● Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic o podnětech vznesených na jednání železničních odborů s členy představenstva Českých drah ... str. 1 ● Bezpečnost a ochranu zdraví nelze stavět jen na osobní odpovědnosti a vzájemné důvěře ... str. 1 a 2 ● Výměna licence strojvedoucího – důležité pokyny a informace ... str. 2 ● Pozvánka do invalidního důchodu ... str. 2 ● Akáty bílé, žaluji na vás ... str. 2 ● Kapitoly z historie brzdění vlaků ... str. 3 ● Penzista vzpomíná: Vytrestaní šprýmaři ... str. 3 a 4 ● Poslední příležitost objednat si kalendáře FSČR na rok 2022 ... str. 4 ●

číslo 12
30. června 2021
ročník 74

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

O změně organizační struktury i s představenstvem ČD

Na důležitou a nyní vlastně již bezprostředně velmi aktuální problematiku projednání **změny organizační struktury Českých drah, připravovanou s účinností od 1. července 2021, se zaměřilo rovněž červnové jednání zástupců železničních odborových centrál s členy představenstva této akciové společnosti**.

Vyslechli jsme si výklad shrnující hlavní důvody, jež k této změně motivují současný management národního dopravce. A oproti dřívějším, jen obecněji koncipovaným informacím jsme tentokrát konečně obdrželi také konkrétnější data, včetně schémat znázorňujících další členění trojice připravovaných nových oblastních ředitelství ČD, a to včetně jejich základního personálního obsazení na jednotlivých stupních řízení.

Obecně lze říci, že při jednání a v rámci diskuze se zaměstnavatelem pak z naší strany zazníval především apel, aby k vlastnímu provedení připravovaných změn bylo přistupováno odpovědně a aby jejich realizace proběhla bez zbytečných komplikací. A hlavně, aby nová organizační struktura byla ve výsledku ku prospěchu nejvýznamnějšího železničního dopravce na naší železnici, zaměstnávajícího stále i největší počet našich kolegů, jejichž zájmy zastupuje Federace strojvůdců České republiky.

Spolu s ostatními odborovými centrálami jsme poukazovali samozřejmě i na mnohé potenciálně velmi citlivé momenty, mezi něž v takových případech obvykle patří mimo jiné i snaha o změny dosavadních pracovních smluv u pracovníků v provozu či o takzvané vyřizovaní si vzájemných účtů, které se ve finále může projevit při rozhodování, kdo ze zaměstnanců bude v rámci nové organizační struktury nadbytečný. I ten nejlépe zamýšlený záměr nejvyššího managementu se tak může už na úrovni středního článku řízení transformovat v něco, co nakonec může mít na firmu negativní dopad. A protože se to týká i zmíněné personální oblasti, je třeba mít na zřeteli, že dopravce by se měl v případě nutnosti rozloučit jen s těmi zaměstnanci, kteří jsou skutečně nadbyteční, například nedisponují požadovanými odbornými znalostmi apod. Jiná motivace v tomto rozhodování nesmí mít své místo. Vrcholový management ČD nejen vzal tyto naše obavy na vědomí, ale železniční odbory zároveň vyzval, aby ho o podezření na případné excesy projevující se v tomto směru informovaly.

V diskuzi k připravovaným změnám zazněl i významný podnět týkající se praxe vyšetřování mimořádných událostí, jejichž účastníky jsou zaměstnanci národního dopravce. Zatímco ty nejzávažnější vyšetřuje Drážní inspekce, u těch ostatních je dosud smluvně dohodnuto, že se jimi zabývají vyšetřovatelé Správy železnic. O logice takového postupu, stejně jako někdy také o objektivitě výsledků některých takových šetření, se často vedly a stále vedou diskuze. Proto jsem na tomto jednání s členy představenstva ČD vznesl návrh, aby se stávající změny organizační struktury, týkající se ostatně i odboru kontrolingu, využilo rovněž k tomu, aby napříště namísto SŽ při vyšetřování mimořádných událostí spojily své síly jak České dráhy, tak ČD Cargo. Je třeba zde uvést, že tato myšlenka má podporu také od ostatních odborových centrál, zvláště pak SOSaD, a generální ředitel ČD Ivan Bednárik přislíbil, že možnost vydat se touto cestou prověří.

A na závěr k vlastnímu průběhu a zajištění restrukturalizace dodejme, že kolegové v našich základních organizacích k ní mají další konkrétní informace získat ještě v průběhu června, a to na svých setkáních s představiteli nových místně příslušných oblastních ředitelství.

