

● Změny na Českých drahách ... str. 1 ● Drážní úřad informuje ... str. 1 ● ČD Cargo včera a dnes ... str. 1 ● Zamyšlení nad jedním riskantním záměrem Jihomoravského kraje ... str. 1 ● Otesánek jménem Samsung ... str. 2 ● Dokáží kontroly odpočinků zabránit nehodám? ... str. 3 ● Penzista vzpomíná: Požár ve vlaku ... str. 3 ● Historie měření rychlosti na železnici ... str. 3 a 4 ● Ve vzkříšené střekovské parní vodárně zase pulzuje život ... str. 3 ● Nezapomeňte si objednat kalendáře na rok 2022! ... str. 4 ●

číslo 11

15. června 2021  
ročník 74



# Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Blíží se optimalizace organizační struktury ČD – jak se promítne do pracovních podmínek našich kolegů?

České dráhy čekají již za několik týdnů zásadní organizační změny, jež představenstvo akciové společnosti projednálo na svém zasedání 18. května. Změna, která má vstoupit v platnost už od 1. července tohoto roku, je realizována s cílem přizpůsobit národní dopravce liberalizaci dopravního trhu, zvýšit jeho konkurenceschopnost, reorganizovat řídicí procesy se záměrem jejich posílení, centralizovat činnosti s důrazem na efektivitu procesů a pracovních postupů a na redukci vynakládaných finančních prostředků.

Jak management ČD deklaruje v informaci, kterou odborové centrály obdržely 20. května, základním cílem organizační změny je vytvoření potenciálu pro zrychlení a zefektivnění procesů včetně jejich transparentnosti a centralizace. Jde také o přizpůsobení organizační struktury potřebám liberalizovaného trhu a o zajištění naplnění Strategie ČD do roku 2030, která byla schválena Dozorčí radou a Řídicím výborem ČD. V neposlední řadě má dojít rovněž k snížení počtu úrovních řízení – zrychlení a zefektivnění přenosu informací a k sjednocení regionální diverzity jednotlivých celků, kdy základním předpokladem je

regionalizace na trojici celků, které kopírují hranice krajů. – Západ zahrnuje kraje Jihočeský, Plzeňský, Karlovarský a Ústecký, Střed Hlavní město Praha, Středočeský, Pardubický, Královéhradecký a Liberecký kraj a Východ kraje Vysočina, Jihomoravský, Olomoucký, Zlínský a Moravskoslezský.

Pokud jde o činnosti centralizované z organizačních jednotek, výsledkem má být úspora podpůrných a administrativních profesí a kancelářských prostor, a to až po stránce informačních technologií, lidských zdrojů, ekonomiky a přehledného zpracování dat, správy majetku, nákupu, MTZ a v neposlední řadě i kontroly. Nová struktura má čtyřstupňové řízení a za zásadní je považována mimo jiné jednoznačná odpovědnost za řízení – každý zaměstnanec má konkrétní, ve struktuře viditelného nadřízeného.

Ruší se organizační jednotky Oblastní centra provozu (OCP) Střed, Východ a Západ. Zaměstnanci včetně stávajících činností budou převedeni do nově zřízených organizačních jednotek Oblastních ředitelství osobní dopravy Střed, Východ a Západ (OŘ), které jsou v přímé řídicí působnosti náměstka



generálního ředitele ČD pro osobní dopravu, výjma pozic ředitelů organizačních jednotek, které se ruší bez náhrady. K tomu ještě dodejme, že v rámci velkých změn dotýkajících se úseku osobní dopravy se ruší dosavadní regionální obchodní centra (ROC) nebo organizační jednotky zákaznického personálu (ZP), jejichž zaměstnanci včetně stávajících činností budou rovněž převedeni do nově zřízených organizačních jednotek, již zmíněné trojice



Trísystémová lokomotiva 380 001-8 projíždí v čele vlaku Jižní expres EC 335 z Prahy do Linze. Na této trase stroj využívá všechny tři napájecí systémy v pořadí od stejnosměrné přes střídavou 25 kV/50Hz až po rakouskou 15kV/16.7Hz. Snímek byl pořízen 9. května tohoto roku při příjezdu zastávkou České Budějovice severní zastávka. Text a foto: Jan Kubeš

## Leccos jsme si ještě nedávno nedovedli ani představit

Není tomu tak dávno, co se v některých médiích objevila zpráva, že ČD Cargo (ČDC) zakládá v Chorvatsku svou dceřinou společnost. Možná si toho všimnul málokdo. Já osobně tuto informaci považuji za velmi důležitou. Proč?

Jistě si mnozí z těch, co přešli do ČDC při jeho odštěpení od Českých drah, vzpomínají, jak jsme byli nějakou dobu před vznikem této společnosti zvaní na setkání s jejím budoucím managementem. Jen námatkou vzpomínám na některá smělá prohlášení, která zazněla při této příležitosti. Mimo jiné *Práce je zajištěná, zakázky máme, platy porostou víc než v osobní dopravě, třinácté a čtrnácté platy...* Jistě si pamatujete.

Ekonomika pak ale šla překvapivě dolů, vlivem nepříznivých okolností se dokonce podepisovaly se smlouvy o tom, že budeme doma na osmdesáti procentech a tak podobně. Procentní nárůst mezd několik let stagnoval a soukromí dopravci nám ve velkém přebírali

ucelené vlaky. Počítalo se, kolik že to nafty jsme za směnu propálili, a ten, kdo nestopl mašinu, dostal výplatu minimálně bez osobního ohodnocení. ČDC neustále navyšovalo svoji zadluženost, do toho všeho se v krátkých intervalech střídali předšedové představenstva a média spekulovala nad tím, který z finančních magnátů tuto společnost koupí. To se nám to chodilo do práce, když víme, že u ČDC pracují i celé rodiny, mnohdy splácějící hypotéky či jiné půjčky. Nejistota tehdy byla velká...

V době pro ČDC vyslovené kritické přišel do vedení společnosti Ivan Bednárik. Ruku na srdce a zkuste říct upřímně, kdo tehdy věřil tomu, že s jeho příchodem se něco změní? Ani já ne. Byl jsem pak na prvním jeho setkání se zástupci Federace strojířů České republiky, které svolal krátce po svém jmenování do nejvyšší funkce. Tam nám na rovinu řekl, jak to se společností vypadá a jaké jsou jeho představy o dalším vývoji. Už tehdy řekl, že pokud se chce společnost zachránit, musí mimo jiné

expandovat do zahraničí a získávat zakázky na přepravách napříč kontinentem. Velmi se mi líbilo – a nejen mně – že nový předseda představenstva neustále zdůrazňoval, že ho nezajímá ČD Cargo jen za rok či dva, ale také jak bude vypadat za deset či dvacet let.

Roky uplynuly a všichni vidíte, jak tato vize došla svého naplnění. ČDC má dceřiné společnosti ve všech okolních zemích, kde úspěšně navrhují množství přepraveného zboží. Pořizují se nové lokomotivy, opravují a modernizují ty stávající, stejně tak i vozový park pro železniční nákladní dopravu. Dluhy jsou splaceny a nebyť koronavirové krize, která nás loni tvrdě zasáhla, bylo by hospodaření společností jistě ještě o hodně veselější. Zřejmě jen největší snilek si tehdy před lety dokázal představit, že něco takového je možné. Ale stalo se.

Založení v úvodu zmíněné další dceřiné společnosti je důkazem, že společnost ČDC je v dobré kondici. I když se nám někdy může

## První strojvedoucí čeká výměna licencí

V září tohoto roku skončí platnost prvním licencím strojvedoucích, které byly vydány před deseti lety. O prodloužení platnosti licence musí strojvedoucí požádat Drážní úřad. Ten mu v případě splnění všech podmínek vydá na dalších deset let licenci novou. Jak při žádosti o prodloužení platnosti postupovat, řeší metodický pokyn, který v květnu vydal Drážní úřad. V letošním roce se bude výměna týkat zhruba 1 300 strojvedoucích, což je asi 12 procent všech doposud vydaných licencí.

