

● **Jednala Celostátní rada předsedů základních organizací ... str. 1** ● **Aplikace APS – Komando ... str. 2**
 ● **Poděkování za pozorný a profesionální výkon služby ... str. 2** ● **Rychleji rušit zbytečné přejezdy ... str. 2**
 ● **Vyměnit zdraví za pár stříbrných?! ... str. 2** ● **Penzista vzpomíná: Ovčí sekaná ... str. 3** ● **V Hradišti aneb Bylo, nebylo ... Dávno tomu... str. 4** ● **Závěr seriálu ke kulatému jubileu trati Střelice–Hrušovany nad Jevišovkou–Stadlau/Znojmo ... str. 3** ● **Veřejná sbírka na zprovoznění parní lokomotivy 328.011 ... str. 4** ●

číslo 6

31. března 2021
ročník 74



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Na výročním rokování proběhly volby členů prezidia a ústřední revizní komise

Celostátní rada předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky, která se uskutečnila 25. března 2021 formou videokonference, měla ve svém programu nejen body, které bývají na tomto jednání zařazovány každoročně, ale tentokrát také volby členů prezidia a ústřední revizní komise FSČR. V řízení celostátní rady se střídali členové prezidia **Jaroslav Vincour** a **David Votroubek**, procedury její volební části se pak za zvolenou tříčlennou volební komisi ujal kolega **Libor Stejskal**.

Více než sedm desítek účastníků tohoto vrcholného výročního jednání v úvodu oslovil prezident Federace strojvůdců **Jaroslav Vondrovic**, jehož vystoupení se zaměřilo nejen na stručnou rekapitulaci práce prezidia FSČR v uplynulém období, ale také na aktuální činnost tohoto výkonného řídicího orgánu. Kolega Vondrovic ovšem mimo jiné uvedl, že letošní rok je významný také tím, že si společně připomeneme 125. výročí odborové organizovanosti strojvedoucích v naší zemi. Vznik jejich profesních odborů se totiž datuje již sedmým dubnem roku 1896, kdy zde začal pracovat první spolek strojvůdců.

Poté, po zajištění všech nutných, převážně organizačních a technických záležitostí, souvisejících s touto distanční formou rokování, zaznělo v tomto jednání hned několik

velmi důležitých zpráv. Mezi nimi především zpráva o hospodaření FSČR za rok 2020, jež byla projednána a schválena, a v neposlední řadě také informace o činnosti ústřední revizní komise FSČR za rok 2020. Schválen byl také návrh plánu práce tohoto orgánu pro období letošního roku.

Za tradičně důležitý bod programu lze na této celostátní radě samozřejmě považovat projednání a schválení předloženého návrhu rozpočtu centrálního konta naší odborové organizace na rok 2021.

Vě formě předem písemně dodaných podkladů byly účastníkům tohoto vrcholného jednání předloženy zprávy s informacemi o činnosti Tiskového centra FSČR, o zajištění právní ochrany členů Federace strojvůdců a vyhodnocení kontrolní činnosti na úseku bezpečnosti a ochrany zdraví při práci za rok 2020.

Část rokování CRP, vymezenou pro volbu vrcholných představitelů naší odborové organizace pro příští čtyřleté období, tentokrát poprvé probíhající po loňské změně stanov a dle změn volebního řádu, uvedlo vystoupení kolegy Stejskala z volební komise, a to včetně zopakování nezbytných technických informací potřebných k bezproblémovému zajištění distančně prováděných voleb členů prezidia a ÚRK FSČR.

Po představení kandidátů na funkci prezidenta FSČR proběhla vlastní volba, v níž byl do této nejvyšší funkce opětovně zvolen kolega **Jaroslav Vondrovic**.

Následovalo představení trojice kolegů kandidujících na členy prezidia FSČR za **segment nákladní dopravy**, z nichž přítomní zvolili za členy tohoto orgánu kolegy **David Votroubka** (Oblast Olomouc) a **Jiřího Šafaříka** (Oblast Praha).

Z představených kandidátů ve volbě členů prezidia za **segment osobní dopravy** byli do prezidia Federace strojvůdců České republiky zvoleni kolegové **Jaroslav Vincour** (Oblast Olomouc), **Josef Bock** a **Kamil Chaloupka** (oba Oblast Plzeň) a **Pavel Semecký** (Oblast Praha).

Členy ÚRK FSČR byli zvoleni kolegové **Jiří Hajný** (Oblast Olomouc), **Ivan Mulenka** (Oblast Praha) a **Stanislav Feldigel** (Oblast Plzeň). V následné volbě byl předsedou tohoto kontrolního orgánu zvolen kolega **Jiří Hajný**.

Jednání CRP ještě pokračovalo bodem „různě“, který byl spojen s diskuzí k mnoha aktuálním tématům.

Po přijetí předneseného návrhu usnesení, s nimiž přítomní představitelé základních organizací za návrhovou komisi seznámil kolega **Jaromír Ott**, pak bylo výroční rokování ukončeno.

Zaznamenáno na jednání zástupců segmentu nákladní dopravy FSČR

V tomto článku předkládám subjektivní pohled účastníka jednání zástupců naší odborové organizace působících v ČD Cargo, jež se uskutečnilo 17. března formou videokonference. Přestože je tento způsob jednání časově méně náročnější, než bývá prezenční forma, účast bohužel nebyla stoprocentní. Zeptejte se svých zástupců, proč se nezúčastnili. Jednání řídil člen prezidia **David Votroubek**, jemuž asistoval další člen tohoto orgánu **Jiří Šafařík**. Připojil se také prezident FSČR **Jaroslav Vondrovic** a spolu s dalšími i smluvní advokát **Gustav Valenz**, který odpověděl na dotazy účastníků. Po úvodních organizačních věcech se dostalo na první téma „školení“. Všechna školení a k nim navazující rg jízdy jsou výkon práce.

Prvním hostem jednání byl předseda představenstva ČD Cargo **Tomáš Tóth**, který nás informoval o hospodářské situaci ČD. Rok 2020 byl ztrátový kvůli omezení průmyslu a tím také přeprav nákladů po železnici, jež vyplynulo ze závažné epidemické situace. Proto byla na podzim zahájena úsporná opatření. Z administrativy odešlo 200 zaměstnanců a došlo k poklesu počtu zaměstnanců na 6 288. Z provozu odešli pouze ti, co odchod plánovali, například důchodci. Na tento rok je plán „černá nula“. V lednu a únoru byly problémy s plněním plánu přeprav kvůli „zamrzlému“ Německu a problémům v Polsku.

Stále se počítá s tím, že ČD bude investovat do nových lokomotiv a vozů a oprav vozů. Je opce na pět hnacích vozidel ř. 744, modernizace 22 ks HV 742.7, dále o pořízení evropského vlakového zabezpečovače ETCS na lokomotivy ř. 730, 753.7 a 363.5, přičemž u ř. 230/240 se řeší potřebný počet ETCS. Než bude dodáno 10 ks HV Traxx, které budou ve zkušebním provozu, se pronajaly Vectrony. Problémy v přepravě nám budou působit plánované velké výluky Chocně–Ústí nad Orlicí a Česká Třebová–Brno.

Dalším hostem byl personální ředitel **Mojmír Bakalář**, který vysvětloval náhrady za kondiční pobytu (KOP). Pokračující pandemie, nejisté možnosti dostatečných termínů v lázních, ztrátové hospodaření a hlavně zajištění potřeb provozu, to vše vedlo firmu k těmto náhradám. Kdyby na KOP odjeli všichni loňští i letošní účastníci, velmi by to omezilo provoz. Předseda představenstva **Tóth** byl zaskočen, že tyto náhrady vnímáme negativně a vysvětlil, že opravdu nebyl záměr firmy nás poškodit, ale zajistit fungování provozu a udržet hospodaření firmy v černých číslech.

