

● Federace strojvůdců apeluje na racionální přístup k obsahu projednávané novely zákona o dráhách ... str. 1 ●
 O našich podnětech a připomínkách k navrhovanému sankčnímu systému strojvedoucích s prezidentem
 FSČR Jaroslavem Vondrovicem ... str. 1 ● Etika není pro psací stůl ... str. 2 ● Prodloužení platnosti licencí
 strojvedoucích ... str. 2 ● Z jednání rad předsedů oblastí Plzeň a Praha ... str. 2 ● Setkání s Mášou a Dášou aneb
 Několik poznámek k elektrickým lokomotivám řady 263 ... str. 3 ● Bílým šátkem mává, kdo se loučí ... str. 4 ●

číslo 5

15. března 2021
 ročník 74



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Sankční systém strojvedoucích? Nelze stavět dům od střechy!

Sankční systém strojvedoucích se stal jedním z nejcitlivějších a tedy nejfrekventovanějších témat, o nichž se letos hovoří mezi našimi kolegy. A je logické, že s tím je spojeno i mnoho emocí. Nelze si nevšimnout, že se to odráží také na stránkách prakticky každého vydání Zájmu strojvůdce. Palčivému aktuálnímu tématu se tedy samozřejmě nelze vyhnout ani tentokrát. A abychom názory na vývoj situace získali takřka „od pramene“, požádali jsme o rozhovor prezidenta Federace strojvůdců České republiky **Jaroslava Vondrovicem**.

Nejprve si připomeňme, že spolu s dalšími členy prezidia FSČR po celou dobu vedete jednání na všech možných úrovních. Jejich hlavním cílem je, aby připravovaná změna jako součást novely zákona o dráhách, pokud se tedy má realizovat, byla alespoň podstavena na racionálních základech. Daří se vám to?

Na to není snadné odpovědět. Úsilí, které vynakládáme, je opravdu značné, ale udelat závěrečný účet zatím bohužel nelze. V době, kdy spolu hovoříme, je tato záležitost stále ještě otevřená. Byť za jisté dílčí pozitivum považujeme výsledek únorového jednání podvýboru pro dopravu Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny parlamentu ČR (PSP), kde sankční systém v podobě, jak byl do sněmovny předložen, těsnou většinou přítomných zákonodárců nebyl přijat. Těm z nich, kteří takto rozhodli, chci upřímně poděkovat, neboť je zřejmé, že se nad obsahem a zejména slabými zákonnými novely nejen odpovědně zamysleli, ale dost možná při tom vzali v úvahu také některé z našich podnětů a připomínek, jež k ní naše odborová organizace má. A jak se bude situace vyvíjet při projednávání ve sněmovně, to samozřejmě teprve uvidíme.

V uplynulých týdnech jste jednali s představiteli ministerstva dopravy, Drážního úřadu, Drážní inspekce, ale i se zástupci managementu Českých drah anebo vedení ŽESNAD. Zkusme, prosím, alespoň stručně uvést, čím naše odborová organizace konkrétně argumentuje.

Než se do toho pustím, nejprve poněkud obecněji zdůrazním to zásadní. A sice, že jsem přesvědčen o tom, že přece nelze stavět dům od jeho střechy! Často to veřejně říkám a myslím tím, že je nesmyslné začínat od trestání strojvedoucích, aniž se předtím dá do náležitě podoby forma a hlavně obsah všech s tím souvisejících prováděcích předpisů, které vymezují a rozhodujícím způsobem ovlivňují práci této naší klíčové významné železniční provozní profese.

To má logiku. Tuším, že v tomto smyslu nelze opomenout především připravovaný „MLS“ neboli monitoring licencí strojvedoucích...

Přesně tak, o tom se sice už mnoho namluvilo, ale k praktickému zavedení jsme se prozatím bohužel ještě příliš nepřiblížili. A je to chyba, neboť právě funkční MLS by měl být významnou podmínkou novelizace zákona o dráhách, která se nyní skloňuje takřka jako

Důležité oznámení

Prezidium Federace strojvůdců České republiky přechází v současné době na korespondenci prostřednictvím nových elektronických adres.

Prosíme, věnujte této skutečnosti náležitou pozornost, neboť staré e-mailové adresy budou brzy zrušeny.

Michal Pelíšek, webmaster FSČR

ve všech pádech. Do zákona je tak zapotřebí dát zmocnění k vydání prováděcího předpisu, kde bude vydefinováno, co je „řízení“ drážního vozidla a kdy doba řízení začíná a končí. To je opravdu zásadní moment. Díky tomu bychom dokázali zcela jednoduše kontrolovat také parametry stanovené připravovanou novelizací Nařízení vlády (NV) 589/2006 Sb. v oblasti dodržování maximální doby řízení (max. délky směny) i dodržování minimální délky odpočinku mezi dvěma směny. Stejně jako dopravce za nedodání stanovených informací do systému, musí být dopravce či strojvedoucí sankcionován za nedodržení díky NV. To jsou zcela úmyslně provedené činy, na rozdíl od sice zaviněného, ale zcela neúmyslného projetí návěstidla, které by, stejně jako podobný prohřešek zaměstnanců v jiných provozních profesích, mělo být finančně sankcionováno zaměstnavatelem podle díky zákoníku práce.



Zmínili jsme zde již také jednání s Drážním úřadem. Jakou roli má sehrávat tato významná instituce?

Ta role musí být zcela zásadní. Aby tomu tak ale bylo, na DÚ musí být zřízena přesná a neustále aktualizovaná databáze nejen licencí strojvedoucích, ale i doplňkových osvědčení vydávaných dopravci. To je také v souladu s evropskou legislativou, konkrétně se závazným prováděcím nařízením Komise 2019/773, kterým se stanovují požadavky na provoz a systém řízení železniční dopravy.