Žadatel, který má již vydanou licenci strojvedoucího, může před skončením její platnosti požádat o prodloužení. Drážní úřad mu následně vydá novou licenci se stejným číslem a platností na 10 let. „Doporučujeme, aby žadatelé nenechávali výměnu na poslední chvíli a podávali žádosti alespoň s dvouměsíčním předstihem. Žádosti standardně vyřizujeme do 30 dnů,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu a dodává:

„Zvolili jsme nekomplikovaný způsob obnovy licencí, aby byla výměna pro žadatele co nejjednodušší.“

Licenci strojvedoucího lze prodloužit pouze v případě, že žadatel splňuje podmínky § 46 a § 46d zákona o drahách. K žádosti je nutné doložit kopii poslední licence a doklad o zdravotní způsobilosti. Detailní postup prodloužení platnosti upravuje nový „Metodický pokyn 3/2021 pro získání všeobecné odborné způsobilosti, pro vydání a prodloužení licence strojvedoucího“, který je včetně všech příloh uveřejněn na webových stránkách DÚ. Žadatelé o licenci strojvedoucího zde mají navíc nově k dispozici i vzorové otázky ke zkoušce všeobecné odborné způsobilosti. Tu musí na Drážním úřadě po ukončení výcviku složit každý nový uchazeč o licenci strojvedoucího. Vše je rovněž k dispozici na: <https://www.ducr.cz/cs/potrebuji-si-vyridit/sekce-provozne-technicka/rizeni-draznich-vozidel>

OŘ, a část z nich do nově zřízeného Odboru zákaznického servisu a zkoušek. OŘ tedy budou napříště soustřeďovat všechny provozní zaměstnance ČD realizující osobní železniční dopravu – jak čtyři lokomotivní, tak i vlakové.

Z třináctistránkového informačního materiálu, který máme k dispozici, ještě uvedeme, že se Odbor kolejových vozidel (O12) přejmenovává na Odbor servisu kolejových vozidel. Ten se bude nově členit na oddělení servisu hnacích vozidel, oddělení servisu tažených vozidel, oddělení technického rozvoje a oddělení specializovaných činností. V přímé řídicí působnosti náměstka generálního ředitele ČD pro servis budou organizační jednotky – Oblastní centra údržby (OCÚ) Západ, Střed a Východ. Ostatně právě oblast organizace servisu a opravárenské činnosti má doznat v budoucnu ještě i některých dalších strukturálních změn, jimž budeme samozřejmě také věnovat pozornost.

K přípravě této „optimalizace organizační struktury Českých drah“ se 24. května

uskutečnilo setkání představitelů vrcholového managementu ČD, a.s. se zástupci odborových centrál působících u národního dopravce. K již zmíněným písemným podkladům, a zejména na základě námi vznesených dotazů, byly na tomto jednání sice předloženy některé další informace, rozhodně ne však v takové míře, abychom mohli být spokojeni. Zásadní námitky Federace strojířů ČR spočívaly především v tom, že dosud vlastně nezazněly detailnější a hlavně konkrétní informace, jak se připravované a zde prozatím spíše jen obecně zmíněné změny promítnou přímo na úrovních pracovišť, kde působí naši kolegové, členové naší odborové organizace a další zaměstnanci, jejichž zájmy zastupujeme. O brzké doplnění těchto pro nás velmi důležitých informací jsem tedy požádal a zaměstnavatelem bylo přislíbeno, že FSČR budou tyto údaje poskytnuty nejspíše do čtrnácti dnů. Až se tak stane, naše členská základna bude následně rovněž neprodleně informována.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR

## Vlaky bez vlakové čety?

Impulzem k napsání následujících řádků byla informace z pořadu České televize Události v regionech (jižní Morava) ve čtvrtek 27. května 2021. Jihomoravský kraj, jako objednatel vlaků v závazku veřejné služby v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje plánuje vlaky bez průvodčích. Má se tak stát po dodání sedmatřiceti elektrických jednotek, které si Jihomoravský kraj objednal u firmy Škoda Transportation. Vzorem nám budí Švýcarsko...

Kdo sleduje zpravodajské portály Policie České republiky, internetové zpravodajství i regionální denní tisk a také operativní přehled o práci železnice, tak se denně setkává s informacemi typu: *Napadení vlakvedoucího opilý cestující. Agressivní cestující. Zranění člena obsluhy vlaku cestující. Cestující pod vlivem návykové látky. Vyloučení cestujícího z přepravy...*

Dovolím si zde připomenout i případ z 30. listopadu 2020 ve vlaku Sp 1427

v prostoru Teplice nad Bečovou, kdy „cestující“ plival na spolucestující. Po napomenutí strojvedoucího, který cestoval do služby, tento násilník našeho kolegu napadl nožem a způsobil mu bodná zranění. Vlakvedoucímu přivolovala strojvedoucího vlaku a útočník byl oběma strojvedoucími odzbrojen a poté uprchl. Při rychlé akci Policie ČR byl dopaden. Krajský soud v Ostravě, pobočka Olomouc, odsoudil pachatele pro zvlášť závažný zločin vraždy ve stadiu pokusu k odnětí svobody v trvání deseti let. O tomto případu jsme čtenáře informovali v ZS č. 23-24/2020 a č. 9/2021.

Tragicky skončil případ ze dne 13. prosince 2018 v 13.14 hod. u R 888 Slovácký expres mezi stanicemi Třebovice v Čechách–Česká Třebová. Cestující po předchozí nedovolené manipulaci se zařízením nouzového otevření dveří z vlaku při rychlosti 120 km/h vyskočil. Pád do kolejíště samozřejmě nepřežil. Tragédií předcházela konfrontace cestujícího s jinou cestující, které se pokusil odcizit zavazadla. Do konfliktu se vložil další spolucestující, který se ženy zastal... Přivolání vlakvedoucí kontaktoval telefonicky Policii ČR. Postižený, zřejmě z obavy možného postihu za pokus o odcizení cizího zavazadla, za zde popsáných okolností z vlaku vyskočil...

Násilnosti ze strany cestujících zaznamenávají i strojvedoucí jezdící v režimu 0/0-S. Uvažovat o provozu vlaků osobní přepravy bez vlakové čety, byť sestavených z nízkopodlažních elektrických jednotek, je v současných celospolečenských poměrech vyloženým hazardem, který ohrožuje bezpečnost železničního provozu, tedy i životy a zdraví přepravovaných cestujících. Ten, kdo o takovém opatření (tedy bezhlavém šetření na provozním personálu) rozhoduje, si musí být vědom rizik s takovým provozem spojených. Vlak není tramvaj projíždějící ulicemi města, kde jsou v každém místě její trasy v řádu několika minut k dispozici všechny složky IZS, tedy hasiči, zdravotníci a policisté. A srovnávací poměry v železniční dopravě ve Švýcarsku a u nás je zatím hodně odvážné. A tak závěrečná otázka tohoto zamyšlení zní: Stane se tento hazard realitou? Vladimír Selucký

Evžen Mikolajek



## Národní dopravce chce koupit čtyři lokomotivy Taurus

České dráhy jednají o koupi čtyř vícesystémových elektrických lokomotiv Siemens Taurus, které v současné době využívá jiný železniční dopravce. Jsou vybavené pro potřeby osobní dopravy, mají evropský zabezpečovač ETCS a schváleny jsou pro provoz na území ČR i v okolních státech. Záměr pořídit tato vozidla schválilo představenstvo i dozorčí rada společnosti.

„Zapadá to do naší strategie obnovy vozidlového parku, kdy nakupujeme nejmodernější osobní vozy pro dálkovou dopravu na rychlost 230 km/h a potřebujeme také odpovídající hnací vozidla. Posílujeme tím svou pozici v mezinárodní dálkové dopravě. Zásadní investice do rozvoje infrastruktury a s tím související zvýšení rychlosti a zavedení jednotného evropského zabezpečovače plánuje i Česká republika. Proto bychom rádi využili možnost výhodně pořídit tato vozidla pro rychlost 230 km/h, která již jsou vybavena palubní částí ETCS,“ vysvětlil předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik a dodal: „Taurusy splňují naše budoucí požadavky na lokomotivy pro dálkovou mezistátní dopravu, mohou tak zároveň být záložním řešením pro nové vlaky,

kteří mají jezdit rychlostí 230 km/h například do Německa.“

„S jejich případným nasazením počítáme na dálkové lince Ex4 z Bohumína přes Ostravu a Břeclav až do rakouské Vídně, respektive Grazu. Lokomotivy by tak doplnily na této trase dvě vozidla stejného typu, která jsme pořídili již v srpnu 2019. Jednoznačnou výhodou je, že tato vozidla už mají přechodnost do zahraničí, a u mezistátních spojů proto nebude nutné měnit na hranicích lokomotivu v čele vlaku. Tento fakt z provozního pohledu eliminuje riziko možného prodloužení jízdních dob. Předpokládáme, že v průběhu následujících měsíců by mohlo dojít k podpisu kupní smlouvy a dodání vozidel,“ uzavřel člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Jiří Jeřeta.