Další diskuze se vedla o nástupech na vlaky, které pak nejedou nebo je veze někdo jiný, o letmo zařazení, využití tras a seznání strojvedoucích, ale v neposlední řadě také o práci dispečerů. Hovořilo se rovněž o délce směn, časech nástupů a odpočinků v týdnu, aby strojvůdce také žil svůj osobní život. Předseda představenstva tyto argumenty vnímá, požadoval, abychom uváděli konkrétní situace, které nám vadí a jež tedy chceme řešit a změnit. Opět se ukazuje, že je důležité psát hlášení a „neremcat jen na cimrách“. Další tématem byla tzv. elektronizace strojvůdců, tedy tablety, jež využíváme při své práci. Kritizováno bylo seznamování s dokumenty – požadováno je adresnější, a to jen pro ty, co se jich to týká. Také ke školení e-learning byly připomínky, že je nedostatečné. Kritizovali jsme také zjišťování jména osoby, která „může“ za přechod.

Dalším hostem byl kolega **Tomáš Kaša**, který je jedním z tvůrců zmíněné elektronizace. Poskytl nám informace o chystaném systému na dokumenty, které budou dle seznání a znalostí řad přiřazovány konkrétním strojvůdcům k seznámení. Již se nebudeme muset prokousávat dokumenty, které pro nás nemají význam. Termín seznámení je u každého dokumentu uveden a bude navíc i zvyrazněn. Takže není nutno vše přečíst na začátku směny. Informoval nás také o novém systému hlášení strojvedoucích, které se sjednotilo v celé firmě. Hlášení se ihned zobrazí v PJ tém, kteří je budou řešit, opravy HV se zobrazí v SOKV. Je potřeba také zvážít, co a jak píšeme, udržet úroveň hlášení. Záleží tedy i na slušném jednání a vyjadřování. Hlášení kolegů v rámci PJ je dostupné k přečtení všem, takže budeme vědět, zda někdo na problém upozorňoval. Ale čím více hlášení bude, tím lépe. Aby si pak odpovědné osoby neřekly, že to vadí jen jednomu z nás a ostatní jsou spokojeni, a proto není důvod věc řešit.

Požadujete-li řešení hlášení, nespokojte se s vyjádřením „předáno na ...“. Požadujte

sdělit výsledek řešení od odpovědné osoby, instituce. Problém přihlašování do různých systémů různými hesly se řeší, a pokud to systémy dovolí, mělo by být možné se přihlásit rovnou z aplikace ASC. Také jsme dostali informace o přípravě aplikace „navigace“ pro strojvůdce, která by měla zobrazovat úsek trati a návěští před vlakem, které jsou uvedeny v TTP tab. 9. Data, která se přebírají od Správy železnic, mají nedostatky, SŽ se ale snaží data opravovat a postupně se jí to daří. A tak snad konečně budou TTP dle skutečného stavu našich tratí a situací, jichž jsme svědky v provozu.



Stále bude ale mnoho práce s daty v ZDD stanic, které jsou v současné době prozatím mimo, a měly by být také součástí navigace. Spuštění této navigace na zkoušku pro všechny se předpokládá ke konci roku. Chystá se elektronický provozní záznam, kde bude informace o směně, doplníme údaje jako doplňkové činnosti, stravné atd. a odešleme k hodnocení. Otázka, jak se budeme prokazovat na rg jízdách bez záznamu, je v řešení. Dotazy byly k přechodu státní hranice a změny času. I u modrých ikon lze upravit činnosti a změnit čas skutečného přechodu. Systém teď vychází z času odjezdu z poslední stanice.

Po dialogu s našimi hosty přišly na řadu informace od kolegy **Šafaříka** o jednání k problematice KOP, kde FSČR požadovala uskutečnit kondiční pobyt v náhradním termínu, případně vyšší finanční částku jako náhradu. V případě náhrady KOP týdnem bytlem ČD-Relax nesouhlasila s týdnem vlastní dovolené. Teď je na každém, co si vybere. Jak zde již bylo zmíněno, stanovisko zaměstnavatele bylo, že nejsou lidi a peníze.

Kolega **Votroubek** nás informoval o uzavřené PKS, která začne platit 1. dubna. Nárůst tarifů je dvě procenta a v prosinci byla mimořádná odměna, což je vzhledem k současné krizi asi dobré. Předložené tabulky o vývoji průměrných mezd r. 2019/20 jsou závislé od výše přesčasové práce. Vaší zástupci je mají k dispozici. Dále informoval o jednáních o příplatcích za nástupy pod 48 h. a za doplňkové činnosti zkoušky brzd na vlastním i cizím vlaku, kde se předjednané dohody nedodržely, ostatní odborové centrály nás nepodpořily a zaměstnavatel se zachoval podle toho. Dle vyjádření právníka zkouška brzd není možná na vlastním vlaku, provádí se pouze na činném HV. Kdy zaměstnavatel pochopí a uvědomí si, že tímto by ušetřil jak lidi, tak urychlil přepravu!? Děláme činnosti, za které nic nedostáváme. Chceme to? Budeme to dělat dál?

Další informace byly o interních normách. KV3-B nově zavádí zajišťovací sílu. Byla velká diskuze co s tím. Čekáme na to, až někomu ujde vlak z trati? Protože informace, že je nedostatečná zajišťovací síla ručních brzd, nemá řešení, kdo a jak dodá potřebný počet zářezek? Odpovědnost se zase hází na nás. Požadavek byl také na aplikaci obsahující informace o sklonech kolejí ve stanicích. V případě špatné informace od DPVS o zajištění vlaku bude pak důkazní nouze, kdo nám dal jaký pokyn. Nedostatečná zajišťovací síla má jediné řešení. S vlakem neodjet, protože nejsme schopni zajistit bezpečné provozování drážní dopravy.

Také jsme dostali informaci o změně předpisu D1. Rozšíření článku na dvojnásobek, přenos povinností z provozovatele dráhy na dopravce jsou důvodem, proč FSČR vyvíjí velké úsilí ke změně nejen v této oblasti. Dopisem na SŽ Federace strojvůdců odmítla tyto změny a požaduje nové jednání o celém předpisu.

Pokračování na str. 2



Jaroslav Vondrovic, Jaroslav Vincour, David Votroubek, Josef Bock, Kamil Chaloupka, Pavel Semecký, Jiří Šafařík, Jiří Hajný, Ivan Mulenka, Stanislav Feldigel

Stav částečné nezaměstnanosti pokračuje

Jedenáctého března proběhlo další jednání se zaměstnavatelem, jehož tématem bylo tentokrát projednání pravidel při vyhlášené stále pokračující částečné nezaměstnanosti. Vzhledem k tomu, že stále pokračuje dočasná omezení poptávky po službách Českých drah, zaměstnavatel i nadále nemůže přidělovat některým zaměstnancům ČD práci v rozsahu stanovené týdenní pracovní doby.

V souladu s ustanovením Podnikové kolektivní smlouvy ČD na rok 2021 se odborové centrály se zaměstnavatelem dohodly, že zaměstnancům dotčeným částečnou

nezaměstnaností náleží v období od 1. dubna do 31. května 2021 náhrada mzdy ve výši 70 % průměrného výdělku, a v období od 1. do 30. června 2021 náhrada mzdy ve výši 80 procent průměrného výdělku.

Zaměstnavatel se v materiálu i nadále zavazuje uplatnit veškerá opatření vlády České republiky (včetně výše náhrady mzdy) či jiného ústředního orgánu státní správy, pokud budou pro zaměstnance výhodnější než v přijatém Vyhlášení o částečné nezaměstnanosti.

Jaroslav Vincour, vedoucí týmu FSČR pro kolektivní vyjednávání u ČD, a.s.