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců ČR

Odklonový vlak ČD Cargo Pn 62227 vedený dvojicí motorových lokomotiv 750 275-0 a 750 013-5 na trati u Lukavice v Čechách (foto J. Adolf)

Provozní zaměstnance údajně velké změny nečekají

V závěru května byly na našich webových stránkách uvedeny informace o záměru managementu **národního dopravce provést s účinností od prvního července 2021 zásadní změny organizační struktury**. Bohužel zprvu jen dílčí informace, které jsme do té doby získali od zaměstnavatele, zde nyní doplňujeme o další, získané na jednání členů prezidia FSČR se zástupci vedení Českých drah. Své informace zde přednesli a na otázky členů P-FS odpovídali ředitelka Odboru péče o zaměstnance Monika Horáková, ředitel Odboru provozu osobní dopravy Tomáš Mohr, vedoucí oddělení Odboru péče o zaměstnance Julie Bartoňová a systémová specialistka Odboru péče o zaměstnance Lucie Bauerová.

Ředitelka **M. Horáková** zdůraznila, že pokud jde o provozní zaměstnance, lze konstatovat, že pro ně žádná velká změna 1. července nenastane, byť samozřejmě dojde k přejmenování organizačních jednotek, do nichž jsou pracovně začleněni.

K připravovaným změnám na úseku provozu osobní dopravy ředitel **T. Mohr** konstatoval, že organizační struktura zde vychází z původních organizačních celků. Sídla nově zřízených oblastních ředitelství (OŘ) budou tam, kde dosud byla OCP, tedy v Praze, Plzni a Olomouci, a v neposlední řadě půjde o kopírování hranic krajů *(konkrétněji viz již zmíněná minulá informace)*. Struktura nově zřízených OŘ vychází ze struktury bývalých ZAP. Každé OŘ bude mít dvě základní oddělení, a to „oddělení technologie a jízdního řádu" a „oddělení průřezových činností". Ta budou mít svého vedoucího zaměstnance – manažera. Členění nově zřízených OŘ bude následující:

● Oblastní ředitelství provozu osobní dopravy Střed bude mít dvě Regionální pracoviště provozu, a to v Praze a v České Třebové, a dvojici Regionálních pracovišť zákaznického personálu, a sice v Praze a v Pardubicích. Obě nově zřízená Regionální pracoviště provozu budou mít vždy tři pracoviště provozu a jedno pracoviště technické služby vozové. Pod Regionální pracoviště zákaznického personálu Praha budou patřit 4 osobní stanice a pod Regionální pracoviště zákaznického personálu Pardubice 5 osobních stanic. V těchto nově ustanovených provozních jednotkách či pracovištích budou působit provozní zaměstnanci. Oblastní ředitelství provozu Střed bude řídit Daniel Jareš, jeho náměstkem bude Jan Blažek.

● Rovněž Oblastní ředitelství provozu osobní dopravy Východ bude mít dvě Regionální pracoviště provozu, a to v Olomouci a v Brně, a dále zde budou tři Regionální pracoviště zákaznického personálu – v Olomouci, v Ostravě a v Brně. Nově zřízená Regionální pracoviště provozu budou mít po dvou pracovištích provozu a jednom pracovišti technické služby vozové. Pod Regionální pracoviště zákaznického personálu v Olomouci, v Ostravě i v Brně budou patřit vždy tři osobní stanice. Oblastní ředitelství provozu Východ bude řízeno Radkem Steigerem, pracovní pozici náměstka bude zastávat Jan Rýznar.

● V rámci Oblastního ředitelství provozu osobní dopravy Západ budou dvě Regionální pracoviště provozu v Plzni a v Děčíně, dvě Regionální pracoviště zákaznického personálu v Českých Budějovicích a v Ústí nad Labem. Regionální pracoviště provozu v Plzni bude mít dvě pracoviště provozu a jedno pracoviště technické služby vozové. Regionální pracoviště provozu v Děčíně bude mít po jednom pracovišti provozu a technické služby. Pokud jde o Regionální pracoviště zákaznického personálu, pod České Budějovice budou patřit tři osobní stanice a pod Ústí nad Labem čtyři osobní stanice. Oblastní ředitelství provozu Západ bude řídit Tomáš Petříček, jeho náměstkem bude Jaromír Půta.