Všechny čtyři vícesystémové elektrické lokomotivy řady 1216 Taurus (ES64U4) by ČD převzaly schválené pro provoz v ČR, Rakousku, Německu a Maďarsku. Dvě lokomotivy je navíc možné provozovat i na území Slovenska. Vozidla jsou vybavena palubní částí ETCS a připravena na nasazení v osobní dopravě bez nutnosti dalších úprav.

Robert Pagan, tiskový mluvčí ČD



## V provozu odsloužil celých čtyřiačtyřicet let!

K poslednímu květnovému dni tohoto roku odešel do výslužby náš kolega, strojevodoucí Jiří Asman, místopředseda základní organizace Federace strojevodců Louny.

Vyučil se na drážním učilišti v Olomouci v letech 1973 až 1976 a poté hned nastoupil na denní studium na Střední průmyslové škole v Šumperku, které v roce 1979 úspěšně ukončil maturitou.

Jeho první seznámení se skutečným provozem vlastně začalo v tehdejší strojevodčanské stanici ČSD Lipová-Lázně už v roce 1977. Po vykonání zkoušky na pomocníka strojevodce zde brigádně vypomáhal na lokomotivách T478.2 na sklonově náročných „ramzovských rampách“ a v javornickém výběžku.

Po již zmíněné maturitě nastoupil do strojevodčanské stanice Mladá

Boleslav jako kandidát strojevodce a o rok později přestoupil do lokomotivního depa Louny, kde od roku 1982 začal jezdit jako strojevodce. Od roku 2006 pracoval v depu Most a nakonec v roce 2011 přestoupil do Ústí nad Labem.

Dvojičky fotografií byla pořízena Aloisem Sedlářem na lokomotivě 372 013-3 v SOKV Ústí nad Labem během poslední smény, kterou kolega Asman vykonal 19. května.

Kolegové z FSČR, všichni spolupracovníci a přátelé, mu děkují za dlouholetou obětavou práci na železnici a v neposlední řadě rovněž pro profesní odborovou organizaci strojevodců. Ještě do mnoha dalších let na zasluženém odpočinku mu přejí jen to nejlepší, spokojenost, pohodu a zejména zdraví.

## Otesánek jménem Samsung

Před několika měsíci jsme byli vybaveni novými mobilními telefony (MT) – o těch, co jsme dostali do užívání před léty, raději psát nebudu. O nových mobilních telefonech se špatně dost dlouho, telefony měly být provázány (propojeny) s novými tablety. A tak jednoho dne jsem byl povolán za účelem odběru nového mobilu. Samsung Galaxy A 41 (A 415 F) – tak se nový mobil jmenuje.

S mobilními telefony mám jisté zkušenosti, přes dvacet let, a za tu dobu mi několik mobilů, resp. vývojových stupňů těchto přístrojů prošlo rukama. Nepovažuji se sice za experta v této problematice, ale domnívám se, že i běžný uživatel dovede uvedená zařízení zhodnotit. I když se jedná o poměrně moderní přístroj, tak je nutno brát v potaz, že v tomto odvětví to, co je dnes převratnou novinkou, je zítra nasměrováno na smetišť dějin. A tak asi jako každý uživatel přístroje jsem jistý čas strávil se seznamováním – hlavně s obsluhou a možnostmi.

Tahle zařízeníčka vesměs spadají do kategorie zvané „hračka bez návodu“. Shodou okolností jsem si asi půl roku před nafašování Samsungu koupil nový MT, a sice z důvodu, že pokud něco spadne na zem, tak krajíc chleba zásadně namazanou stranou a mobil displejem na kámen, tak se taky stalo. Koupil jsem si poměrně dobrý přístroj, adekvátní mým potřebám, za rozumný peníz, a to sice Xiaomi Note 9S (dvousimkový – kvůli drážní SIMce). Jistý čas (po obdržení služebního MT) jsem s sebou tahal dva mobily. V Samsungu drážní SIM, a v mém mobilu tu svou. Což se projevilo jako dobrá příležitost k posouzení dvou přístrojů. A porovnával jsem lezenci.

Na úvod mě zajímaly nejenom proporce a váha, ale hlavně, co ty dvě „placky“ umí. Dovolím si předložit srovnávací tabulku, kterou jsem vytvořil tím, že parametry jsem opsal ze stránek [www.heureka.cz](http://www.heureka.cz).

Podotýkám, že v tabulce nejsou všechny technické parametry, vybral jsem ty opravdu důležité, tj. ty, podle nichž přístroje porovnávám. Nicméně, po stránce technické se jedná o dva velice podobné telefony. Největší rozdíl

je ve velikosti. Musím přiznat, že Xiaomi je nejenom větší, ale též hmotnější. Ovšem, jak praví staré přísloví: „prázdný pytel nestojí“, povšimněte si, prosím kapacity baterie. A ne jedná se pouze o baterii, tudíž i o využitelné mezidobí mezi nabíjecími cykly. Já osobně nepatřím mezi ty lidi, jež mají „placat uši“ od telefonu, moje hovory jsou nezbytně nutné a též krátké. A tak, zatímco jsem Xiaomi nabíjel jedenkrát za týden, nebo až 10 dní, tak u Samsungu je nabíjecí cyklus cca 2 až 3 dny (beru v potaz stav, kdy byly obě SIM vložené). Tuto otázku jsem konzultoval s nejedním kolegou a potvrdili mi obdobné zkušenosti. Až mi jeden z kolegů sdělil, že si před nafašování služebního mobilu koupil ten samý A41 A 415F Dual SIM a že mu nabitý vydržel daleko déle (obě SIM vložené), než u následně nafašovaného MT. Jako pravděpodobnou příčinu toho, že mobil má spotřebu jako ruský motor anebo náročná manželka, vidím v tom, že jsou v mobilu nainstalovány aplikace „Pracovní prostředí“ a možná i jiné, které se v normálních mobilech nevyskytují. Ta aplikace Pracovní prostředí totiž stále běží.

Osobně nejsem zrovna potěšen tím, že musím neustále sledovat stav nabití baterie, což je obzvláště u služebního telefonu stěžejní, navíc tak mrňavé a ničemné ikony jako

Nebudu popisovat další funkce a možnosti obou telefonů, neboť tyto nesouvisí s tím, kvůli čemu jsme MT nafašovali. Snad jen dodám, že fotoaparát v telefonu Samsung je o něco lepší (paradoxně k uvedeným specifikacím). To, co jsem ve služebním telefonu postrádal, byla kalkulačka, do té doby, než jsem si ji tam nahrál: <https://play.google.com/store/search?q=kalkula%C4%8Dka&c=apps>

Prostě – co jsme vyfasovali, to jsme vyfasovali, a těžko si budeme vybírat a poroučet. Pokud mohu hovořit sám za sebe, tak z toho celého mám takový dojem, jako kdybych měl doma v garáži průměrný Mercedes, a v zaměstnání jsem byl nucen jezdit služební obyčejnou Octavií. Xiaomi je sice hmotné prkno, ale jak jsem uvedl přísloví o tom prázdném pytlí, tak vždy je něco za cenu něčeho. A když jsme u té ceny..., myslím teď pořizovací hodnotu, tak v době nafašování služebního mobilu (15. 3. 2021) byly ceny obou přístrojů: Samsung Gal. A 41 za 5 199 Kč a Xiaomi Redmi 9S za 4 540 Kč (opět [www.heureka.cz](http://www.heureka.cz)). Nemohu ale samozřejmě vědět, za jakých okolností při takovém množství naše služební telefony pořídil zaměstnavatel.

Patřím k těm, co to mají do penze tak nějak za pár, a tudíž se (doutám) mohu počítat mezi ty, jež mohou ledasco hodnotit a to především

	Samsung Galaxy A 41	Xiaomi Redmi Note 9S
Operační systém	Android 10	Android 10
Hmotnost	152 g	209 g
RAM	4,096 GB	4,096 GB
Displej	6,1"	6,67"
Rozměry (v, š, h)	150 x 70 x 8 mm	166 x 76,6 x 8,8 mm
Rozlišení fotoaparátu	48 Mpix	48 Mpix
Počet objektivů fotoap.	3	4
Světelnost fotoaparátu	2.0 (2.2) f	1.79 (2.48) f
Max. rozlišení videa	1 080p (FHD) max. 30 sn. sec.	2 160p (4k) max. 960 sn. sec.
Kapacita baterie	3 500 mAh	5 020 mAh
Frekvence procesoru	2.0 GHz	2.3 GHz
Paměť	64 GB	64 GB

baterie, číslo SIM a jiné se jen tak nevidí! Ještě bych chtěl doplnit, že pokud bude nadále služební Samsung i nadále tak „žiznivý“, tak o to dříve odejde baterie, a to znamená nový mobil. Jestlipak si toto zaměstnavatel uvědomuje? Každá baterie má svou životnost a zvýšenou frekvencí nabíjecích cyklů se tato krátí.