Na březnové celostátní radě předsedů základních organizací nově zvolení vrcholní představitelé naší profesní odborové organizace – v horní řadě zleva prezident Federace strojvůdců České republiky **Jaroslav Vondrovic** a členové prezidia **Jaroslav Vincour** (Oblast Olomouc), **David Votroubek** (Oblast Olomouc), **Josef Bock** (Oblast Plzeň), **Kamil Chaloupka** (Oblast Plzeň), v dolní řadě zleva jsou členové prezidia FSČR **Pavel Semecký** (Oblast Praha) a **Jiří Šafařík** (Oblast Praha) a členové ústřední revizní komise Federace strojvůdců ČR **Jiří Hajný** (Oblast Olomouc), **Ivan Mulenka** (Oblast Praha) a **Stanislav Feldigel** (Oblast Plzeň)

Aplikace APS - Komando, krok správným směrem, je ale co zlepšovat

Poznatky ze zkušebního provozu mobilní aplikace APS – Komando, který v uplynulých týdnech probíhal nejprve pouze na několika tabletech, zpracoval kolega Antonín Sehnal. K aplikaci, která je distribuována prostřednictvím služebních tabletů strojvedoucích Českých drah, uvedl své dosavadní zkušenosti a navrhl možné cesty k jejímu zlepšení. Jde sice o subjektivní pohled autora, vyplývající z již zmíněného zkušebního provozu, vyslovilo s ním ovšem souhlas také mnoho jiných strojvedoucích, kteří se takto s aplikací seznámili.

Kolega Sehnal pozitivně hodnotí následující vlastnosti aplikace: ● App je velmi přehledná a má relativně intuitivní ovládání. ● Log-in do app je identický s přihlášením do Pracovního prostředí ČD. Toto plní jeden z dřívějších požadavků na jednotné přihlášení do všech app, které zaměstnanec potřebuje. ● App má rychlý start a rychlou vyžádanou synchronizaci. ● Upozornění na změnu plánu a nutnost potvrzení této změny. ● Barevné rozlišení pracovních a nepracovních stavů.

Oproti tomu o změně a vylepšení by se podle něho mělo uvažovat v těchto případech: ● V okně Průběh směny chybí další velmi podstatné údaje (zobrazované např. nástupními tabulkami), které strojvedoucí ve směně potřebuje a které byly i dříve při tvorbě provozních app požadovány. ● Aplikace umí orientaci pouze na sířku a to pouze v orientaci tabletu „horní strana nahoře“. Vítána by byla možnost změny zobrazení při otočení zařízení. ● Při rozdělení obrazovky tabletu do dvou oken dochází k pádu app. ● Při rozkliknutí záložky Komando by měla app na prvním řádku zobrazit aktuální den/den, ve kterém je nejbližší plánovaná budoucí směna. Současné rozvržení začínající prvním dnem zobrazovaného období je velmi nepřehledné a obtěžující. Vzhledem k existenci záložky Kalendář směn, je diskutabilní důvod existence záložky Komando, která obsahuje duplicitní údaje a v menším rozsahu. ● Ke zvažení je změna barvy písma – evokuje funkci hypertextového odkazu textu. ● Spíše než časový graf průběhu směny v záložce Kalendář směn by byly přínosem detailní údaje o průběhu směny. ● Umožnit

v app úpravu nástupu, konce a délky směny podle skutečnosti. Bez nutnosti tímto zatěžovat další zaměstnance. ● Nutnost zobrazení poznámky ke směně v případě jejího vložení. Typicky např. úprava průběhu směny výlukovou rozkazem, plánovaná jízda odklonem, aj. ● Pokud se bude průběh jedné směny týkat více zaměstnanců (typicky zácvič, pilot, zkušební jízda aj), měli by o tomto být oba zaměstnanci navzájem aplikací upozorněni. ● App zobrazuje duplicitní upozornění na nutnost potvrzení přihlášení na již přihlášenou směnu. Po přihlášení na směnu je nutno toto přihlášení v aplikaci ještě jednou potvrdit.

„Zvažit by se dále mohlo například rozšíření aplikace o funkcionality či údaje Provozního záznamu. Strojvedoucí taktéž očekávají instalaci app i na služebních mobilních telefonech kvůli záložce služebního tabletu.“

Připravil Libor Poláček

Zaznamenáno na jednání zástupců segmentu nákladní dopravy FSČR

Dokončení ze str. 1

Prezident FSČR Vondrovic nás informoval o jednání vedených na ministerstvu dopravy a v poslanecké sněmovně o Nařízení vlády 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. Při odpočinku mezi směnami požadujeme 6 hodin na lůžku a čas na přesun, délka směny 13 hodin by měla být včetně dělení. FSČR také kriticky připomínkuje nyní projednávanou novelu zákona o dráhách, kde chceme zmírnit připravované postihy strojvedců. Mělo by být rozlišení závažnosti „projetí“ návštěv. Ministerstvem dopravy předkládaný návrh mimo jiné bohužel také dostatečně nediferencuje sankce v případech, kdy strojvedce má neplatné doklady nebo si je jen zapomněl doma.

Kolega Šafařík dále informoval o škodách vznikajících na hnacích vozidlech, která mají nárazníky s deformační zónou. Začínají se objevovat praskliny na střížných plechách u HV ve dvojčlenu. Prasklina 1,5 mm je prý už

markant, kterého si máme všimnout! Dávajme si tedy na to pozor. Zaměstnavatel požaduje náhradu škody.

V diskusi se řešily i zácvičky, seznání v době covidové pandemie, které je problematické zejména pro rizikové skupiny. Je asi na každém z nás, jak se budeme chránit. Zdravotníci jsou v respirátorech celý den. V případě, že na HV není dezinfekce, pište hlášení. Ostatně jako na vše.

Byli jsme informováni o kandidátech do prezidia Federace strojvedců ČR, nákladní oblast bude volit dva zástupce. A také si připomeňme, že došlo ke změně všech e-mailových adres jak členů prezidia, tak základních organizací. Budou na doméně fs.cr.cz a lze u nich nastavit přeposlání členům výborů, takže všechny e-maily budou nyní zaslány jen na jednu adresu ZO.

Zaznamenal a své postřehy doplnil Miloš Brunner, ZO FSČR Praha

O zavedení kamerového systému i problematice místa výkonu práce dle pracovních smluv

Na únorovém videokonferenčním společném jednání zástupců zaměstnavatele, odborných ředitelů GR ČD a představitelů odborových organizací (OC) písobících v Českých drah proběhla mimo jiné prezentace k problematice zavedení kamerového systému na vlacích národního dopravce. Současné vedení O30 GR to vnímá jako prioritní a nyní se čeká na povolení Úřadu pro ochranu osobních údajů. Pokud je ČD obdrží, pilotní projekt může začít probíhat ještě letos. Pokud jde o zajištění bezpečnosti kamerových dat, bylo konstatováno, že ke kamerovému záznamu budou mít přístup pouze vybraní zaměstnanci O30 GR a data budou stahována pouze při prokázání bezpečnostního incidentu. Na dotaz Federace strojvedců, proč jsou vypnuty kamery na vozidlech ř. 840, bylo sděleno, že je nechal vypnout ještě minulé vedení O30, a pokud bude vyhlášen pilotní projekt, budou kamery opět zapnuty a vozidla této řady budou do projektu zařazena.

K požadavku na umístění kamer i na lokomotivách bylo vysvětleno, že v souvislosti s tím se vždy musí nejdříve vyřešit technické problémy. Je nutná homologace a vše musí projít procesem schválení. V rámci vyhlášené soutěže na nákup nových hnacích vozidel jsou ovšem kamery již součástí jejich specifikace. K dotazu Federace strojvedců, zda

kamery budou mít i audiozáznam, bylo sděleno, že technicky to možné je a bude se tedy řešit i tato možnost. Zástupce FSČR podotkl, že naše OC nebudou funkcionalitu audiozáznamu požadovat.

Federace strojvedců vznesla požadavek na fasování respirátorů pro strojvedoucí na motorových a elektrických lokomotivách. Podle zástupců vedení ČD lze tento požadavek považovat za pochopitelný a oprávněný a přidělení respirátorů FFP2 české výroby tedy může být po dohodě se zástupci odboru 10 GR zrealizováno.

Otevřena byla i problematika sjednání místa výkonu práce v pracovních smlouvách

Vyměnit zdraví za pár stříbrných?!