Pro případný sankční systém, pokud má být funkční, je ovšem potřeba, aby oba rejstříky byly také propojené tak, aby mohl Drážní úřad účinně reagovat na změny vydaných osvědčení a v případě potřeby pozastavit platnost licencí strojvedoucích, je-li ohrožena bezpečnost drážní dopravy. A neopomenutelnou zásadou je, že dopravci musí v rejstříku důsledně zaznamenávat všechna vydaná osvědčení, eventuálně jejich dočasné pozastavení nebo odebrání, a samozřejmě taktéž uplynutí doby jejich platnosti. A to včetně důvodů, proč k těmto změnám došlo.

To by tedy potom Drážnímu úřadu umožnilo velmi efektivně a hlavně operativně reagovat na vzniklou situaci...

Ano, jen za těchto podmínek by mohl evidovat u jednotlivých strojvedoucích zaviněná

projetí hlavních návěstidel pro účely případného odebrání či pozastavení platnosti licence v případě opakovaného závažného přestupku. A v případě, že strojvedoucí pracuje pro více dopravců a vlastní více doplňkových osvědčení, mohl by DÚ pozastavit platnost licence do doby, než tento strojvedoucí splní podmínky pro opětovné získání zvláštní odborné způsobilosti. Dovolím si zde tvrdit, že nebude-li tento institut do zákona zaveden, nebude možné účinně a spravedlivě sankcionovat strojvedoucí pracující pro více dopravců, a to dokonce ani v případě požití alkoholu či jiných návykových látek!

V souvislosti s připravovaným sankčním systémem strojvedoucích v jeho stávající podobě se často argumentuje, že by byl vlastně diskriminační, neboť se sankce pro mimořádné události mají týkat toliko strojvedoucích a nikoliv ostatních železničních profesí, jež na jejich vzniku velmi často mají rovněž svůj nemalý podíl.

To nám samozřejmě velmi vadí a neustále to také zdůrazňujeme při našich jednáních. A musím ještě připomenout, že v souvislosti s připravovanou novelou zákona o dráhách voláme po tom, aby do něho bylo rovnou zahrnuto i zmocnění k vydání prováděcího předpisu, kde budou stanoveny sankce podle toho, za jakých okolností k nedovolenému projetí návěstidla vlastně došlo. K tomu navrhuje použít například konkrétní systém, který byl již před šesti lety zavedený u Českých drah. A vede nás k tomu hned několik důvodů. Především skutečnost, že tento systém byl vypracován ve spolupráci s odborovými organizacemi a je akceptován i strojvedoucími. V případě takto nastaveného systému by nedocházelo k diskriminaci jedné profese, neboť za méně závažná pochybení zpravidla stanovuje vykonání zkoušky odborné způsobilosti (ZOZ) a finanční sankce v řádu dvou až pěti tisíc korun, jako je tomu v případě zavinění mimořádné události zaměstnancem jiné drážní profese. Mimo jiné by tak odpadlo i komplikované zapracování podobného sankčního systému pro jiné profese do zákona o dráhách.

V případě, že podle nastaveného systému bude strojvedoucímu do doby vykonání ZOZ odebráno dopravec „osvědčení“, bude

Doporučení bezpečnostní komise ministerstva dopravy? No a co má být?!

Když jsem byl loni v létě, po sérii vážných mimořádných událostí na železnici, přizván, jako člen bezpečnostní komise zřízené při MD pod vedením ministra dopravy Karla Havlíčka, k jednomu poradnímu stolu s mnoha odborníky na železnici, naplňovalo mě to optimismem. Chtěl jsem věřit, že pan ministr nechce jednat a rozhodovat od „zeleného stolu“, ale naopak skutečně naslouchat lidem, kteří mají k dané problematice blízko, přímo se jich dotýká a rozumí jí.

Dnes s odstupem času skutečně zasedání této komise spatřuji jako nesmírně užitečné, věcné a velice profesionálně řízené. Podařilo se nám objevit a pojmenovat mnoho skutečně palčivých problémů a minimálně nastartovat proces jejich řešení. Bohužel v naprosté většině případů se jedná o problémy velice komplexní, velmi složité, a tak jejich vyřešení nelze úspěšat. Je potřeba usilovně a dlouhodobě práce spolupráce mnoha subjektů tak,

aby byla česká železnice ještě bezpečnější. Postupně jsem zkrátka pochopil, že revoluční řešení jsou sice na první pohled efektivní, ale jejich efektivita může být přinejmenším sporná. Smířil jsem se tedy s myšlenkou, že evoluce vede většinou ke stejnému cíli, byť cesta je většinou delší a klikatější.

Bohužel poslední vývoj v kauze „trestání strojvedoucích“ mě stále více utvrzuje v tom, že zaměstnanci MD se rozhodli při řešení tohoto problému jít za každou cenu cestou revoluce, a to rozhodně ne cestou revoluce sametové. Za naprostý extrém pak považuji tvrzení, které zaznělo na půdě poslanecké sněmovny, že ony revoluční myšlenky, které obsahuje poslanecký pozměňovací návrh, který nově stanovuje některé přestupky strojvedoucích a také za ně stanovuje trest až do výše 50 000 Kč, byly projednány právě bezpečnostní komisí při MD. Vždy jsem se domníval, že projednáním se rozumí proces jednání obsahující vzájemnou výměnu stanovisek a názorů s cílem dosáhnout shody. Projednání tohoto návrhu s členy této bezpečnostní však proběhlo pouze formou rozeslání zmínovaného návrhu e-mailem v pozdních večerních hodinách a již druhý den, i přes takřka okamžitě zasláná nesouhlasná stanoviska prakticky všech členů této komise, se návrh objevil zapsán v systémech poslanecké sněmovny.