Když zhodnotím výbavu obou telefonů, tak např. u Xiaomi, pokud ukládám kontakt, tak se mě před vlastním uložením telefon zeptá, kam to uložit – jestli do 1. SIM, nebo do druhé, popř. do paměti telefonu. Zatímco u Samsungu, kdo nedává pozor, tak se to „někam“ uloží a ani vám telefon nesdělí, kam to uložit – umístění kontaktu je nutno předem nakonfigurovat.

Další věc – občas v pauze mezi vlaky kouknu, co se děje..., a to prostřednictvím internetu. Docela často používám příležitostně napojení na nějakou tu Wi-Fi (tablet je poněkud pomalý). Vzhledem k tomu, že jsme jistou dobu v pauze mezi vlaky spávali v jistém penziónu, tak jsem si zapamatoval heslo, a když jsem tedy v předmětné stanici zastavil (penzióne je kousek od nádraží), tak jsem vynadal telefon a už to jelo ... To samé jsem zkusil se služebním telefonem, ale ouha! Zatímco se mi při zapnutí Wi-Fi (mám je trvale vypnuté – úspora baterie) na Xiaomi zobrazilo cca 12 stanic, tak na Samsungu se objevily pouze dvě. (Pozn: pokus jsem provedl současně.)

z toho důvodu, že máme s čím srovnávat, ať již jak to bylo za starého režimu, nebo v jakémsi mezidobí (socialistický kapitalismus „devadesátka“), tak i v současné době. Snaha zaměstnavatele vybavit strojevodce předmětnou technikou ve mně evokuje myšlenku – co není v hlavě, to je v mobilu, ev. v tabletu. My jsme museli mít v hlavě vše, co jsme k výkonu služby potřebovali, já osobně jsem např. hledal v TTP pouze takové věci jako kilometrálka poloha (přejezd, návštěvnicko ...) pokud jsem psal hlášení, a toť snad vše. Museli jsme mít v hlavě vědomosti o technické stránce obsluhovaných vozidel (já osobně mám v kartě poznání cca přes 50 různých vozidel, na které mám zkoušky), neexistovalo udělat neschopnost např. na neznalost odpojení trakčního motoru, nebo na neznalosti o manuální obsluze regulačních bloků chlazení na motorové lokomotivě, ev. neumět stočit volič odboček.

Pokud budu u některých kolegů sepsáním zde uvedených řádků působit jako staromilec, který se brání moderní době, tak, pánové, vezměte v potaz, že až se vám něco přihodí a vy budete marně hledat v tabletu, a najdete tam vše možné a nemožné, akorát na tu vaši specifickou závadu se tam jaksi nedostalo, tak si na mě možná vzpomenete. A navíc – v hlavě se daleko lépe hledá než někde v tabletu či v mobilu.

S pozdravem „Mějte se a opatrujte se“  
Radek Smejkal, OCP Východ, RPP Jihlava



Taurus 1216- 902 v barvách Českých drah v bohumínském depu. Snímek, který je z archivu ČD, byl pořízen na jaře loňského roku

## Optimalizace trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ má územní rozhodnutí

Správa železnic získala územní rozhodnutí pro optimalizaci traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov-Děčín východ. Dvoukolejná trať na pravém břehu Labe má význam především pro nákladní železniční dopravu a jedním z cílů projektu je proto prodloužení kolejí ve vybraných stanicích pro nákladní vlaky o délce 740 m. Důležitou součástí prací bude i výstavba nových nástupišť. Realizace stavby se předpokládá v letech 2023 až 2025, její celkové investiční náklady se předpokládají ve výši 9,1 miliardy korun.

Cílem projektu je rekonstrukce trati, která povede ke zlepšení jejích kvalitativních parametrů. Dojde k výstavbě nových nástupišť, ve vybraných stanicích také k jejich přesunutí, čímž se zvýší bezpečnost provozu i komfort pro cestující. Stanici koleje určené pro nákladní dopravu se prodlouží na 740 metrů. Na provoz vlaků bude dohlížet nové zabezpečovací zařízení. Součástí úprav trati budou rekonstrukce příslušných přejezdů.

V železniční stanici Ústí nad Labem-Střekov se vybuduje jedno vnější nástupiště u výpravní budovy a jedno ostrovní mezi kolejemi. K němu bude přístup zajištěn podchody. Pro osoby s omezenou pohyblivostí budou sloužit samoobslužné výtahy. Ve stanici Velké Březno se nástupiště posunou o zhruba dvě stě metrů směrem k přejezdu. Na všech zastávkách i ve stanici Boletice nad Labem budou nová nástupiště, která budou bezbariérově přístupná. Výška nástupních hran bude 550 mm nad kolejí.

-TSSZ-

## Zájmy strojevodce i na webu

Časopis Zájmy strojevodce si můžete přečíst i na webových stránkách [www.fs-cr.cz](http://www.fs-cr.cz), které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojevodců ČR!



Rychlík R905 Bouzov v čele s lokomotivou Českých drah 362 174-5 u čtvrtého nástupiště brněnského hlavního nádraží. Snímek Marka Poláčka byl přízen letos 18. května krátce před odjezdem tohoto dopoledního vlakového spoje na lince R12 IDS Jihomoravského kraje z Brna do Výchova a Nezamyslic, pokračujícího pak přes Olomouc až do cílové stanice Šumperk



# Dokáží kontroly odpočinků zabránit nehodám?

Probudil jsem se v jedenáct hodin. Jeden by řekl, ten si dlouho pospal, ten má život... Jenže podstatné na tom bylo, kde se tak stalo, že jsem seděl v autě! Za volantem, na křižovatce na červené. Jel jsem po jedné „vydařené“ noční domů.

Byla to taková ta běžná noční, kdy se čeká na papíry, v další stanici na odvěšení části vozů, na ukončení napětí výluky atd. Směna měla končit v 8 hodin, ale vlivem popsání události jsem skončil jinde a ujel mi rg spoj a ten další měl zpoždění. Firma mi sice zaplatí přesčas, ale raději bych byl v posteli. A to je paradoxně ještě ten lepší případ noční. Jsou totiž noční, kdy je plánovaný konec ve 12 a někdy i ve 14 hodin. Prostě zvrstvo pro tělo. Proč to vlastně píše, řeknete si. To my známe a zažíváme velmi často!

V létě loňského roku se událo několik tragických nehod a velmi se řešilo, co je příčinou. Ministr dopravy zdůrazňoval, že směna může být maximálně 13 hodin, aby se zajistila bezpečnost. Ministr práce pak poslal na dráhy kontroly dodržování odpočinků mezi směnami.

Tak si říká, ti i mnozí další vůbec netuší, jak to chodí. Po noční, která končí v 11 hodin, například následuje „krásná“ denní od čtyř hodin ráno. Mezi směnami je tak 17 hodin odpočinku, ministryně musí být spokojená. Ale tělo není stroj! Po noční usne nejdříve ve 12, probudí se v 18. Večer nemůže usnout, do dvou koutků do stropu a ve tři už vstává. Jak asi vypadá? Když má spánkový deficit min. 8 hodin. Po směně je noc doma (papírově tedy má dlouhý odpočinek) a další den opět na noční. Jak vypadá tělo po třech probdělých nocích ze čtyř nocí? Uvědomují si to ti, co plánují směny? Od zpracovatelů turnusů až po strojmistry. Někteří z nich neudělají ani jednu noční za rok! Ale po letátech chtějí tři do týdne. Obden noční, to splní odpočinku, ministerka kontrola nenajde pochybení, ale všichni se diví, že stroje způsobí nehodu. Bodejť by ne, když je vlastně permanentně nevyspalý.