Strojvedoucí kontroluje lokomotivu po opravě v dílnách, jestli technici všechny práce provedli správně. Strojvedoucí kontroluje posunovače, jak přivěsil vozy. Když není posunovač, což je poslední dobou často, přivěšuje/odvěšuje se strojvedoucí sám. Strojvedoucí kontroluje zprávu o brzdění, zda je správně sepsaná tranzitěrem. Strojvedoucí odnáší vlakovou dokumentaci po příjezdu vlaku. Strojvedoucí zajišťuje vlak po příjezdu. Strojvedoucí dělá zkoušku brzdy,

strojvedoucích. Zástupci FSČR uvedli, že zaměstnancům jsou předkládány pracovní smlouvy, kde je sjednáno místo výkonu práce jako obvod OCP, což lze považovat za chybné. Požadujeme sjednat za místo výkonu práce maximálně obvod příslušného regionálního provozního pracoviště (RPP) tak, jak byly sjednávány pracovní smlouvy v době existence a platnosti organizačního členění na DKV, kde místo výkonu práce bylo sjednáno jako obvod příslušné provozní jednotky (PJ). Ředitelka odboru 10 GR ČD přislíbila, že se bude touto problematikou zabývat.

Libor Poláček

Myslel jsem, že mě už nemůže nic překvapit ...

Jsem strojvedoucím ČD OCP Východ, PP Brno hlavní a rád bych se s ostatními kolegy a čtenáři tohoto časopisu podělil o moji zkušenost s oznámením závady na dopravní cestě prostřednictvím HelpDesk pro dopravce, který provozuje Správa železnic.

Když jsem se o této možnosti dozvěděl ze Zájmy strojvedce, rozhodl jsem se jí využít. Týkalo se to nesrovnalostí v návěstění traťových rychlostí v nově opraveném traťovém úseku Křižanov–Sklené nad Oslavou. Rychlostníky v uvedeném úseku ukazovaly úplně něco jiného, než uváděl Rozkaz V, nebo dokonce byly zakryty. Bylo to koncem loňského roku, tuším 29. prosince. Napsal jsem proto na HelpDesk Správy železnic a čekal jsem, co se bude dít.

Dočkal jsem se hned čtvrtého ledna tohoto roku, ale úplně něčeho jiného než toho, co jsem čekal a v co jsem doufal. Volala mi totiž naše technická pracovnice, že jsem prý psal na HelpDesk, ale oni to tak

nechtějí, neboť to potřebují dostat k dispozici od ní. Nevěřil jsem vlastním ušim. Proč tedy za těchto okolností nabízejí nějakou takovou službu, která tu měla být pro nás, abychom případně závady hlásili přímo. Proč ji vůbec zavádějí?! To mně hlava nějak nebere.

A tak jsem tedy musel zasednout a napsat ještě jedno hlášení, tentokrát prostřednictvím našeho OCP, které pak příslušná administrativní pracovnice poslala ve stejném znění dále.

Po těch mnoha letech odpracovaných ve funkci strojvedoucího jsem myslel, že mě už nemůže nic překvapit. Ale opět překvapilo! Dokonce jsem si chvíli říkal, že jsem si mohl ušetřit něco přes půl hodiny času. Anebo třeba i nepsat vůbec nic, to bych pak ušetřil více než hodinu. Ale bylo by to tak správně?

Milan Kršňák
ZO FSČR Brno dolní



Na snímku Tomáše Potůčka z 15. února tohoto roku je lokomotiva 754 018-0 v čele R 661 v úseku trati Jihlava–Brno, a to mezi Okříškami a Krahulovem

Rychleji rušit zbytečné přejezdy

Na stránkách ZS věnujeme stálou pozornost bezpečnosti provozu na železničních přejezdech. Těch je v síti Správy železnic stále nadbytek. V závěru článku **Recept na zlepšení situace na přejezdech existuje** v č. 3/2021 byl zdůrazněn význam novelizace zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kde nově ustanovení – § 37a Rušení přejezdů (účinné od 1. 1. 2021) usnadňuje tuto velmi nezbytnou činnost. Ostatně i statistika Drážní inspekce za leden a únor letošního roku je v rovném vykrýčím: Zatímco v roce 2020 se v prvních dvou měsících roku událo na přejezdech 19 mimořádných událostí s úmrtím dvou osob, tak letos těchto MU již bylo 34 s úmrtím čtyř osob! Stav ve snižování počtu přejezdů za uplynulých pět let znázorňuje tabulka I. Rozhodné údaje o přejezdech a jejich zabezpečení za léta 2019 a 2020 znázorňuje tabulka II.

Nejhorší situace je na regionálních tratích. Podívejme se na tři z nich namátkou vybrané. Na trati č. 261 Svitavy–Žďárec u Skutče je v definičním úseku Polička–Borová u Poličky na délce trati 8 823 metrů celkem 32 přejezdů – P6862 až P6893. Z toho jsou dva na silnici I. třídy, jeden na silnici III. třídy, 6 přejezdů

na místních komunikacích (MK) a 23 na komunikacích účelových a ostatních (O). Nejmenší vzdálenost je mezi přejezdy P6878 (O) a P6879 (O) a to pouhých 68 metrů!

Podobný stav je na trati č. 307 Prostějov–Červenka, kde v definičním úseku Litovel–Litovel předměstí je na délce trati 1532 metrů 9 přejezdů – P6660 až P6668. Nejmenší vzdálenost je mezi přejezdy P6665 (MK) a P6666 (O) a to 97 metrů! Jeden přejezd je na silnici III. třídy, čtyři přejezdy jsou na místních komunikacích (MK) a 4 na účelových a ostatních komunikacích (O).

Dne 25. února 2021 došlo v Kostelci na Hané ke střetnutí osobního automobilu s Os 24712 na přejezdu P6551 v km 7,436 (MK) na trati č. 306 Prostějov–Džbel. Řidič os. vozu byl transportován vrtulníkem LZS do nemocnice. Přejezd je v definičním úseku Kostelec na Hané–Ptení, kde je na vzdálenosti 8748 metrů 14 přejezdů – P6550 až P6563. Jeden přejezd je na silnici II. třídy, dva přejezdy na silnici III. třídy, jeden na místní komunikaci (MK) a 10 přejezdů na účelových komunikacích a ostatních (O). Nejmenší vzdálenost je mezi přejezdy P6551 (MK) a P6552, silnice III. třídy, a to 195 metrů! Tedy další vizitka stavu, který nepísavně nazýváme „nadpřejezdováno“.

Jak zde již bylo zdůrazněno, § 37a novelizovaného zákona č. 13/1997 Sb. usnadňuje správní řízení vedoucí ke zrušení nadbytečných přejezdů. Ze strany Správy železnic budeme očekávat maximální snahu vedoucí k rušení zbytečných přejezdů. Od místních orgánů zúčastněných na správním řízení pak racionální postoj, který nebude hájit sobecké zájmy jednotlivců nebo malých skupin obyvatel usilujících o to, aby železniční přejezd byl v dohledu jejich garáže. I když další přejezd je o 500 metrů dále. V tomto ohledu mě ovšem poněkud opouští optimismus. Neboť z praxe vím, že mnoho našich manažerů, referentů mnoha institucí a zastupitelů všech stupňů ovládá mistrovství zdůvodňovat, proč něco nejde. Namísto toho, aby udělali byt' malý krok k tomu, aby to šlo.

Vladimír Selucký

Úbytek přejezdů 2016–2020 (I.)		
Rok	Počet přejezdů	Úbytek
2016	7 961	8
2017	7 870	91
2018	7 858	12
2019	7 825	33
2020	7 784	41
Celkem		185

(výchozí stav 2015: 7 969)

Přejezdy 2019–2020 (II.)		
Rok	2019	2020
Výstražný kříž	3 658	3 571
PZZ jen světla	2 388	2 367
PZZ světla a závory	1 475	1 542
Přejezdy celkem	7 825	7 784



Jedenáctý únor 2021 a osobní automobil jako nebezpečná překážka na trati u Vladislavi. Foto: Policie ČR

Poděkování za pozorný a profesionální výkon služby

V uplynulých měsících, na konci loňského a v začátku tohoto roku, se na tratích v regionu Vysočiny vyskytlo hned několik případů mimořádných situací, kdy se na drážním tělese ocitla silniční vozidla přímo ohrožující bezpečnost železničního provozu. O zahraničním kamionu uvázlém 12. října na přejezdu v Okříškách jsme psali v Zájmech strojvedce č. 20/2020. A v souvislosti s tím jsme pochvalně zmínili pozorný výkon služby našeho kolegy Lukáše Essendera ze ZO Federace strojvedců Brno-Maloměřice, který zabránil střetu s možnými závažnými následky.