Dopravce povinen tuto skutečnost oznámit Drážnímu úřadu. Ten pozastaví strojvedoucímu platnost licence, ale nemohl jezdit po jiné dopravce na jimi vydaná osvědčení. To platí v modifikované podobě i pro případ užití alkoholu a jiných návykových látek. DÚ pak obnoví platnost licence, až dopravce doloží úspěšně vykonání ZOZ.

Ostatně i pro možnost odebrání (pozastavení) licence po dvou a více prohřešcích je rovněž nutná kvalitní databáze Drážního úřadu, neboť ne všechny mimořádné události šetří Drážní inspekce či Správa železnic, a tak by se mohlo stát, že by o všech těchto přestupcích nemusel být DÚ informován.

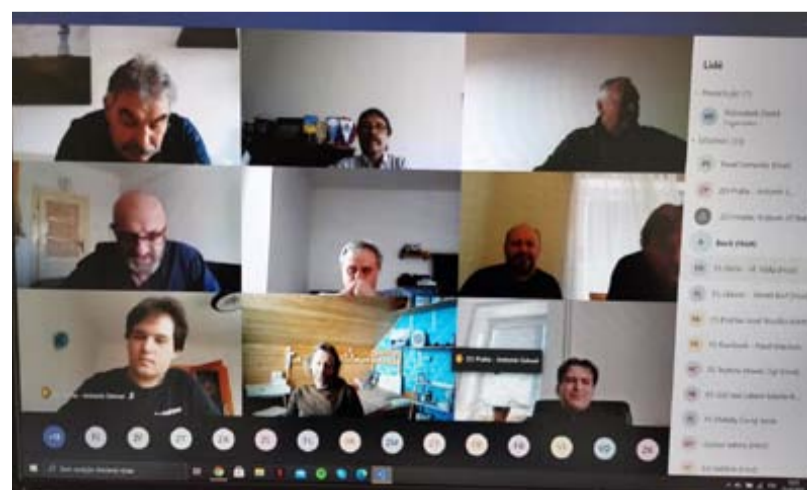
To by mohlo být jistou zárukou férového a systematického přístupu k řešení této citlivé problematiky. Je šance, že takové návrhy budou vyslyšeny a do novely zákona o dráhách ještě akceptovány?

V následujících dnech bude v PSP probíhat druhé čtení této novely zákona a přesto, že nám nebyl oficiálně nový návrh předložen, podle dostupných informací z ministerstva dopravy došlo v nově navrženém znění pouze ke snížení výše sankcí, což je pro nás naprosto nedostatečné. Všechny naše připomínky, jež se setkaly s kladným stanoviskem odborné veřejnosti, tedy jak dopravců, tak i dozorových orgánů, nebyly zástupci MD, jako předkladatelem návrhu, akceptovány. Hlubokým zklamáním je pro nás především to, že nám nebylo umožněno projednání našeho návrhu, který komplexně řešil problematiku zajištění vyšší bezpečnosti železničního provozu nastavením kontrolních prvků s možností uplatnění i požadovaných sankcí, a to především zcela nediskriminačním způsobem!

Děkuji za rozhovor.

S prezidentem FSČR Jaroslavem Vondrovicem rozhovořil Libor Poláček.

Poznámka redakce: Rozhovor vznikl v prvních březnových dnech, a proto nemohl obsáhnout všechno následné dění kolem připravovaného sankčního systému strojvedoucích, a to ani výsledky jednání Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR o předmětné novelě zákona o dráhách. Tématu se tedy budeme i nadále věnovat v příštích vydáních ZS.



Podobně jako rady předsedů základních organizací všech tří oblastí se i letošní celostátní rada bude konat formou videokonference. Snímek pořízený členem prezidia FSČR Pavlem Semčickým byl pořízen během rokování RPO Praha

Naštěstí se ten den v hospodářském výboru sněmovny nenašlo dostatečné množství zapálených revolucionářů, kteří by tento nesmyslný návrh podpořili. Bohužel ale myšlenky revoluce nejspíš nelze tak jednoduše umlčet, a proto se tento návrh do poslanecké sněmovny s odstupem pár týdnů opět vrací s mírně upravenými částkami za spáchané přestupky.

Chci věřit, že jeho osud bude stejný jako v prvním případě. Jedná se totiž o naprosto nesystémový krok, který ve svém důsledku nepovede k ničemu jinému než k naštvání všech strojvedoucích a tím k dalšímu prohloubení jejich frustrace. Srovnávání strojvedoucích s řidiči je pak v tomto případě naprosto nesmyslné. Stejně tak kriminalizování špatné technologie brzdění, které bude mít za následek projetí návěstí stuj o několik metrů, je naprosto nesmyslné i z toho důvodu, že povede k dalším zbytečným stresovým situacím. K tomuto tématu hovořili na posledním zasedání zde zmínovaní komise i někteří členové z akademické obce, když naopak poukazyvali na fakt, že toto opatření může přinést přesně opačný efekt. – A sice faktické snížení bezpečnosti železničního provozu tím, že strojvedoucí, kteří se budou bát postihů, budou potenciálně nebezpečně situace zamlčovat.

Psychologové se pak shodují na tom, že nedbalostní přestupky (což projetí návěstí stuj nebo nerespektování ohlašovací povinnosti na tratích D3 jistě je, protože doufám, že se nikdo nedomnívá, že by to strojvedoucí dělali úmyslně) nevyřeší represe v podobě hrozby sankcemi, ale jedině prevence, která bude řešit skutečné příčiny jejich vzniku společně s přijímanými účinnými opatřeními k jejich předcházení. Stejně tak jako míření represe pouze na strojvedoucí je naprosto nesmyslné, protože rozhodně nejsou jediní, kdo mohou na železnici způsobit MU.

Chci ale věřit, že se nakonec v poslanecké sněmovně najde dostatek racionálně uvažujících poslanců a tyto pozměňovací návrhy budou odmítnuty. A my se budeme moci opět vrátit k jednacímu stolu a tentokrát skutečně projednat možná a opravdu účinná opatření pro zvýšení bezpečnosti na železnici.