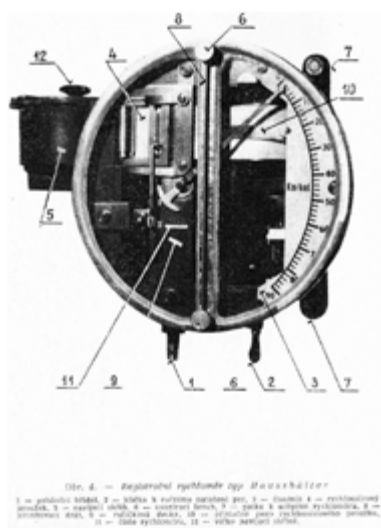
Takže proč to píšu. Dobrý turnus, aby se tělo po noční „srovnalo“, je denní, noční a dva dny volno. Většina profesí to tak má dosud, dvanáctky od šesti do šesti. Některé turnusy strojmistů také. Ostatní turnusy mají 10 až 12 dní volna za měsíc. Kancelářští zpracovatelé mají 9 až 10 dní volna měsíčně, podle počtu svátků. Jen leták má nárok na 5 dní volna za měsíc. A leták „vyžírá“ krátké směny, které se nehodí do turnusů, protože by nevycházelo volno v turnuse, takže musí do práce častěji. Nebo noční směny do oběda. Copak je leták zaměstnanec druhé kategorie? Měl by také mít minimálně dva dny volna v týdnu.

Máte nějaký nápad jak nastavit pravidla? Aby to někteří „kreativní“ plánovači zase neobešli? Protože dokáží dát před dnem volna směnu do 23.50 a po dni volna nástup v 0.16 hod. A „papírově“ vykáží den volna. Nebo zákonný odpočinek 36 hodin v týdnu mezi směnami je v jejich podání takto: skončíš po noční v 7 a další den na noční od 19 hod. Takže můžeš být 12 dní v kuse v práci – obden noční a zákony se přitom neporušují. Někteří strojmistři to tak mají, že je pro ně leták jen řádek v komandu, kde musí vycházet jen odpočinku.

## Historie měření rychlosti na železnici

Gerhard Bruno Haushälter, který se narodil 25. října 1861 v Drážďanech v Sasku, v letech 1879–80 studoval na královské mistrovské škole obchodu, stavby a řemesel v Saské Kamenici (Kgl. Werkmeisterschule Chemnitz, což byl předchůdce dnešní technické univerzity). Když si to spočítáte, tak tento člověk zkonstruoval svůj a neobjím se použitím slova geniální přístroj na měření a záznamu rychlosti ve svých 24 letech. A protože byl první na světě, tak si nechal patentovat svůj vynález ve všech hlavních státech, kde se vyráběly lokomotivy.

V Rakousko-Uhersku to bylo 26. 10. 1886 č. patentu 23026, Francie – 27. 8. 1891 č.p. 215769, Švýcarsko – 7. 9. 1891 č.p. 3950, Belgie – 2. 10. 1891 č.p. 96637, Anglie



Registrační rychloměr Haushälter

Ale abych strojmistrům jen nekřivdil. Často nemají jinou možnost, turnusák noční vložák nechce, nebo by mu nevyšly odpočinku, „dohodá“ si diktuje, kterou směnu vezme. A tak, aby strojmistr obsadil všechny směny, sedí leťáky, protože mu to zákony a PKS umožňují, a nechce poslouchat výtky nadřízeného, že neobsadil směny. Řešení má ale v rukou zaměstnavatel, aby zajistil slušné pracovní podmínky. A my je musíme vyžadovat.

Nové kolektivní smlouvy z důvodů hospodářské recese žádné velké zvýšení platů nepřinesly, tak je prostě prostor, aby se vyjednaly alespoň lepší sociální podmínky pro zaměstnance. Tři směny by měly naplnit týdenní normu. Takže když bude nějaká směna krátká, další to vyrovná. Dva volné dny v týdnu na regeneraci. Z toho by mělo vyjít, že budou maximálně dvě noční týdně. A ne že budu chodit obden na noční o délce 10.17 hod., jak umožňuje PKS. Chceme bezpečnou železnici, nebo vyždímáme strojmistry, kteří ztrácejí pozornost? Když potkám kolegy leťáky na šatně, vypadají jak živoucí mrtvolky.

Někdo namítne, že před noční mám celý den volno. No, volno. Je to ale volno, na kterém dospívám předešlou noční a musím se pokusit naspat na další noční. Tak je akorát čas, abych nakrmil rybičky, králíky a psa. Skryté volno, jak někteří „vychvalují“, to je možná v turnuse den/noc/2 dny volno. Ale ne u leťáka.

A jak se spí po noční či před noční přes den? Možná dobře, kdyby tělo bylo stroj a fungovalo na povel, celá vesnice omezila život, nikdo nesekal trávu, děti si v klidu četly a soused nezvonil. Ale realitu známe bohužel až moc.

V profesi strojmistů počítám s prací v noci. Ale ne s prací, která nemá vůbec žádný pravidelný režim a žádný den volna na regeneraci těla po probdělých nocích. Papír snese směnu jakoukoliv, člověk ne.

Chtl jsem nedávno jeden den volna v týdnu. Papírově jsem ho dostal, ale následující den nástup v 0.16 hod. Někteří strojmistři jsou opravdu kreativní. Potřebujeme odpočinku opravdové, nejen ty papírové... Skutečně už nechci řešit, že jsem „nerespektoval“ červenou, protože jsem měl mikrosnánek, i ve dne.

Miloš Brunner

PS: Abych odpověděl všem těm, co mi budou předhazovat, že nevyužívám PKS a nechápu systém 36 a 48 hod. odpočinků. Protože jsem velmi prudivý a drzý, tak si u strojmistra vyjednávám 8 dní volna za měsíc, kdy je potřeba, a zároveň tím splním 36 a 48hod. odpočinku, i když mi občas předhazuje, že mám nárok jen na pět dní. Naštěstí je ale strojmistr rozumný. Na oplátku se chodím z noční na noční, protože bych jinak neudělal hodiny, když pro leťáky jsou převážně samé noční. Někteří jen za 10.17 a pár denních za 7 hod., jak umožňuje PKS.

Minulý měsíc jsem si o volno neřekl a jak to dopadlo? V pondělí noční, ve středu noční, v pátek denní do půlnoci, v sobotu noční, v pondělí „papírově volno“, ale nástup 0.16 v úterý a konec 12.40, takže další noční

a ještě pořádně nepřijemná. Ve středu a ve čtvrtek školení, v pátek denní, protože už na noční nemůžu, od soboty vyšla zákonná 48. Takže 12 dní v práci, bez odpočinku, který by byl opravdový – ne jen 36 hod. mezi nočními nebo „volno“ s nástupem o půlnoci. Na obranu strojmistrů musím říct, že mi aspoň dala dlouhé šichty a ne ty 10.17 hod., jinak by mi za 12 dní práce chybělo až 6 hodin do normy.

Pro kontrolní orgány poznámka – odpočinku byly dodrženy, zákoník práce ani PKS nikdo neporušil. To si sám hlídám a ani strojmistři si to nedovolí porušit. To zas firma dodržuje velmi přísně. Ale žít se takto nedá. Máte návrh na ta pravidla?

## Penzista vzpomíná: Požár ve vlaku

Bylo vcelku mrazivé ráno, středa třetího listopadu roku 2015. Ranní jinovatka se ztrácela v husté mlze a já jsem čekal u Ústí na rychlík R 603. Měl přijet z Chomutova a já jsem s ním měl dělat obrot do Prahy na hlavní a zpět. Měl jsem nástup už předešlý den v 10.06 hod. se spaním v Praze a tohle měla být poslední část směny s koncem 11.36 hod. a pak hupky dupky, konečně domů. Docela náročná směna.

V 7.06 hod. přijela 603 na čas do Ústí na hlavní. Rychlíky na Prahu zde jezdí úvratí, takže jsem najel na konec vlaku, přešel na druhé stanoviště a po vykonání všech procedur odjízdim směr Praha. Tento rychlík nikde nestaví a první zastavení je až v Praze-Holešovicích. Cestou jsem bojoval s mlhou, která by se dala příslovečně krájet, takže jsem valil oči do mléčného skla a Potkan 150 209 s ní také bojoval, jelikož její zkapanělá část upěla na kolejkách, kde výrazně ovlivňovala trakci.

Staniční Lovosice, Roudnice a už jsem se blížil k Hněvicím. Na pultě se rozdrnčel služební telefon. Koukám na displej a on to volá dispečer, takže z toho kouká zase nějaká jobovka. Vzít to musím, takže se mu hlásím. Jeho zpráva mne docela překvapila, neboť mi říká: „Pane Sedláček, hoříte!“ Vyskočil jsem ze židle jak čertík z krabičky a okamžitě civím okénkem ve dveřích do strojovny, ale tam není žádný kouř. Rychle otevíráme okno a hledím po vlaku, jenže přes tu mlhu vidím tak na konec mašiny, takže se zmrzlým ksichtem povídám: „Mně tady nic nehoří!“ Dispečer odpovídá: „Hoří vám třetí vagon za mašinou,



Železniční stanice Hněvice a hasiči „na scéně“ (foto Zdeněk Sedláček)

musíte za každou cenu dojet do Hněvic k dopravě, tam už budou čekat hasiči. O cestující se postará vlakvedoucí, která o tom ví, a tak po zastavení vlaku vyžene všechny lidi ven!“ Tak to je na dráze snad pravidlo, že strojvedoucí se dozví veškeré důležité informace vždy jako poslední. Tam mi někde na vlaku hoří vagon a mně to volá dispečer až z Prahy. Vlakvedoucí o tom ví, ale mně nezavolá, sakra práce.