Podobně nyní musíme vyzvednout bdělý a pohotový výkon služby jiného brněnského strojvedoucího, kolegy Jiřího Dohnala, shodou okolností i ze stejné základní organizace FSČR, který 11. února rovněž zastavil svůj vlak před překážkou na trati č. 240. K této

události došlo před devátou hodinou ránní u Vladislavi, tedy jen 19 kilometrů od zde již zmíněných Okříšek. Překážkou na trati v kilometru 44,900 tentokrát tvořil osobní automobil, s nímž zde po smyku v zatáčce skončil v kolejišti osmnáctiletý řidič.

Našemu kolegovi se v místě, kde jinak vlaky jezdí pětadevadesátikilometrovou rychlostí, našťastí podařilo s rychlíkem R 651 směřujícím z Jihlavy do Brna bezprostředně hroziící srážce úspěšně zabránit a patří mu tedy naše poděkování. A dodejme ještě, že nastalou složitou dopravní situaci spolu s ním úspěšně a velmi profesionálně zvládl taktéž třebešský výpravčí Zdeněk Dvořáček. Ten v neposlední řadě i pokud jde o zajištění náhradní autobusové dopravy a provedení dalších potřebných opatření.

Marek Poláček

Penzista vzpomíná – Ovčí sekaná

Byl takový slunný letní den a já jsem zrovna tenkrát dopoledne dovezl s Peršinkem rychlík z Ústí do Kadaně. Dnes se stanice jmenuje honosněji, a to Kadaň-Pruněv. V Kadani se všechny elektrické vlaky, včetně rychlíků a osobáků, musely přepřahat na motorovou trakci, jelikož ve stanici končilo zatrolejování tratě a v úseku Kadaň–Karlovy Vary nebyla vůbec trolej. Po posunu se pak turnusově jelo strojově zpět do Chomutova pro osobní vlak směr Ústí nad Labem. Tolik úvodem na vysvětlenou.

Odjížděl jsem tedy s lokomotivou zpět do Chomutova. Trať tam jde do stoupání a do oblouků, aby se koleje vyšplhaly k zastávce Málkov, odkud zase klesáním padají k Chomutovu. Po minutě prvního oddílového náv. autobloku trať uhýbá do pravého oblouku. Nějak zvlášť tam vidět není, a tak jsem najednou a hlavně ke svému zděšení viděl, jak tam ovčák žene přes koleje zrušeným silničním přejezdem asi dvacetihlavé stádo ovcí.

Zareagoval jsem okamžitě a rozeřval houkačky naplno a pochopitelně přišla na řadu rychlobrzda. Jenže zastavit Peršink z osmdesátky jen vzduchem, jelikož mladý a blbý jsem v důsledku toho, že to nějak málo brzdí, použil i přídavnou brzdu, čímž jsem si vyřadil EDB, tak to není hned. A tak tedy muselo nutně dojít k tomu, k čemu posléze došlo. Vletěl jsem přímo doprostřed stáda, protože ovce zpitomělé houkáním, místo, aby vzaly roha, tak se tam tlačily jedna na druhou a tím se stádo zastavilo.

První rána byla děsná, poté následovaly další, ale už ne tak silné. Čelní okna se trochu zneprůhledněla biologickým materiálem a na stanoviště se začal šířit jakýsi podivný odér. Když už to konečně zastavilo, bylo místo střetu asi 100 metrů za mnou. Zavolal jsem vysílačkou traťovému do Kadaně, co se stalo a aby nic nepouštěl, a to v obou traťových kolejkách s tím, že jdu zjistit stav věci.

Z mašiny jsem slézal s pocitem, že to bude zase protokolů a o tom, že lokomotiva bude určitě dost poškozena, jsem si nedělal iluze. Byla. Pluhy narvané až k hlavní jínce, snímače VZ sice zůstaly, ale byly trochu jinde, a hlavní jíмка vypadala na první pohled dobře, bez velkých promáčklín. Zásuvka vlakového topení utrpěla taky nějakou bolístku. Nejhorší byl ten smrad a taky celé čelo mašinky bylo pokryto nevábnými kousky jak z ovčí, tak z toho, co měly v sobě. Prohlédl jsem ještě celý zařafkaný pojezd, ale ten to vcelku přežil bez úhony.

Nezbylo než se vydat k místu katastrofy. Když jsem k němu přicházel, šel mi naproti ten ovčák. K mému úžasu neuměl česky, ale trochu rozuměl, takže domluva probíhala spíše posunkovou řečí asi následovně. Já: „Tak kolik?“ a doplnil jsem rukou křížek. On to pochopil a ukázal tři prsty a pak znovu tři prsty a doplnil to významným vodorovným gestem okolo krku. Chvilku jsem zaváhal, jestli nemá zálsuk na můj krk jako odvetu za tři ovce, ale pak říkám: „Takže šest?“ Pokýval souhlasně hlavou a posunkoval, abych se nezdřžoval a jel klidně dál. Tak říkám: „Ty vole, já mám poškozenou mašinu, takže se bude vyšetřovat!“ Kupodivu pochopil i tohle a začal békát: „Srn, srn!“ Po pantomimickém doplnění parohů mi bylo jasné, že má na mysli jako srážku s vysokou. Na to jsem mu oznámil: „Dobřej pokus, ale to by muselo být ve velikosti hrocha!“

To už nepochopil. Takže se vyšetřovalo a policie mi oznámila, že protokol sepišeme v Chomutově. A tak poněkud poskočíme v čase a ocitáme v kanceláři přednosti stanice v Chomutově, kde po úvodní klasické masáži, jak se jmenují, kde bydlím, co dělám, jaké mám číslo bot a co bude k obědu, se začal rozvíjet tento dialog.

Policie, úředně: „Tak pane, jaká je škoda?“

Já, taky úředně: „Tak škoda bude známa až po opravě lokomotivy!“

Policie, už stroje: „Pane, tohle je úřední protokol a tam MUSÍ být uvedena částka!“

Já, taktéž stroje: „Říkám, že nevím!“

Policie, už smířlivěji: „No tak něco určete, já když na to tak koukám, tak se jenom nějak narovná, takže tak tři tisíce, né?“

Já, rozhodně: „Tři tisíce ani omylem! Já to vidím tak na 200 000 Kč!“

Policie, výbuch: „No, vy jste se asi zbláznil, né?“

Já, už nad věcí: „Víte, kolik stojí náhradní díly? To je dneska pála, pane. Ty pluhy a držáky jsou zohýbané, takže možná ani narovnat



Kolega Zdeněk Sedlák u lokomotivy 151 023-9, s níž letos na konci ledna ukončil svoje dlouholeté působení na dráze ve strojívedcovské profesi. (V tomto vydání ZS zahajujeme zveřejňování jeho zajímavých vzpomínek.)

nepůjdou a budou se muset vyměnit. Za těmi pluhy jsou snímače vlakového zabezpečovače a to už je taky síla a za těmi snímači je hlavní vzduchovka a to je tlaková nádobka, která nesmí mít ani žádnou promáčklínu a to je teprve masakr. A to máte jen materiál. V depu na tom budou muset dělat nejmíň dva zámečníci, takže zakalkulujte jejich plat, protože je to práce navíc. Taky budou potřebovat autogen, zakalkulujte si spotřebu acetylénu. A ty snímače VZ opravuje další specialista zabezpečovač, zásuvku vlakového topení musí opravit elektrikář a taky se ta mašina musí celá umýt, takže plat pracovníků myčky a taky spotřeba vody. Nakonec to po opravě musí přezkoušet další odborník, takže jsem možná ještě z levného kraje!“

Policajt ironii nepochopil a jen řekl: „To jsem netušil a co teda uděláme s tím protokolem?“

Já, už smířlivě: „Podívejte, já vám slevím na 100 000 Kč a vy tam napíšete toto: Strojvedoucí odhadl hrubým odhadem škodu na 100 000 Kč s tím, že přesná výše škody bude známa až po opravě lokomotivy a následně vyfakturována depem Ústí nad Labem. Tečka.“

S tím policajt okamžitě souhlasil, jelikož měl konečně svoji cifru do protokolu. Napsáno a podepsáno. Pak jsem ještě v depu musel napsat u vyšetřováků další protokol o poškození lokomotivy. Tím to pro mne bylo vyřízeno a hodil jsem to za hlavu. No a ono to mělo pokračování.

