. Spěšné vlaky urazily vzdálenost za 1 hod. 50 min. (časová ztráta úvratí v Hrušovanech nad Jev.). Autobusy jezdily desítky let za 1 hod. 35 min. ještě před úpravou silnice u Lechovic a Branšovic. Dnes autobus urazí vzdálenost částečně po dálnici (přes Pohořelice) za 1 hod. 15 min. Posilové autobusy, které nezastavují (jedou mimo Pohořelice), zvládnou vzdálenost za hodinu.

V další části jubilejní dráhy z Hrušovan n/Jev. do Hevlína se již v 50. letech min. století objevily M 131.1, v 70. letech M 240, poté 810, resp. 809. V červenci 2010 zde byla osobní doprava zastavena. Trať ale zatím zůstává. V roce 2019 se objevily v denním tisku zprávy, že o odkoupení tratě a provozování dopravy má zájem OÚ Hevlín. Jednání zatím ustrnulo na finančních otázkách. Uvidíme, co přinese budoucnost.

Pokračování

Zdeněk Hájek

Společenská rubrika

Loňský osmý listopad byl významným dnem pro našeho kamaráda, kolegu, velkého teoretického a hlavně praktického znalce piva, strojvedoucího ČD Cargo a člena ZO Federace strojvůdců Turnova, pana **Lukáše Košťála**, neboť se právě tohoto dne narodil, a to před rovnými padesáti lety. Do dalších let mu chceme popřát spoustu štěstí, zdraví a v neposlední řadě i mnoho dalších úspěchů při výrobě jeho výborného piva. Kamarádi a kolegové z Turnova

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk v poslední den roku 2020 odešel do důchodu náš kolega, systémový specialista **Jaroslav Matyáško**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

Dne 16. ledna 2021 oslaví své 55. narozeniny kolega **Petr Janeček**, zaměstnanec ČD Cargo. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové

Dne 26. ledna oslaví své 60. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo, pan **Jaroslav Víček**. K tomuto životnímu jubileu mu srdečně gratulují a hodně štěstí, zdraví a spokojenosti v osobním i pracovním životě přejí všichni kolegové a členové chomutovské základní organizace Federace strojvůdců.

V závěru loňského roku oslavili svá životní jubilea tito naši kolegové ze základní organizace FS Pardubice: strojvedoucí **Josef Kohl** 30. prosince 50 let, strojvedoucí **Jan Lomoz** 2. prosince 60 let a strojvedoucí ve výslužbě **Jaroslav Bukovský** 28. prosince 75 let. Výbor a členové pardubické ZO Federace strojvůdců jim blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a zejména zdraví.

Třináctého prosince ukončil po téměř čtyřiceti pěti letech svoje celoživotní působení u mašinek náš kamarád, kolega, kytarista, cyklista a velký příznivec svijanského piva, pan **Milan Hlůže**, strojmistr turnovského a posléze libereckého depa a člen základní organizace FS Turnov. Přejeme mu do dalších let spoustu štěstí, zdraví a pohody a rádi ho mezi sebou vždy uvítáme s jeho kytarou na našich pravidelných setkáních. Kamarádi a kolegové z Turnova

V prvním měsíci tohoto roku oslavili anebo ještě oslaví svá životní jubilea hned tři naši děčínští kolegové. Druhého ledna svoji první padesátku **Rastislav Lištiak**, 10. ledna krásné 92. narozeniny **Jaroslav Zušák** a 16. ledna rovnou šedesátku **Jiří Havel**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Děčín jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a k tomu samozřejmě především zdraví.

Dne 12. ledna 2021 se dožil v plné síle 55 let náš kolega, strojvůdce ČD **Engelbert Tölzer**. Berto, hodně zdraví a pohody do dalších let Ti přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Karlovy Vary.

V lednu oslaví své 55. narozeniny naše kolegyně **Radka Ježková** a kolega **Jan Svatoš** svých 65 let. Oslavencům k těmto jejich životním výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě. Kamarádi, výbor a všichni členové základní organizace Federace strojvůdců Horažďovic přejí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

V lednu slaví své sedmdesáté narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: 10. ledna **Jaroslav Štejnár** a 17. ledna **František Krumpholtz**. K tomuto významnému výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Poslední rozloučení

Dne 9. prosince 2020 nás navždy opustil ve věku 79 let pan **Karel Krejčí**, bývalý strojvedoucí depa Meziměstí.

Kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu společně s námi svoji tichou vzpomínku.

Výbor ZO FS Meziměstí



Zv. Železnák – most přes říčku Bobravu a silnici Radostice–Tetčice/Střelice v roce 1967. Délka mostu je 53 m, výška nad hladinou říčky 18,5 m. Os vlaky vozily v té době lok. T444.1 (foto Z. Hájek)



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 Mikolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dřeve 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 objednávků uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otiskových článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