Taky mě hned napadlo, že jestli tam někde ve vlaku sedí nějaký aktivní troll a zatáhne za záchranku, je to ztracené a skončíme v polích. Předvěst do Hněvic už vesele zeleně pomrkávala, takže jsem musel přibrzdit, protože do Hněvic to bude odbočkou. A už začala drnčet vysílačka a hněvící výpravčí mi oznamoval, že mě bere na čtvrtou kolej a že musím zastavit mašinou u dopravy.

Po zastavení jsem hned koukal z okna dozadu na vlak, jelikož mlha tady už nebyla tak hustá. A skutečně, ze třetího vozu ze zadního představku stoupal silný dým. Samozřejmě, že hasiči nikde, ale bylo slyšet houkání sirén, takže jsou někde blízko. Utáhl jsem ruční brzdy, mašinu odstavil z provozu, protože se stejně bude vypínat napětí kvůli hasičům, no a pak jsem šel dozadu k tomu vozu. Cestující už stáli na peróně venku z vlaku, někteří měli v rukou mobily a ten vagon si fotili. Došel jsem k tomu vozu, vlakvedoucí tam stála

u otevřených dveří, a tak jsem vlezl dovnitř, abych zhodnotil situaci. Hlavní ohnisko bylo na zadním představku na WC. Dveře byly zavřené, ale skvírami se ven dral hustý černý dým. Jako bývalý dobrovolný hasič jsem si šáhl na dveře, které byly horké, tudíž tam už musel být oheň a otevřít dveře by znamenalo dodat ohni potřebný čerstvý kyslík.

Jelikož jsem už slyšel sirény hasičů někde hodně blízko, řekl jsem si, že nemá cenu riskovat a poskakovat tam zbytečně s hasičákem. Vylezl jsem tedy ven a ptal se vlakvedoucí, jak to bylo. Řekla, že za ní někde před Roudnicí přišli cestující, že v tom voze je cítit kouř. Tak tam šla a zjistila, že se skutečně někde něco páli, a proto přestěhovala všechny cestující z toho vozu do druhého, ale neobjevila prý ohnisko. Volala dispečerovi, ať zařídí zastavení v Hněvicích s asistencí hasičů, jelikož jsme už Roudnicí dávno projeli. Takže mi to u vozu takhle vyprávěla a najednou, kde se vzal, tu se vzal, nějaký chlápek, který přiběhl s ručním hasičákem a šup do vozu. Řval jsem na něho, ať vypadne, ale on byl jak hluchon. A ke všemu ještě rozkopul dveře od hajzlíku a chtěl to zachránit s tím hasičákem.

Seběhlo se to velmi rychle a následná scéna taky. Po rozkopnutí dveří plamen posílen přisunem kysliku doslova vyletěl ven, olízl

Pokračování na str. 4

## Ve vzkříšené střekovské parní vodárně zase pulzuje život

Ve svých 88 letech jsem měl 18. července loňského roku vzácnou příležitost navštívit rekonstruovanou a znovu funkční parní vodárnu, která v minulosti zajišťovala parní provoz a neodlučitelně patřila k železniční stanici Střekov. Po dlouhé přestávce a po nespočetných hodinách práce šikovných a obětavých železničních nadšenců se opět rozhořel oheň v mohutném kotli a celá důmyslný systém tak umožňuje znovu dodávat potřebnou energii parnímu stroji. Ve vzkříšené vodárně zase pulzuje život, který je součástí atmosféry dřívějšího běžného parního provozu. Při své návštěvě jsem vyslechl důkladný a především velmi zajímavý odborný výklad k celému zařízení, jeho funkci a obsluze.

Zhlédnutí tohoto objektu bylo pro mne velmi cenné i tím, že několik mých předků bylo s železničním provozem spojeno i profesně. Můj pradědeček Antonín Biba býval dlouhá léta strojníkem na takovéto vodárně na Moldavě a teprve při této návštěvě ve Střekově jsem si mohl alespoň zhruba představit, jak asi jeho pracovní náplň vypadala. Při svých dřívějších návštěvách na Moldavě jsem si totiž mohl již jen prohlédnout rozpadající se vodárnu a domýšlet souvislosti tehdejšího parního provozu, který ovlivňoval život tamních obyvatel, včetně mého předka. V Krušných horách byly životní podmínky nepochybně drsnější, ale pracovní byly zřejmě podobné.

Vzpomínám, jak mi tatínek vyprávěl, že když býval (koncem první dekády 20. století

u tohoto svého dědečka na letních prázdninách, zůstávaly tam ještě na stinných místech v blízkosti vodárny zbytky sněhových závějů, které dědečekovi sloužily ke chlazení lahvového piva.

Antonín Biba, strojník na moldavské vodárně, se narodil 17. dubna 1850 v Plasích. Byl synem uhlíře, který ještě pálił dřevěné uhlí v mlilích v lesích v okolí Plas. Blíží údaje o jeho práci a životě by byly jistě zajímavé, ale po tatínkově smrti se mi již nepodařilo je nikde dohledat. Nevím ani, jak se k práci na železnici vůbec dostal, jak ve své službě postupoval a jak bylo možno v tehdejší době potřebnou kvalifikaci strojníka získat. V době svého působení ve vodárně bydlel v Novém Městě.

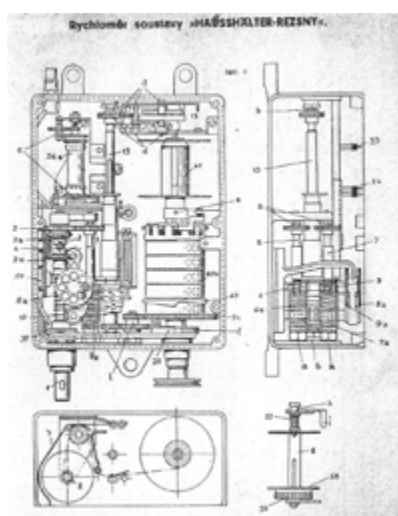
Jeho syn, můj dědeček Josef Biba (1873–1936), již spojil s železnici svou celoživotní pracovní náplň. Prošel postupně mnoha úseky provozu a po mnohaletém působení jako vlakvedoucí odešel do důchodu. V dalších generacích pokračujeme ve sledování dění na železnici v rámci dokumentační činnosti.

Z mnoha důvodů jsem proto velmi vděčen za iniciativu záchrany jedné z posledních dochovaných vodáren u nás a za mnohostranné úsilí nadšenců, kteří se o to zasloužili. Věřím, že tento unikátní objekt zůstane i nadále pod dosavadní péčí, vzbudí náležitou podporu kompetentních institucí a stane se vyhledávaným zdrojem poučení pro historiky, fanoušky i pro veřejnost.

Ing. Milan Biba, CSc. (nar. 1932)



Zásah hasičů v Hněvicích



Rychloměr Haushälter-Rezsny

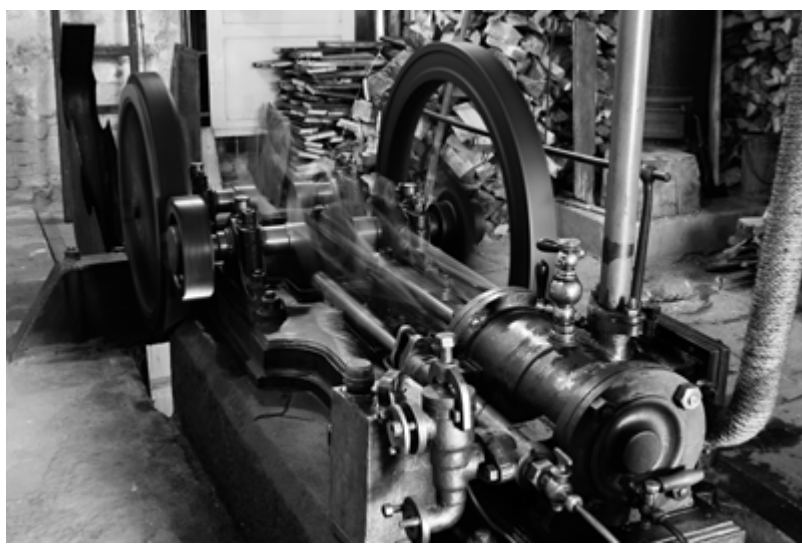
zajišťuje hodinový strojek. Natažený hodinový strojek vydržel jít při stání 30 minut. Aby za jízdy, kdy byly hodiny automaticky dotahovány, nedošlo k přetažení pera, je tam jedna stlačitelná západka, která tomu brání.