Asi za měsíc jsem nastupoval do služby a strojmistr povídá: „Máš se dostavit k sekretářce přednosty, máš tam nějaký úřední dopis.“

Sekretářka řekla: „Tady to podepište a je to vaše!“

Koukám na odesílatele a on to Městský úřad v Kadani – správní odbor. V životě jsem v Kadani, jako ve městě, nikdy nebyl, a tak jsem četl: „Dostavte se dne toho a toho, v tolik a tolik hodin na správní odbor, kde se bude projednávat škodní událost ze dne toho a toho a Vy jako poškozený budete uplatňovat škodu, která vznikla na lokomotivě atd. Bla, bla, bla...“

Šel jsem tedy za naším depským vyšetřovákem. Bašus mne vyslechl, přečetl si dopis a říká: „To je ale blbost, copak je ta mašina tvoje? Hele, já to pošlu na provozní oddíl na právní oddělení, ať si s tím poradí.“ Tím jsem to hodil opět za hlavu. Ale ozvalo se to znovu na pravidelném školení jízdního personálu, kdy náš školař Milánek Kuzmín před celým plénem povídá: „Tak si, pánové, představte, že tady máme kolegu, který mašinou naporcuje šest ovcí, ale aby kamarádům přinesl alespoň kilo skopového na guláš, to ne, to si radši hamouní doma!“

Byl to vtipálek, jelikož já jsem domů nepřinesl ani gram skopového, ale v tom statku, u předvěsti do Kadaně, tam tedy musela být přímo královská hostina...

Zdeněk Sedlák
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem

V Hradišti aneb Bylo, nebylo... Dávno tomu

Začíná to jako pohádka? Ne. Jen nevím, jak říct, že je to dávno. Tak dávno, že moje paměť tak daleko už přestává dosahovat. Přesto je to má paměť. Možná ji ty roky trochu zastřely, možná fantazie doplnila to, co se ve vzpomínkách nedochovalo, ale stále je to příběh mého dětství, který vám chci vyprávět.

Bylo to v době, kdy jezdily předlouhé rychlíky takzvanou Vláckou dráhou až do daleké Trenčianské Teplé. V době, kdy moje maminka pracovala v drážní projekci, a proto jsme měli možnost dojíždět k babičce a dědovi do Hradiště. Jak jinak než vlakem, po zakoupení rezižní jízdenky.

Babička tehdy bydlela v paneláku. Až před časem jsem pochopil, proč pořád říkala: „na Václavské“. Vždyť nad vchodem bylo jasné napsáno ul. 9. května. Věk víte. Časy se mění a s nimi i názvy ulic. Nejkrásnější na návštěvě u babičky bylo, že dům stál, co by garáže přehodil, od železničního náspu. Oknem bylo slyšet, když spustil zvonek na přejezdu. Hned jsem utíkal na balkon, abych koukl, jestli jede lokálka, nebo nákladní vlak.

K babičce jsme jezdili z Brna, rychlíkem v 7:40 do Kunovic a často jsme chodili na Václavskou pěšky. Z nádraží v Hradišti, co se vzdáleností týkalo, to bylo stejně daleko jako z Kunovic. Takže lokálkou jsme popojeli, jen když se máma rozhodla, že se stavi v Corsu, v cukrárně v Hradišti na náměstí, pro zákusky ke kávě. Jinak se chodilo z Kunovic pod dvěma železničními mosty. Dál cesta vedla podél nové silnice ke Slovači, a byli jsme tam.

Někdy se ale stalo, že máma musela zůstat doma. To jsme pak s tátou šli tou vůbec nejkratší cestou. Chodili jsme po trati. A bylo to takové velké tajemství, které jsem nikdy nemám nesměl říct. Protože ona by se moc bála. Stejně jako babička, která kdykoli jsem šel za klukama (holky z baráku nevyjímaje) říkala: „Nechodte za dráhu. Sebere vás vlak a mámu zavřou, protože se nestaral!“ Ale to víte. Kluci. A navíc, s tatou jsme přece nešli po kolejkách, ale po takové pěšince vedle. Někdy jsme potkali i pana železničáře, který šel s takovým velkým maticovým klíčem. Někdy něco poklepal, jindy utáhl matici v spojky. Inu, dělal to, co pochůzkáři dělají. A já jsem zvědavě koukal, a poznával železničáře. A když jsme s tátou došli k přejezdu, co uměl tak krásně cinkat, to jsme už byli doma u babičky. Tak jsme jezdili týden, co týden, protože děda stavěl a naši mu chodili pomáhat.

Když mi bylo snad devět let, babička s dědou a s tetou se přestěhovali do nového na Boženy. Tak ulici říkali Hradišťáci. Tu Němcovo už brali tak nějak samo sebou. Pro mne to byla taková slepá ulička, co v té době končila náspem. K vlakům jsem odtud měl ještě blíž. A babička o to víc lamentovala, abychom nechodili na dráhu. Za sebe můžu říct, že jsem jí poslechl. Totiž až na těch pár desetník, které jsme si nechali přejít vlakem úplně doplacata. A ty hry na indiány, kdy jsme s uchem přitisklým ke kolejničce odhadovali, jestli nejede vlak, ty se nepočítají. Lokálka jezdila pomalíčku a vždycky byly dřív slyšet přejezdové zvonky z hradištského přejezdu. A ta krása, když jsme leželi na náspu a ten se otrásal nejdřív pod těžkou dunící mašinou „Sergej“ a pak pod plně loženými vagony s pískem.

Zdeněk Herzig

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

X. část – závěr

Nakonec zůstaly na podzim roku 1978 na této železniční trati ze „čtyřkoláku“ provozní dva stroje, a sice 434.2134 (tato lokomotiva kotlově propadala roku 1979) a 434.2291. Uvedené parní lokomotivy jezdily s Mn vlaky v traťovém úseku Moravské Bránice–Rakšice.

Mn vlaky do Hrušovany nad Jevišovkou dále vozila lokomotiva 556.0131, která jezdila v nočních hodinách zbrojit do Břeclavi, neboť ve Znojmě již parní provoz nebyl. Z Brna do Moravských Bránic vozila Mn

vlaky turnusově lokomotiva 556.0159. Naprosto beze změny zůstal jeden pár Mn vlaků Brno–Oslavany, zde jezdila v letech 1972 až 1979 lokomotiva 556.0508.

Lokomotiva 556.0131 jela však i přes nový most do Rakšic, když nedlouho po jeho otevření vezla stroj 475.162. Ten měl již propadlý kotel a fungoval jako „Káčko“ (vytápěcí kotel), do areálu atomové elektrárny v Dukovanech, kde měl sloužit jako záložní zdroj páry. K tomuto nakonec nedošlo a stroj byl po dvou letech odtažen do kovošrotu.



Železniční stanice Střelice a lokomotiva 434.2134 na vlaku Mn 84329. Na snímku z roku 1977 je mezi kolejemi č. 3 a 5 vidět i betonová plocha s rýhovaným plechem nepravidelného tvaru. Zde měl být vodní jeráb, který ovšem nikdy nebyl postaven. Foto: ing. Bohumil Skála

Za povšimnutí stojí taktéž jedna zajímavost, a sice že začátkem listopadu 1978 zůstala neschopná na kompresor lokomotiva 498.106 (v té době jezdila turnusově na osobních vlacích Brno–Přerov). Její kompresor nebylo možno opravit, a tak byl použit kompresor z právě kotlově propadlého stroje 434.2291. Ostatně takové měla lokomotiva 498.106 číslo tendru (935.2291).