David Votroubek
 člen prezidia FSČR

Před jednáním CRP

Dne 25. března 2021 se uskuteční výroční jednání vrcholného orgánu Federace strojvůdců České republiky – Celostátní rady předsedů základních organizací FSČR. Vzhledem k nepříznivé epidemické situaci a s ní souvisejícímu vyhlášenému stavu nouze se toto významné rokování bude konat distanční formou.

V průběhu této CRP proběhnou rovněž volby členů prezidia FSČR a ústřední revizní komise naší profesní odborové organizace. Vzhledem k tomu, že uzavěrka kandidátek byla až po uzavření obsahu tohoto vydání našeho časopisu, nebylo možné zde představit soupis kandidátů.

S výsledky jednání CRP a kolegy, kteří byli zvoleni do prezidia a URK, seznámíme čtenáře Zájmu strojvůdce v jejich příštím vydání.



Příjezd Os 4725 Letovice-Brno hl. n.-Křenovice horní nádraží, v čele s lokomotivou 263 001-0 „Máša“, k níž je připojena trojice vozů Bdmte OCÚ Východ. Snímek Pavla Hromka byl pořízen na traťovém úseku Letovice zastávka-Zboněk zastávka na koridorové trati 260 dne 18. dubna předloňského roku. Na záběru vpravo je kolega strojvedoucí Petr Kovář z OCP Východ a základní organizace Federace strojvůdců Brno dolní právě na tomto stroji 263 001-0



Setkání s Mášou a Dášou aneb Několik poznámek k elektrickým lokomotivám řady 263 (ex S 499.2)

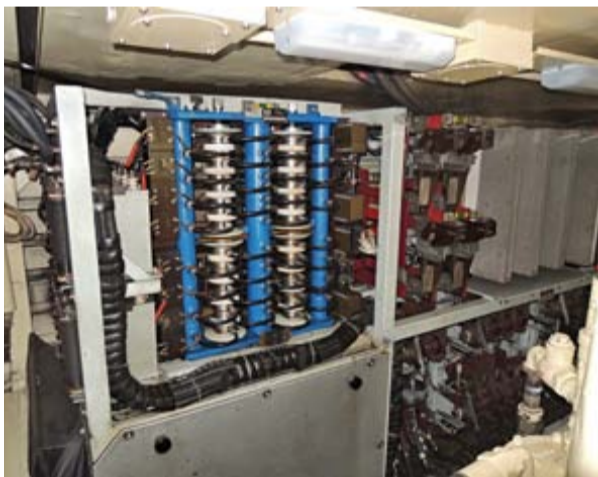
V roce 1984 vyrobila Škoda Plzeň dva prototypy elektrických lokomotiv, určených pro střídavý napájecí systém 25 kV 50 Hz. Bývalé ČSD tak chtěly doplnit lokomotivní park již dříve vyrobených řad S 489.0, S 499.0 a S 499.02 (ex. řady 230, 240 a 242) v souvislosti s pokračující elektrifikací tratí.

Lokomotiva 263 je skříňového typu, z něhož koncepčně vycházejí dnešní řady 363, 163 (a jejich odvozeniny). Podobně jako tyto stroje je vybavena pulsní tyristorovou regulací výkonu. Na rozdíl od řady 163 a 363 má každý trakční motor svůj vlastní kotevní i budící měnič, motory jsou stejnosměrné s cizím buzením. Díky tomu má řada 263 velmi dobré trakční vlastnosti.

Chlazení tyristorových měničů má ale lokomotiva 263 olejové, na rozdíl od řady 363 (a odvozenin), kde je chlazení vzduchové. Stroj je vybaven elektrodynamickou brzdou (EDB), pneumatickou přímočinnou a elektricky ovládanou samočinnou brzdou soustavy DAKO a samozřejmě i zajišťovací brzdou ruční. Lze využít automatickou regulaci rychlosti (ARR), účinné protiskluzové ochrany umožňující jízdu na samé hranici adheze a na tehdejší dobu propracované elektronického systému palubní diagnostiky (od čísla 002).

První prototyp řady S 499.2 (263 001-0) byl ve Škodě dokončen v lednu 1984, po zkouškách byl předán do běžného turnusu lokomotivního depa Plzeň, kde však kilometrické proběhy nebyly příliš velké (např. výkon na rameni Plzeň-Nezvěstice). Proto byla lokomotiva v polovině roku 1984 předána do Jihlavy, kde pro ni byl nachystán speciální turnus s denním proběhem cca 900 km na rameni Havlíčkův Brod-Bratislava. K 7. květnu 1985 byl stroj předán tehdejšímu ČSD. Technickobezpečnostní zkoušky lokomotiva vykonala 29. května 1985 na trati z Brna do Podivína, kde dosáhla rychlosti 132 km/h.

Druhý prototyp, dnes 263 002-8, byl dokončen v dubnu 1984, od července do listopadu byl zkoušen na Železničním zkušebním okruhu (ŽZO) ve Velimí. Dne 25. června 1985 byl oficiálně předán ČSD taktéž do lokomotivního depa Jihlava. Později byla lokomotiva odstavena kvůli závadě na transformátoru, převezena zpět do Škody Plzeň a dlouhodobě odstavena. Na stroji byl poněkud pozmeněn systém olejového chlazení kotevních měničů, upraven systém odpojování trakčních motorů v případě poruchy, upraveny řídicí obvody a protiskluzová ochrana. Nejzásadnější změnou bylo dosazení nového palubního diagnostického systému PRIMIS. Od 22. listopadu 1986 byl stroj převeden opět pod depo Jihlava a k 1. lednu 1988 byl přeznačen na 263 002-8 s přezdívkou „Dáša“. Od 23. května 1995 byl předán do DKV Brno, stejně jako 263 001-0 „Máša“, kde je můžeme spatřit dodnes.