Na pozdějších rychloměrech tohoto typu se dala nastavit maximálně povolená rychlost, při jejímž překročení začal mechanicky cinkat zvonek.

Popis funkce tohoto prvního typu rychloměru je velice stručný a můj neskutečný obdiv patří panu Haushälterovi, který toto zařízení vymyslel.

Další zlepšení funkce rychloměru nastalo pomocí „zlepšováků“. Jejich autorem byl nějaký pan Rezsny, neboť vylepšené rychloměry

Pokračování na str. 4



Parní vodárna v železniční stanici Střekov. Foto: Jaroslav Schwarz



## Nabídka kalendářových vložek na rok 2022

Výrobu a distribuci kalendářových vložek a obalů s logem Federace strojvůdců České republiky na rok 2022 zajišťuje FS Oblast Plzeň. Objednávky posílejte, prosím, elektronickou formou nejpozději do 10. srpna 2021 na e-mailovou adresu [pepabock@centrum.cz](mailto:pepabock@centrum.cz) nebo [pepa.bock@fscr.cz](mailto:pepa.bock@fscr.cz).

Z důvodu jednodušší distribuce vložek a obalů jednotlivým základním organizacím (na pozemních Radách předsedů oblastí FSČR) žádám všechny zájemce o včasné podání objednávek. Cena je tentokrát výrobcem stanovena na 25 Kč/ks za vložku a 206 Kč/ks za obal.

**Upozorňuji, že objednávkám doručeným po stanoveném termínu nebude možné vyhovět, a to z důvodu doby, která je potřebná k výrobě kalendářových vložek či jejich obalů.**

Děkuji za pochopení.

Josef Bock, člen prezidia FSČR

## Penzista vzpomíná: Požár ve vlaku

Dokončení ze str. 3

strop a ten okamžitě vzplál. Sám jsem tomu nemohl uvěřit, jak rychle hoří umakart. Chlápek zahodil hasičák a utíkal pryč, měl fakt velkou kliku, že ho to neožehlo. Naštěstí už ale k vozu přiběhli hasiči a začali svou devastační práci. Takže hasili, trhali sekerkami stropy jak na chodbě, tak v přílehlých kupéčkách a vše prolévali hektolitry vody.

Co se týká toho chlápka, co si hrál na Soptíka, tak se zjistilo, že to byl nějaký policista, který jel tím vlakem do Prahy. Takže abych to zkrátil, vagon se uhasil, pro cestující byl přistaven náhradní Ešus, se kterým odjeli, a já jsem s náhradním vlakvedoucím odstavlil ten vůz ze soupravy na šestou kolej a na třetí pak připravil soupravu zpět do Ústí.

Pak jsem sepsal protokol s vyšetřovákem, který tam v Hněvčicích byl už od časného rána a budoval, že se z těch Hněvčic snad dneska ani nedostane domů, protože shodou náhod tam brzo ráno byla mimořádná událost, když si soukromník s lokotraktorem zaměnil v mlze návštěvnicko, projel červenou, říznul výhybku a vjel do cesty osobák, který odjížděl od perónu. Naštěstí fira z osobáku byl ve stěhu a zastavil. Takže hněvčičtí výpravčí si ten den asi opravdu užíli.

Nakonec se musím ještě zmínit o scéně, která proběhla v kanceláři u dozorce nástupišť. Šlo se tam lidí jak na pouti. Byl jsem tam já, vlakvedoucí, přednosta stanice, pakrova, hasiči, a to jak státní, tak železniční. Ten nejvrchnější státní hasič, tedy velitel zásahu povídá: „Tak komu mám předat požářiště. Ten vagon se musí 24 hodin strážiti!“ Vlakvedoucí povídá: „No asi tady paní, ta to může hlídat, vždyť na to vidí z okna!“ Přednosta stanice přímo vybuhl: „Tak to teda ne. Ta paní má na starosti jiné věci, než aby hlídala vagon nějakého dopravce. Vy jste od ČD, je to váš vůz, tak si to hlídejte vy!“ Vlakvedoucí hned odvětil: „Já jsem Pražák a už jsem ve službě 10 hodin, já tady rozhodně nemůžu zůstat, ani na to nejsem vybaven!“ Podíval se na mne, takže moje reakce byla blesková: „No já už tuplem nemůžu. Jak bych tady asi mohl být 24 hodin, já jsem v práci už od večerejška a zitra mám zase nástup! Jsou tady přece drážní hasiči, takže to je snad jejich starost!“ Velitel drážních hasičů se hned vytasil z odpovědi: „My jsme z Kralup a máme ještě další úkoly

a já potřebuji všechny chlapy na základně, takže tady nemůžu nikoho nechat!“ a kradmo se podíval na velitele státních hasičů. Kruh se klasicky uzavřel. Velitel státních hasičů hned oznámil, že oni mají také své úkoly a obrátil se na vlakvedoucího, jakožto zástupce ČD, že si to bude muset nějak vyřešit.

Takže vlakvedoucímu zase předal Černého Petra, ten vzal telefon a začal oblažovat všechny dispečery, včetně toho generálního. Nakonec to dopadlo tak, že předal telefon s generálním dispečerem na drátě veliteli státních hasičů, ať se domluví na nejvyšší úrovni. Zajímavým výsledkem bylo, že všichni pak odjeli a vagon nehlídal nikdo. Komu to předal, nevím. Ten vůz tam pak stál asi tři dny, než ho odtáhli asi rovnou do šmelcu.

Ještě dodám, že ten požár byl už třetí během dvou týdnů. Vždy někdo naházal papírové utěrky do koše na WC a zapálil to. Poprvé to v Teplicích někdo našel hodně brzy, podruhé v Ústí jen hořel koš a nic. No a na potřeby mu to už vyšlo. Policie zkoumala kamerové záznamy ze stanic a agentura JPP povídala, že to dělali ze srandy tři studenti, kteří jezdí do Ústí. A to je vlastně vše, co k tomu mohu napsat...

Zdeněk Sedláč  
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem



# Kalendáře na rok 2022 pro členy FSČR – exkluzivně a v novém designu!

Vážení kolegové, nabízíme vám nástěnné a stolní kalendáře Federace strojvůdců České republiky na rok 2022. Oproti předchozím letům bude nástěnný kalendář tentokrát ve zcela nové grafické úpravě a s fotografiemi vybranými výhradně pro vás, členy naší profesní odborové organizace. Originální a tedy nikde jinde v kalendářích na

příští rok nepublikované fotografie přinesou záběry nejen z tzv. moderní, tedy motorové a elektrické traktace, ale nově také z parního provozu na naší železnici.

Stejně jako v minulosti každá základní organizace FSČR obdrží rovněž letos zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Všechny další kalendáře je ovšem

nutno včas objednat! Proto neváhejte, neboť celkový náklad vyrobených kusů kalendářů bude stanoven na základě vašich závazných objednávek.

Výbory ZO si mohou kalendáře pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu výhodně objednat za podmínky finanční spoluúčasti: ● u stolního kalendáře 45 Kč (za jeden kus), ● u nástěnného kalendáře (13 listů) 95 Kč (za jeden kus).

Opět platí, že zájemci si mohou kalendáře na rok 2022 objednat výhradně prostřednictvím některé ze základních organizací Federace strojvůdců. Upozorňujeme, že objednávky jednotlivců nelze adresovat přímo prezidiu nebo tiskovému středisku FSČR. Také výdej objednaných kalendářů se pak uskuteční jen v ZO, kde jste si kalendáře objednali!

Závazné hromadné objednávky pošlou základní organizace na prezidium FSČR, a to nejlépe elektronickou formou na adresu [analytik@fscr.cz](mailto:analytik@fscr.cz). Objednávky je nutno poslat co nejdříve, nejpozději ovšem do pátku 2. července 2021! K tomuto datu bude totiž objednaný počet kalendářů uzavřen a na případné další, až po takto stanoveném termínu zasláné objednávky již bohužel nebude možno brát zřetel!