A snad ještě několik nikoliv nepodstatných poznámek ke kilometrůžati tratě, jak je zachovaná dodnes. Concese na stavbu byla vydána v první prosincový den roku 1866 a obsahovala dvě osy dráhy:

1) východní od nádraží Wien Ost (dondávna v podstatě součást nádraží Wien Süd, přestavovaného od roku 2010 na Wien Hbf),

2) severní ze žst Stadlau přes Laa/Thaya a Hevlin do Střelice.

Východní osa byla taktéž otevřena v úseku Wien Ost–Stadlau–Marchegg roku 1870 (v Marcheggu se napojila na trať z Gänserndorfu do Bratislavy otevřenou 1848). Gänserndorf leží na trati KFNB (Kaiser Ferdinands Nordbahn – Severní dráha císaře Ferdinanda) Wien–Břeclav.

Kilometrování je provedeno u severní osy z nádraží Wien Ost. V úseku Wien Ost–Stadlau byla trať dvoukolejná od prvopočátku. Vzdálenost Wien Ost–Stadlau je jedenáct kilometrů, km „0“ naší severní větve je ve Wien Ost. Největší stavbou zde byl dvoukolejný příhradový most přes Dunaj se spodní mostovkou 760 metrů dlouhý, již roku 1932 nahrazený mostem novým. Proto je ve Stadlau, i když je to počátek naší trati, km „11“, Laa/Thaya je km 82,5, Hevlin km 85,5. Kilometr 100 je v Břežanech, ve Střelicích km 143 a konečně pak v Brně km 156.



Na snímku Zdenka Hájka dvojice mocně dýmajících lokomotiv odjíždějících ze Střelice – vlevo 556.0145 na Mn do Okříšek a vpravo 556.0203 na Vn do Zastávky u Brna (první polovina 70. let minulého století)

Po trati KFNB je z Vídně do Brna rovných 150 kilometrů (přes Stadlau–Břeclav). Po trati StEG to je o šest kilometrů více, ovšem terémem zdaleka ne tak příznivým (sklonové poměry).

Jistou zvláštností jubiliující tratě je poměrně značná vzdálenost obcí od železničních stanic či zastávek. Z jejich celkové počtu (původně 15, dnes je jich dvanáct) pouze Silůvky, Bohutice a snad Dolenice byly v bezprostřední

blízkosti železnice. Časem, hlavně v první polovině minulého století, se výstavba v některých obcích k nádraží přiblížila (například Střelice nebo Moravské Bránice).

Při současném vývoji automobilismu není budoucnost loni jubiliující trati příliš nadějná. Oživení by snad přineslo znovupropojení úseku Hevlin–Laa/Thaya. Ale to jsou zatím jen teorie.

Zdeněk Hájek



Dvakrát lokomotiva 328.011 – vlevo na točném depu Letohrad (2. července 1996), vpravo se zvl. os. 15009 na trati u Vysokého Mýta-města (26. října 1996). Autorem obou snímků je kolega Jiří Adolf



Veřejná sbírka na zprovoznění parní lokomotivy 328.011

V roce 2020 jsme zahájili opravu lokomotivy 328.011, a to vlastními silami s pomocí skromných vlastních zdrojů a též prvními získanými financemi. Návrat do provozního stavu po dvacetiletém odstavení není jen otázkou dobrovolnické práce, ale také práce profesionálních odborných firem, která bude zřejmě vyžadovat finanční náklady v řádu několika milionů korun. Stejně jako bude zejména oprava parního kotle, tedy srdce lokomotivy. Pomozte nám zapálit oheň v jejím topeništi a vrátit ji na trať!

Pro shromáždění příspěvků slouží zvláštní transparentní bankovní účet zřízený u Fio banky, číslo transparentního účtu: 2001929152/2010

Opravu financuje a veřejnou sbírku pořádá Letohradský železniční klub z.s., IČ: 69156549.

Konání této veřejné sbírky na dobu neurčitou na území celé České republiky osvědčil Odbor organizační a právní – veřejné sbírky Pardubického kraje, a to 19. 2. 2021 pod č. j.: KrÚ 16099/2021. Zájemci o vystavení darovací smlouvy kontaktujte nás prosím na e-mail: lkclub@centrum.cz



Poskytnutý dar lze uplatnit při výpočtu základu daně z příjmu fyzických i právnických osob (fyzická osoba: 2 až 15 % základu daně, min. dar 1 000 Kč; právnická osoba: do 10 % základu daně, min. dar 2 000 Kč).

Všem laskavým dárcům už nyní děkujeme!

Proč právě tato lokomotiva?

Parní lokomotivy vyráběné pro průmysl dřívějšího období stály ve stínu svých slavnějších kolegů z veřejných drah. Jejich tratě byly často za zdmi továren, hutí a dolů, v nevábných prostorech, kam oči běžného člověka nepronikly. Pro své určení měly jasně dané vlastnosti: jednoduchost, výkon a snadnou údržbu v náročném provozu. Některé z nich se tak dočkaly v provozním stavu počátku 80. let.

Její zachránci se ale nikdy nevzdali v úsilí vrátit jí schopnost postavit se znovu do čela historických vlaků.

Letohradský železniční klub (LŽK) společně s městem Rokytnice v Orlických horách založily Muzeum lokálky v místní historické výtopně a od roku 2008 zde lokomotivu vytvořily nový stálý domov. Po dlouhých jednáních se podařilo lokomotivu odkoupit



Parní lokomotiva 328.011 na zvl. os. 15014 na trati u Litomyšle (27. říjen 1996)

Foto: Jiří Adolf

A právě tehdy se začal psát nový příběh lokomotivy typu CP600 vyrobené roku 1956 v továrně ČKD pod číslem 3704. Nečekalo ji sešrotování, jako tomu bylo o mnohých dalších, ale byla prodána do zemědělského družstva v Orlických horách, které shánělo vytápěcí kotel pro své budovy. Tam na kusu koleji, jako by zabloudila z pohádky o mašinkách, trpělivě přečkala další roky. To už se o ní vědělo a skupina fanů z depa ČSD Letohrad se rozhodla lokomotivu zachránit a vrátit ji na koleje.

To se podařilo na sklonku roku 1992. Následovaly roky oprav, až konečně druhého července 1996 se opět po letech lokomotiva rozjela vlastní silou. Následně rozdávala radost při jízdách mnoha nostalgických vlaků, a to až do 2. prosince 2000, kdy odjela svoji poslední jízdu. Poté však už musela být bohužel odstavena, neboť uplynula lhůta provozuschopnosti kotle. Právě nutnost opravy parního kotle, její značná finanční náročnost, a v neposlední řadě taktéž průmyslový původ, tehdy odsunuly tuto lokomotivu do pozadí.

do společného vlastnictví LŽK a města Rokytnice. A dodejme, že k lokomotivě se již vytváří i vlastní nostalgická souprava z historických vozů.

Tak se vlastně dostáváme do současnosti, kdy zbývá poslední krok – lokomotivě po dvaceti letech odstavení vrátit život a oheň do topeniště. Srdcem parní lokomotivy je kotel, který bude vyžadovat finančně náročnou odbornou opravu od specializované firmy. Finanční prostředky se neshánějí ležce, ale chceme vytrvat, a proto hledáme všechny cesty, jak tento záměr úspěšně naplnit. Každý příspěvek nás posune blíže k cíli!

Stroj 328.011 je jedinou lokomotivou ze stokosové série typu CP600, která byla jako muzejní provozuschopná. V dnešních podmínkách se stále více projevují výhodné vlastnosti dané konstrukcí: jednoduchost, výkon a snadná údržba. Tak jí společně dějme šanci! Chceme zopakovat historii, na krásný výlet poveze naše lokomotiva ráda právě Vás.

Všem laskavým dárcům předem děkujeme! Letohradský železniční klub z.s.