Systém olejového chlazení kotevních měničů na lokomotivě 263 001-0

V DKV Brno-Maloměřice byly také později provedeny následující úpravy na 263 001-0: • rekonstrukce kotevních měničů, • výměna transduktorového nabíječe za elektronický, • dosazení elektronický rychloměr, • demontáž původních nefunkčních klimatizací a nahrazení novými, • montáž odbrzdovače OL 2, • dosazení zásuvky 230 V na stanoviště strojvedoucího, • zapojena volba poměrného tahu v EDB (do té doby byl poměrný tah pevně nastaven), • montáž topení brzdě, • dosazení bezpečnostní skla oken na stanovišti strojvedoucího, • výměna prototypového ARR (automatický regulátor rychlosti) za sériový, • dosazení převodníky LEM na měření brzdového proudu, • dosazení gelové baterie, • dosazení elektronický rychloměr, • provedena rekonstrukce reléové skříně.

Lokomotiva „001“ je v původním provedení 70E0. Zatímco lokomotiva „002“ byla ve Škodě Plzeň po požáru rekonstruována na novější 70E1. Poznatky z této rekonstrukce byly použity při výrobě desetikusové série 70E1, která je v provozu u Železniční společnosti Slovensko (ZSSK). Lokomotiva 002 je tedy v mnoha konstrukčních prvcích téměř shodná se sériovými lokomotivami ZSSK.

K „malosériové“ výrobě dalších deseti strojů řady 263 (70E1) došlo v březnu 1988. Koncepčně ale vycházely z podoby druhého prototypu 002. Všechny desítky strojů bylo dodáno do depa Bratislava, kde jsou pod lidovou přezdívkou „Princezna“ provozovány dodnes. Trvalý výkon stroje je 3060 kW a maximální rychlost 120 km/h. Postupem času prošla tato řada dalšími úpravami, ať už jde o radiostanice anebo u ČD jednotné lakování dle studia „Najbrt“, ale i další...

Bylo druhého května loňského roku, když jsem čekal v železniční stanici Letovice před 14. hodinou na vlak od Brna. Dle turnusu by měla jet brněnská „Máša“, tedy 263 001-0 („Dáša“ nese označení 263 002-8).

Osobní vlak 4718 z Brna (13.00 h.) přijíždí načas a v jeho čele je opravdu moje oblíbená „Máša“. Vlak zastavuje, strojvedoucí odpojuje mašinu, objíždí soupravu a najíždí se strojem na druhý konec vlaku směrem do Brna. Pozoruji, jak náročnou a odpovědnou má práci. Svěsit soupravu, zkouška brzdy a další úkony. Po chvíli navazují bližší kontakty s kolegou strojvedoucí Petrem Kovářem z OCP Východ, RPP Brno, v neposlední řadě i členem Federace strojvůdců Brno dolní. A jelikož do odjezdu vlaku je času dost, zve mě na lokomotivu a společně o tomto stroji diskutujeme zejména po jeho technické stránce.

Seznamuji se s řídicím pultem a alespoň nahlédnu i do strojovny, kde je naprostý pořádek, žádný prach anebo oleje. Jak se někdy také říká, dalo by se zde i „jít z podlahy“. O mašinku je tedy vzorně postaráno, není co vytknout.

K tomuto článku nabízíme mimo jiné snímek kotevních měničů stroje – tak nějak „bolavého místa“ této lokomotivní řady. Tyto měniče jsou totiž chlazené olejem, a to na rozdíl od řad 363 a odvozených, kde je chlazení vzduchem. V praxi to znamená spousty trubek, trubiček, hadic a šroubení, které vyžadují zvýšenou péči a údržbu ohledně úniku oleje a výměny komponentů. Ale dá se říci, že případně „mouchy“ byly v depu Brno-Maloměřice (nyní ČD OCÚ Východ) vychytány a parta techniků pod vedením Stanislava Beneše už ví, kam „sáhnout“.

Dle kolegů strojvedoucího Kováře je stroj jinak tichý, disponuje rychlými a plynulými rozjezdy, zároveň je vybaven automatickou regulací rychlosti (ARR), novou radiostanicí apod. Oba dva stroje této řady jezdí v turnusové skupině 201 na rameni Letovice-Brno-Křenovice horní nádraží, kde je možné soupravy objíždět. Nemají totiž kabel dálkového řízení jako v systému hnací vozidlo – vložené vozy – řídicí vůz/Push-Pull soupravy, zatímco lokomotivy dodané původně do bratislavského depa takovou úpravou prošly.

Kolegovi Kovářovi moc děkuji za příjemné setkání a přeji mu i do budoucna pevné zdraví a mnoho kilometrů bez nehody. Poděkování patří i specialistovi na opravy a diagnostiku řady 263 z OCÚ Východ, pracoviště Maloměřice Stanislavu Benešovi za doplňující technické informace.

Text a foto: Pavel Hromek

Poslední rozloučení



Dne 26. ledna 2021 zemřel po delší nemoci ve věku 72 let náš kolega, člen základní organizace Federace strojvůdců, staropacký strojvůdce, usměvavý pan **Josef Ullrich**.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Za kolegy z trutnovské ZO Brutus



Dne 30. ledna 2021 zemřel ve věku 73 let náš kolega, bývalý člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov a strojvůdce tamtéž, pan **Miroslav Žemlička**, člen hudebního tělesa Krakonoška a velmi agilní člen spolku za záchranu pevnostních opevnění v okolí Trutnova.

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

Za kolegy z trutnovské ZO Brutus

Dne 5. února 2021 nás ve věku 61 let náhle a nečekaně opustil kolega a kamarád, člen výboru ZO Federace strojvůdců Tanvald a člen předpisové komise FSČR, pan **Jaroslav Morgenstern**.