Tiskové středisko FSČR



Požárem zničený vagon

## Historie měření rychlosti na železnici

Dokončení ze str. 3

nesly název Hausschalter-Rezsny. Hodinový stroj měl výdrž natažení 60 minut, mohl mít náhon i ohebným hřídelem. Záznam na proužku se již prováděl souvislou čarou a byla tam i registrace pohybu vpřed a vzad. První rychloměry ještě neměly indikaci a registraci času. Později čas ukazovaly – celé hodiny jako číslici a minutový ukazatel byl pod stupnicí rychlosti.

Také celkový vzhled se změnil. Z velkého kulatého přístroje o průměru téměř půl metru již byla obdélníková skříňka o šíři asi 25 cm.

V průběhu 20. let 20. století probíhají jednání mezi firmou Hausschalter a švýcarskou firmou Hasler v Bernu. Jednání byla zřejmě úspěšná a tak se již na konci dvacátých let rozvíjí výroba nového typu lokomotivního tachografu a to firmou Hasler a.s. v Bernu. Tento typ rychloměru má principiálně stejný druh mechaniky, ale v mnohem menším a dokonalejším provedení (holt švýcarské hodinářství).

Šířka proužku se zvětšila ze 45 milimetrů na 102 mm a záznam je vrván do

voskovaného papíru. Takový proužek umožňoval záznam většího množství údajů. Uměl už registrovat tlak vzduchu v hlavním potrubí, jízdu k návěští zakazující jízdu i první typy zabezpečovacího zařízení a pochopitelně i čas jízdy a čas stání. Hodinový stroj vydržel jít na jedno natažení 36 hodin.

Přibližně ve stejné době byla zahájena licenční výroba tachografů v Maďarsku. Zařízení mělo označení M.F.U. – 48 a vyráběla ho firma Kalibergár v Budapešti. Vzhledově to byla obdoba typu Hausschalter-Rezsny či nového typu Hasler.

Kdy byla ukončena výroba rychloměrů typu Hausschalter, se nepodařilo zjistit, ale pravděpodobně to bylo nejpozději s vybombardováním města Drážďany v únoru 1945. A co se týká platnosti německých patentů, tak po II. světové válce byla platnost všech patentů zrušena a duševní vlastnictví jejich autorů mohli všichni volně používat.

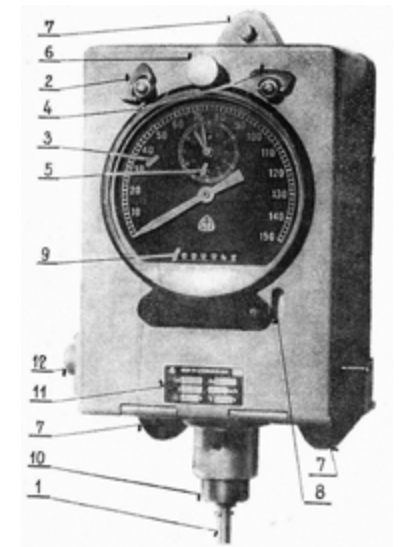
Světovým výrobcem rychloměrů se tak na dlouhá desetiletí stala firma Hasler. Výroba reagovala na změny v provozu. Mechanický

náhon vystřídal pohon elektrický pomocí selsynů. Rychloměry Hasler licenčně vyráběla i bývalá československá firma Metra, ale ... rychloměraři z dep by mohli vyprávět celé story.

A přišla doba elektroniky a výpočetní techniky. Rychloměr už není mechanické zaznamovací zařízení, ale elektronické, schopné zaznamenat ne jednotky informací, ale celé desítky. Také zde šel vývoj dopředu postupně. V Československu se první elektronické rychloměry objevily již začátkem 80. let. Bylo to jen vizuální ukazování rychlosti bez jakéhokoliv zánamu. Ale ve spojení s ARR (automatická regulace rychlosti) dokázala částečně zbavit strojvedoucího časté kontroly rychloměru. A dnešní stav? Žádná nová lokomotiva už nemá mechanický zánam rychlosti.

Za pomoc při shánění informací o panu Hausschalterovi děkuji ing. Jiřímu Maškovi, kolegovi z našeho ústeckého spolku historie dopravy – čtvrtkaři. Za možnost nahlédnout do stránek nařízení císařského děkuji ing. Václavu Zahradkovi.

Josef Oliva, Ústí nad Labem



Obř. 36. – Rychloměr rychloměrů typ METRA 511  
1 – náhon; 2 – šifra; 3 – šifra; 4 – šifra; 5 – šifra; 6 – šifra; 7 – šifra; 8 – šifra; 9 – šifra; 10 – šifra; 11 – šifra; 12 – šifra; 13 – šifra; 14 – šifra; 15 – šifra; 16 – šifra; 17 – šifra; 18 – šifra; 19 – šifra; 20 – šifra; 21 – šifra; 22 – šifra; 23 – šifra; 24 – šifra; 25 – šifra; 26 – šifra; 27 – šifra; 28 – šifra; 29 – šifra; 30 – šifra; 31 – šifra.

## Společenská rubrika

Své významné životní jubileum, 85. narozeniny, oslavil 14. dubna náš kolega, pan **František Konopa**. Kulaté sedmdesátiny pak oslavil 21. května emeritní strojvůdce, pan **Vladimír Latta** a stejné životní výročí 27. května rovněž emeritní strojvůdce, pan **Jan Kemr**. Stálé štěstí a pevné zdraví ať celým životem je provází a stálý pocit mají, že jim nic neschází, přejí kolegové z Karlovarského klubu emeritních strojvůdců

\*\*\*

V červnu oslaví svoji první padesátku náš kolega a člen tanvaldské ZO Federace strojvůdců **Miroslav Hnat**. Členové výboru a základní organizace FS Tanvald mu přejí do dalších let hodně štěstí, zdraví a pohody.

\*\*\*

Nikdo by to do něj neřekl, ale v červnu oslaví své šedesátiny náš kolega strojvedoucí, pan **Jirka Kawulok** z PP Český Těšín, pracoviště Trinec. Jirko, všechno nejlepší, hodně štěstí, zdraví a spokojenosti do dalšího života Ti přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Jablunkov.

\*\*\*

V červnu slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: sedmdesát let 7. června **Ladislav Ruml** a šedesát let 23. června **Zdeněk Černý**. K těmto významným životním výročím jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

\*\*\*

V květnu oslavil své krásné osmdesáté narozeniny náš dlouholetý kolega **Jiří Hokeš**. Liberečtí kolegové mu přejí do dalších let hodně štěstí, pevné zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

\*\*\*

Pátého února tohoto roku oslavil své 55. narozeniny náš kolega **Roman Legát** a 16. června bude stejné životní jubileum slavit rovněž kolega **Roman Rybenský**, oba zaměstnanci Českých drah. Výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Praha jim k těmto výročním blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí hodně spokojenosti, úspěchy v práci i osobním životě a k tomu zejména pevné zdraví.

\*\*\*

Mezi našimi jubilanty jsou v tomto měsíci i tři naši ostravští kolegové. Svoji první padesátku budou slaviti 21. června **Vítězslav Klokiz** a 25. června **Jiří Kratoš**. Pětapadesát let se již 16. června dožívá **Petr Novák**. Výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Cargo Ostrava jim k těmto výročním výročím blahopřejí a do dalších spokojených let přejí jen to nejlepší, pohodu a především zdraví.

\*\*\*

Dne 28. června oslaví své šedesátiny náš děčínský kolega **Jan Janouch**. K tomuto jubileu mu blahopřejí a do mnoha dalších let spokojeného života pohodu, spokojenost a hlavně zdraví přejí výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Děčín.

\*\*\*

V červnu slaví své 65. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě, pan **Jiří Knesl** a stejné jubileum oslaví také pan **Václav Hakr**, strojvedoucí v ČD Cargo. Oběma oslaveným přejeme do dalších let hlavně hodně zdraví, štěstí a životní pohodu. Významné životní jubileum 75 let oslavil bývalý strojvedoucí **Stanislav Zeman**. Srdečně mu blahopřejeme a přejeme vše nejlepší, hlavně pevné zdraví a životní spokojenost. Kolegové a kamarádi ze základní organizace v Telči

## Poslední rozloučení

V poslední dubnový den tohoto roku zemřel náhle ve věku 78 let pan **Josef Štefan**, strojvedoucí ve výslužbě.

Dne druhého května 2021 zemřel v pouhých 56 letech, po velmi těžkém průběhu nemoci Covid-19, lounský strojvedoucí Českých drah, pan **Vlastimil Hloušek**.

Prosíme všechny, kdo tyto naše kolegy a skvělé kamarády znali, aby jim společně s námi rovněž věnovali svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové základní organizace FS Louny



Vlastimil Hloušek



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