Společenská rubrika

Mezi našimi nyní jubilujícími kolegy je hned pětice členů základní organizace Hradec Králové. Prvního dubna oslaví své 55. narozeniny **Luboš Valášek** (ČD), 5. dubna 60. narozeniny **Jaroslav Černý** (ČD), 10. 4. padesáté narozeniny **Jan Doseděl** (ČD), 11. 4. své šedesátiny **Miloslav Řehák** (ČD Cargo) a 26. dubna 55. narozeniny **Martin Salaba** (ČD Cargo). Všem těmto našim oslavencům k jejich životním výročí blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor ZO Federace strojívedců a všichni královéhradečtí kolegové

V prvních měsících tohoto roku oslavili své životní jubilea členové základní organizace FS Pardubice, pánové **Milan Jedlička** padesát let, **Radek Osmík** padesát pět let, **Jiří Chládek** šedesát let, **Josef Tlapák** šedesát pět let, **Jiří Míčka** sedmdesát pět let a **Vladimír Vlasty** osmdesát let. Do dalších let jim přejeme štěstí, pohodu a hlavně pevné zdraví.

Dne 12. dubna oslaví své šesté kulatiny náš kolega a kamarád **Rostislav Lepka**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové základní organizace FSČR Přerov

Své významná životní jubilea oslaví v měsíci dubnu dva naši členové ze základní organizace FS Chomutov. Jsou to strojívedci ČD Cargo, pan **Luboš Neměth**, který 8. dubna oslaví své 60. narozeniny, a strojívedec ve výslužbě, pan **Vladimír Sachňuk**, který 15. dubna oslaví své 75. narozeniny. Oběma srdečně gratulují a hodně štěstí, zdraví



V únoru letošního roku odešel na zasloužený odpočinek náš kolega a kamarád, pan **Karel Starý**, člen základní organizace Federace strojívedců Pardubice. Přejeme mu mnoho šťastných chvil s rodinou, na chalupě, na rybách a hlavně pevné zdraví. Kolegové a spolupracovníci

Vzpomínka na kolegu Bartoloměje Tobiáše

Dne čtvrtého března zemřel ve věku nedožitých devadesáti let strojívedec ve výslužbě, pan **Bartoloměj Tobiáš**. Tento náš bývalý kolega se narodil 27. března 1931 a k tehdejšímu Československým státním drahám (ČSD) nastoupil již v roce 1947 do dílen Vrútky, kde se také vyučil strojním zámečnickem.

Po vyučení pracoval ve Výhrevní Košice, aby v ní jen o pár let později, konkrétně 25. srpna 1952, složil i strojívedcovskou zkoušku. Jako vzpomínku na tuto dobu lze ostatně vnímat také zde zveřejněnou fotografii, pořízenou na železniční výstavě v Budapešti. Kolega Tobiáš je na ní zachycen v okénku stanoviště své oblíbené parní lokomotivy řady 424 MÁV. Právě na ní totiž začínal jezdit jako velmi mladý strojívedce.

V rámci základní vojenské služby u železničního pluku Pardubice se jako strojívedec dostal do Ústí nad Labem. Zde se oženil a v ústeckém lokomotivním depu pak opět jezdil s vlaky vedenými parními lokomotivami. V roce 1964 úspěšně absolvoval zkoušky rovněž na motorové lokomotivy. A dodejme, že v úplném závěru své dlouhé strojívedcovské

kariéry vykonával ještě službu na voze M263 PTV Střekov. S ním pak společně, vlastně tak trochu symbolicky, také odešel v roce 1991 do důchodu.

Po válce se sice nepodařilo obnovit vpro-republikovou Federaci strojívedců, neboť vše dění v odborech tehdy ovládlo Revoluční odborové hnutí (ROH), ale její tradice a vše, co udělala pro strojívedce, nezapadly v zapomnění. A tak bylo jen logickým krokem, že spolu s mnoha jinými ústeckými kolegy rovněž Bartoloměj Tobiáš v květnu 1968 vstoupil do Federace lokomotivních čet (FLČ). A po roce 1990 se stal samozřejmě i členem současné Federace strojívedců. Zájem o dění na železnici a zejména o vše, co souvisí s profesí strojívedce, ho neopustil ani po odchodu na zasloužený odpočinek.

Kdo jste tohoto našeho kolegu znali, prosíme, věnujte mu také Vy společně s námi svoji tichou vzpomínku.

Za Klub důchodců **Josef Oliva**
Za výbor a členy ZO FSČR Ústí nad Labem
Václav Stoklasa



a spokojenosti do dalších let přejí všichni kolegové a kamarádi z chomutovské ZO Federace strojívedců.

Dne 17. března oslavil svoji první padesátku opavský strojívedec, pan **Martin Sukeník**. Do dalších let mnoho pracovního elánu, ať mu dělají radost oba synové na mašinách a hodně štěstí i zdraví v soukromém životě přejí členové a výbor základní organizace FS Krnov.

Své významná životní jubilea oslaví v příštích dnech hned několik našich kolegů ze základní organizace FS Děčín – devátého dubna **Rostislav Kopta** 55 let a **Vítězslav Průcha** čtyřicátiny. První padesátku oslaví desátého dubna **Aleš Pacholík**, rovných sedmdesát let se dožívá 11. dubna **Přemysl Heřt** a krásné osmdesátiny slaví 15. dubna **Václav Beránek**. Výbor a členové děčínské ZO Federace strojívedců jim blahopřejí a do mnoha dalších spokojených let přejí hodně úspěchů, osobního štěstí a zejména zdraví.

Jedenáctého dubna bude své pětapadesáté narozeniny slavit náš kolega **Zdeněk Eichler**. Výbor a členové základní organizace Federace strojívedců Čerčany mu blahopřejí a do dalšího života přejí jen to nejlepší, spokojenost a především zdraví.

Své šedesátiny bude 12. dubna slavít náš kolega **Vladimír Lovecký** ze základní organizace Cargo Ostrava. K tomuto významnému jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let hodně úspěchů, spokojenosti a pevné zdraví přejí výbor ZO a ostatní kolegové.

Začátek dubna je významný pro našeho skvělého kolegu **Štěpána Gazdika**, který letos oslavil 60. jubileum. Štěpán je sranda i poutník, fira ze staré dobré školy, v nesnázi se nenechá jen tak odtáhnout do depa, s mašinami je jedna bytost. Hodně štěstí, zdraví a spokojenosti Tobě i Tvé velké rodině přejí členové základní organizace Jablunkov.

Přelom března a dubna je ve znamení dvou událostí. Tou první je příjezd našeho člena, strojívedce ČD Cargo, pana **Oldřicha Švengra** do cílové stanice důchod. Přejeme mu dlouhá léta a pevné zdraví. Tou druhou je, že své šedesáté narozeniny v první dubnový den slaví taktéž náš člen, strojívedec Českých drah a v neposlední řadě i stálý příspěvatel do našich Zájímů, pan **Radomil Šmejkal**. Do dalších let mu přejeme hodně pohody, zdraví a štěstí. Za jihlavskou členskou základnu přejí výbor ZOFS Jihlava.

Dnem 13. dubna ukončí svoji pouť po oceánových rovnoběžkách náš kolega a kamarád **Zdeněk Dýčka**. Na zaslouženém odpočinku mu přejeme jen vše dobré, mnoho zdraví a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojívedců ČR Přerov

Poslední rozloučení



Dne 8. března 2021 zemřel náhle ve věku nedožitých 81 let pan **Zdeněk Tupý**, bývalý strojívedec strojívedce stanice Telč.

Všechny, kdo tohoto našeho kolegu znali, prosíme, aby mu společně s námi rovněž věnovali svoji vzpomínku.

Kolegové a bývalí spolupracovníci



Dne 10. března 2021 zemřel ve věku nedožitých 61 let po kratší, ale vážné nemoci náš kolega **Vladimír Štásek**, dobrá duše hradecského depa.

Odešel kamarád, který nikdy nezkažil žádnou legraci, ale naopak jí spoustu vymyslel. Kolega, který vždy podal pomocnou ruku a nikdy nikoho nenechal ve štýchu. Poslední rozloučení se konalo 25. března ve smuteční síni v Hradci Králové-Kuklenách.

Všichni, kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu také vy tichou vzpomínku.

Kolegové ze základní organizace FS Hradec Králové



ZÁJMY STROJVEDCŮ – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojívedců České republiky, IČ 44265484, www.fsc.cz
Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Míkolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájímů strojívedců: 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@fsc.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