Prosíme všechny, kteří jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

Za ZO FS Tanvald děkuje místopředseda Václav Legeza.

Dne 10. února 2021 zemřel po těžké nemoci ve věku 68 let pan **Jan Jakubů**.

Honza byl dlouholetý členem ZO FS Most, a to i v důchodu, kterého si bohužel dlouho neužil.

Kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu tichou vzpomínku společně s kolegy a kamarády z Mostu. Děkujeme.

Výbor a členové ZO FS Most



Dne 28. února 2021 zemřel ve věku 68 let trutnovský strojvůdce na penzi, člen základní organizace FSČR Trutnov, pan **Vladimír Linka**. Snímek Pavla Hůlka zachytil Vladu na točném trutnovském depa při „točení do penze“ 26. dubna 2014. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Za kolegy z trutnovské ZO Brutus

Hluboce zarmoucení oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega, pan **Miroslav Čížek**. Zesnul náhle 16. února v nedožitých 79 letech.

Věnujme mu tichou vzpomínku.

Děkují výbor a členové ZO FS Nymburk.



Za Klub odložených strojvůdců Lysá nad Labem s lítostí oznamuji další ztrátu. Tento svět 18. února 2021 ve věku 81 let po těžké nemoci opustil kolega a kamarád, pan

Jaroslav Fejfar.

Jaroslav jako strojvůdce sloužil v LD Nymburk. Byl to zdatný turista a také zahrádkář. V posledních letech však procházel těžkými životními zkouškami, z nejhorších byla zřejmě úplná ztráta zraku.

Prosím kolegy, kteří jej znali a nemohli se zúčastnit posledního rozloučení, alespoň o tichou vzpomínku. Děkuji.

Za KOS Lysá nad Labem Jaroslav Krupička



Dne 21. února 2021 zemřel po kratší nemoci ve věku 71 let náš kolega, člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, pan **František Dohnal**, tichý a bezproblémový strojvůdce z Trutnova.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Za kolegy z trutnovské ZO Brutus

STOJÍME ZA VÁMI! Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM pomáhá železničářům

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM vznikl teprve v polovině roku 2020, i přesto jsme dokázali společnými silami pomoci našim kolegům železničářům a jejich rodinám, kteří nás potřebovali v těch nejtěžších chvílích. To, že jsme na jedné trati, dokazuje i ochota samotných zaměstnanců Skupiny ČD a jednotlivců, kteří se o ŽELEZNICE SRDCEM doslechli a přispěli na transparentní účet. Poděkování patří také dceřiným společnostem, finanční příspěvek poskytl Výzkumný Ústav Železniční, ČD – Informační systémy, ČD – Telematika a DPOV. Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM od svého založení podpořil bezmála dvacet kolegů, kteří se ocitli v těžké životní situaci. Prostřednictvím Nadačního fondu Skupiny ČD tak byla rozdělena finanční pomoc přes 4 miliony korun.

Ivan Bednárik, předseda Správní rady Nadačního fondu Skupiny ČD ŽELEZNICE SRDCEM a také předseda představenstva a generální ředitel ČD k pokračování činnosti fondu říká: „Nový rok přináší vždy mnoho nového, ale náš postoj vůči železničářům v těžké životní situaci se nemění. Od založení fondu se denně utvrzují v tom, že jeho vznik byl správným a především potřebným krokem. Prostřednictvím ŽELEZNICE SRDCEM

Pokračování na str. 4

Vzpomínka na pana strojníka Jaromíra Navrátila

V půli února nás dostihla smutná zpráva, že nás navždy opustil bývalý strojník Lokomotivního depa Jihlava a po reorganizačních změnách z PJ Havlíčkův Brod, pan **Jaromír Navrátil**. Pro většinu z nás známý pod přezdívkou Vazba.

Jaromír byl u ČSD a pak u stávajících ČD zaměstnan od roku 1969 a v roce 1971 složil svoji první zákonitou zkoušku. Avšak jako strojvedoucí se v kabině strojvedoucího dlouho neohrábil, neboť mu celkem záhy pro jeho schopnosti byla nabídnuta funkce strojníka. A že to byla dobrá volba, mohou potvrdit všichni, kdo měli tu čest ho v této funkci zažít.

Nejednou se stal poslední spásou pro toho, kdo nutně potřeboval takzvané na prudko vyhodit směnu. Jaromír si vždy dovedl poradit. Párkrát obrátil listy v plánovacím kalendáři, projel sloupce prstem, pak se vrátil na stránku

s vaším jménem, vzal gumu, vymazal požadovanou směnu a tužkou napsal spásné V. Z těch spadlých kamenů ze srdce by se dnes dal postavit hrad.

To bylo ještě za časů analogových. Avšak ani v čase PC se Jaromír neztratil, počítač však až tak ke své práci nepotřeboval. Vše, co se služby týkalo, si stále hlavně nosil v hlavě a měl vždy přesný přehled, kde kdo jezdí a s jakým strojem. A když byla nějaká krizová situace, při které byla nutná spolupráce mezi depem a dopravou, tak výpravčí byli rádi, když byl ve službě Vazba a mohli vzniklý problém řešit s ním.

Na svého kolegu a v neposlední řadě i kamaráda nikdy nezapomeneme.

Za strojvedoucí a bývalé spolupracovníky členové ZO FS Jihlava



Pan Jaromír Navrátil a archivní záběr na pracoviště strojníka v Lokomotivním depu Jihlava z roku 1974



Pardubický kolega Jan Ditrych krátce po nástupu k ČSD a na druhém snímku po třiačtyřiceti letech služby na dráze

Bílým šátkem mává, kdo se loučí

Vážené kolegyně a kolegové,
po 43 letech odcházím do výslužby. Rád bych se s Vámi všemi rozloučil – se známými i neznámými tvářemi, se kterými jsem se celý profesní život při míjení a křížování vlaků zdravil zvednutím ruky. Se spoustou z Vás jsem se celá léta setkával i při mimopracovních aktivitách, ať už ve sportu anebo jako vedoucí na letních a zimních dětských táborech pořádaných Federací strojvůdců Pardubice. Celá ta léta jsem byl s Vámi rád.

Do dalších let Vám přeji pevné zdraví, mnoho najetých kilometrů bez nehod a vše dobré.

Váš Honza Ditrych



Strojvedoucí, strojmistři (i strojmistřyně) a vedoucí pracovníci PP ČD Cargo Olomouc chvíli po slavnostním otočení našich kolegů a kamarádů. Foto u lokomotivy ČDC 753 775-6 pořídil Zdeněk Volejník

Olomoučtí kolegové odcházející do výslužby

Loňský rok byl co do odchodů do zasluženého odpočinku pro olomoucké provozní pracoviště společnosti ČD Cargo doslova napěchovaný událostmi. A zvláště konec roku byl zajímavý tím, že společný „poslední vlak“ tu koncem roku odvezlo několik našich kolegů a vedoucích pracovníků PP.

Ivo Grézl, stejně tak jako kolega Milan Sova, strávili veškerý pracovní život u kolejí, ať v motorových, tak i elektrických turnusech. V posledních letech, od přefazování do ČD Cargo ovšem výhradně na manipulačních vlcích v rámci našeho provozního pracoviště. Ivo Grézl navíc jako dlouhodobý člen výboru naší základní organizace.

Poslední den v roce 2020 byl také posledním pracovním dnem pro dva naše vedoucí pracovníky. František Kraváček i Josef Svozil nám tento den naposledy „zaveleli“. Nemůžeme je nezmínit, protože se jedná o bývalé strojvedoucí, kteří také mají své kilometry poctivě odježděné. Díky této skutečnosti byla naše spolupráce jak po stránce pracovní, tak po stránce lidské vždy na vysoké úrovni. Za to všechno se sluší velmi poděkovat.

V předposlední den roku jsme pro tyto naše kolegy a kamarády, ale i pro dva další, o nichž jsme v našem časopise již nedávno psali, zorganizovali tradiční poslední točení. Tím jsme chtěli symbolicky poděkovat jim všem nejen za práci, kterou vykonali pro naši železnici, ale také za již zmíněné velmi pěkné vzájemné vztahy na našem pracovišti.

Na snímku vpravo jsou zleva kontrolor vozby Mirek Kohoutek; IŽD, bývalý strojvedoucí ing. František Kraváček; zástupce vedoucího lokomotivních čet, bývalý strojvedoucí Josef Svozil; důchodce, strojmistř Jiří Schwarz a kolegové Milan Sova a Ivo Grézl.

Všem chlapům srdečně přejeme zvláště v této době především pevné zdraví a v lepších časech se těšime na jejich účast na tradičních zahradních slavnostech, které právě u Josefa již několik let pravidelně pořádáme. Neboť je jasné, že i důchodci žijí událostmi ve společnosti ČD Cargo. Zvláště když jí věnovali značnou část svého pracovního života.

Evžen Mikolajek
(foto Zdeněk Volejník)



STOJÍME ZA VÁMI! Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM pomáhá železničářům

Dokončení ze str. 3

Jsmo již mohli podat pomocnou ruku bezmála dvaceti lidem, potřebnou transfuzi z velkého modrého srdce všem modrým srdcařům. Mezi potřebné jsme rozdělili přes 4 miliony korun. Peníze z fondu pomáhají například na nákup kompenzačních pomůcek po vážných úrazech, nebo jim podporujeme nezapomenutelné sroty či polosroty po zemřelých kolezech.

Místopředseda Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM a předseda představenstva dceřiné společnosti ČD Cargo Tomáš Tóth doplňuje: „Činnost nadačního fondu mohou podporovat i naši partneři, železniční fanoušci nebo přátelé železničářů. I proto je důležité, aby se o něm vědělo a byl vidět, neboť pomáhá těm, kteří u nás každý den utváří železniční dopravu. ČD Cargo proto opatřilo lokomotivu Siemens Vectron speciálním polepem, který bude na cestách Českou republikou připomínat poslání, které nás v rámci Nadačního

fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM spojuje.“

Fond si dal za cíl alespoň částečně ulehčit úděl zraněným, vážně nemocným, ale například také bývalým zaměstnancům, kteří dnes žijí v sociálních zařízeních a na jejich péči by bylo možné přispět. Podporu je možné čerpat i na vzdělání dětí železničářů v tíživé životní situaci spojené se zraněním či závažnou nemocí. Návrh na poskytnutí nadačního příspěvku může poslat kdokoliv na info@zeleznicesrdcem.cz nebo prostřednictvím www.zeleznicesrdcem.cz.

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM vznikl 23. června loňského roku s cílem podporovat železničáře, kteří při výkonu svého zaměstnání utrpěli úraz anebo se nikoli vlastní vinou oni sami a jejich rodiny ocitli v těžké životní situaci. Základem nadačního fondu jsou vklady a dary zakládajících společností i jednotlivců.

Lenka Voplatková

Společenská rubrika

Dne 28. ledna tohoto roku oslavil své 60. narozeniny náš kolega Václav Hedrlín a stejné životní výročí oslaví 29. března rovněž kolega Vladimír Halabica. Oběma jubilantům srdečně blahopřejí a do dalšího života jen to nejlepší a k tomu především hlavně zdraví přeji výbor a ostatní kolegové ze základní organizace FSČR Ústí nad Labem.

Významné životní jubileum šedesátí let oslaví 29. března náš kolega Josef Rumpík, strojvedoucí a člen základní organizace Federace strojvůdců Brno dolní. Výbor a ostatní členové této ZO mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších spokojených let přeji hodně úspěchů v práci i osobním životě a k tomu zejména pevné zdraví.



Dne 28. března 2021 oslaví své 70. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě, pan Lubomír Halamka. K tomuto významnému životnímu jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přeji kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Brno-Maloměřice.

Na konci loňského roku odešel do předčasného starobního důchodu člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, jaroměřský strojvůdce, kolega Pavel Hynek. Po vyučení v OUŽ Nymburk mechanikem kolejových vozidel a dvouleté základní vojenské službě pracoval jako topič parních lokomotiv a pomocník strojvedoucího na motorech. V roce 1982 byl jmenován strojvedoucím a jezdil ve službách Náchod a Jaroměř, kde se intenzivně věnoval zaškolování nových strojvůdců na řadě 810. Do dalších let pevné zdraví a životní pohodu přeji kolegové.

Dne 6. ledna 2021 oslavil své 80. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě a dlouholetý člen mostecké základní organizace Federace strojvůdců, pan Miroslav Laibl. Mirkovi přejeme hlavně hodně zdraví v této covidové době a ostatní pak už přijde samo. K přání výboru a členů jeho ZO se přidávají i ostatní kamarádi z Mostu.

Desátého března oslaví sedmdesáté narozeniny náš kolega Emil Desenský, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. K významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Dne 29. března bude slavit své šedesátiny náš letohradský kolega Luboš Kratochvíl. K jubileu mu srdečně blahopřejí a ještě mnoho dalších spokojených let a k tomu především hodně zdraví přeji výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad.

Svá významná životní jubilea oslaví v tomto měsíci dva naši členové ze základní organizace FS Chomutov. Jsou to strojvedoucí ČD Cargo, pan Michael Přibáň, který 22. března oslaví své 60. narozeniny, a strojvedoucí ve výslužbě, pan Augustin Nestler, který 17. března oslaví své 70. narozeniny. Oběma srdečně gratulují a hodně štěstí, zdraví a spokojenosti do dalších let přeji všichni kolegové a kamarádi z chomutovské ZO Federace strojvůdců.



S koncem GVD 2020 odešel do předčasného důchodu člen ZO Federace strojvůdců Trutnov, kolega strojvůdce Jaroslav Špaček. Po vyučení mechanikem motorových lokomotiv a maturitě v OUŽ Nymburk si odskočil na pět měsíců náhradní vojenské služby, aby se vrátil do provozu trutnovského depa, kde začínal jako topič parních

lokomotiv. Později pracoval jako pomocník strojvedoucího „na motorech“ a v roce 1983 byl jmenován strojvedoucím motorové trakce. Jak je v Trutnově dobrým zvykem, postupně stoupal pořadím včetně ročního „vyhnanství“ ve Staré Pace, aby posledních deset let napevno zakotvil v kolínském turnuse. Do dalších let přejeme Špačkovi pevné zdraví a pohodu na baráčku u Jičina. Za všechny Brutus

Mezi našimi březnovými jubilanty jsou i naši kolegové ze základní organizace FSČR Děčín. Dne 16. března oslaví svoji první padesátku pan Martin Janouch. Šedesátí let se dožívají 22. března Josef Kočí a 29. března Petr Švarha. Výbor a členové děčínské ZO Federace strojvůdců jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších spokojených let přeji hodně štěstí a zejména zdraví.

Desátého března oslavil své 60. narozeniny i další člen a kamarád z mostecké základní organizace Federace strojvůdců, pan Milan Paš. Rovněž Milanovi přejeme hodně zdraví, pohody a klidu k práci. K přání se kromě výboru připojují i ostatní kolegové z jeho ZO.

Třetího ledna oslavil v plné síle svých 65 let náš kolega, strojvedoucí ČD, pan Petr Chovančík, a 21. března oslaví 55 let náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo Ostrava, pan Dalibor Němec. Do dalších let jim přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a úspěchů. Výbor a členové základní organizace FS Frýdek-Místek

Úctyhodného věku šedesátí let se v příštích týdnech dožívají dva naši bohumínští kolegové, 25. března Dušan Valenta a 22. dubna Josef Chrástka. Pevně zdraví v této nelehké době, mnoho štěstí a spoustu životního optimismu jim oběma přeji kluci ze základní organizace Federace strojvůdců Bohumín.

V únoru letošního roku oslavili svá významná životní výročí, 60. narozeniny, dva kolegové, dlouholetí členové výboru naší frýdecko-místecké základní organizace, a to předseda, pan Jiří Bařina, a pokladník, pan Dalibor Basler. Oběma našim kamarádům, strojvůdcům ČD, děkujeme za mnoholetou práci ve výboru pro kolektiv. Srdečně jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a všichni členové ZO Federace strojvůdců Frýdek-Místek



Dvanáctého února 2021 oslavil díky svému zdravému životnímu stylu, pestré stravě a vychytenému pitnému režimu své šedesáté narozeniny kolega předseda základní organizace Federace strojvůdců Kolín a strojvůdce tamtéž, pan Jaroslav „Čenda“ Černý. Bon appétit! přeje Bob Sněhulák Mlejnek.



Koncem ledna 2021 ukončil svoji celoživotní pracovní kapitolu svého života člen základní organizace FSČR Trutnov, kolega strojvůdce trutnovského depa. Po maturitě na SPŠZ Česká Třebová v roce 1971 nastupuje okamžitě jako kandidát strojvůdce do trutnovského provozu a v roce 1973 je jmenován strojvedoucím parní trakce, v roce 1976 pak přidává i trakci motorovou a té zůstává věrný až do konce. V posledních letech jezdil v rychlíkovém turnuse. Poklidně stáří a pevné zdraví přeji Petrovi bývalí kolegové. Za všechny Brutus



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, 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