Z hlediska organizace práce se podle T. Mohra pro provozní zaměstnance prakticky nic nemění. Strojmistři budou mít sídlo v provozním pracovišti (PP), pod něž budou nadále patřit střediska lokomotivních čet (SLČ) a strojní stanice. Změna nastane v řízení. Při mírném snížení počtu SLČ (o dvě pracoviště) dochází k jednoznačnějšímu definování jejich působnosti. Nově zavedené strojní stanice budou disponovat vedle personálu i vozidly, naopak SLČ budou obsazena pouze personálem, prakticky to tedy budou jen nástupní místa. Pokud jde o kontrolory vozby, část z nich bude provádět kontrolní činnost, část se věnovat výcviku a technice. Jejich odměňování v rámci Katalogu prací ČD zůstává zatím beze změny, byť výhledově i zde ke změně dojde. Naopak zatřídění strojmistrů v rámci Katalogu prací by mělo být řešeno již v dohledné době.

Nová vazba nastává u vozidel, neboť jejich vlastnictví přechází na úsek provozu. Přejímka vozidel bude řešena podle nastaveného modelu. Klíčovou roli bude hrát příslušná autorita, odpovědnost ponese určený pracovník. Zařízení služeb a zbrojení HKV přejde ze servisu do správy majetku. Systém řešení výluk bude prováděn centrálně a odpovědnost rovněž ponese určený zaměstnanec.

K přejímce hnacích vozidel prezident FSČR **Jaroslav Vondrovic** poznamenal, že se nabízejí dva modely, a to buď za stav opraveného vozidla bude odpovídat určený zaměstnanec Odboru servisu kolejových vozidel, nebo určený zaměstnanec Regionálního pracoviště provozu, rozhodně však ne strojvedoucí, který toto hnací vozidlo vystavuje na daný výkon. Preferovat by bylo vhodnější model první, tedy odpovědnost zaměstnance Odboru servisu kolejových vozidel.

Podle ředitelky **M. Horákové** k 1. 7. 2021 nedojde na základě změny organizační struktury ČD k velkým úsporám zaměstnanců, hlavním cílem je snížení počtu úrovní řízení – zrychlení a zefektivnění přenosu informací a k sjednocení regionální diverzity jednotlivých celků. Pokud jde o pracovní smlouvy zaměstnanců, především strojvedoucích, zůstanou zatím beze změny, byť i v této oblasti je podle ní potřeba nastolit efektivitu.

Na to navázal prezident FSČR **J. Vondrovic**, který konstatoval, že v některých případech (PJ Děčín a Rakovník) sice může vyvstat potřeba změny sjednaného místa výkonu práce a pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad zaměstnanců, rozhodně ale není přijatelné, aby se zaměstnavatel v těchto případech snažil pojmout určení těchto míst do nové pracovní smlouvy šířeji, než je mají zaměstnanci v současnosti. Kolega Vondrovic dále vysvětlil, proč mají strojvedoucí ve svých pracovních smlouvách uvedena sjednaná místa výkonu práce a odlišná pravidelná pracoviště pro účely cestovních náhrad, která v mnoha případech neodpovídají dnešní skutečnosti. Požádal zástupce zaměstnavatele, aby **v případě, že budou chtít problematiku změn pracovních smluv řešit, nejdříve projednali tuto záležitost s prezidiem FSČR a nesnažili se předkládat nové smlouvy zaměstnancům individuálně s cílem jim rozšířit okruh především sjednaných míst výkonu práce**.

Následná diskuze ke změně organizační struktury ČD se zaměřila především na otázky související s členěním od OŘ k jednotlivým pracovištím.

S využitím zápisu z jednání připravil
Libor Poláček.

Postup při manipulaci se spojkami centrálního napájení vlaku – bezpečnost zaměstnanců považujeme za naprostou prioritu

Jako člen prezidia Federace strojvůdců ČR jsem dostal „na starost" mimo jiné i předpisovou oblast v rámci ČD. Můj dnešní příspěvek se bude věnovat zdánlivě bagatelnímu problému, který se stal předmětem složitého jednání. Jako účastník připomínkového řízení, obdržela FSČR koncem ledna 2021 návrh Ověřovacího provozu k předpisu ČD V62 – Manipulace se spojkou centrálního napájení vlaku.

V úvodu dokumentu je psáno: *„S ohledem na zvyšující se počet HV nevybavených závěrným klíčem vyvstává potřeba zjednodušení a sjednocení postupů pro manipulaci se spojkou centrálního napájení vlaku. V souladu s Opatřením ředitele O 18 č. 1/2021 - Místní pracovní a bezpečnostní pokyny pro činnost na elektrickém zařízení vozidel (dále jen MPBP) je proto vydáván následující ověřovací provoz k předpisu ČD V62.*

Účelem tohoto Opatření je ověřit možnost zajistit potřebnou změnu řazení vlaku s přepravou cestujících tak, aby při zachování bezpečnosti provozu, zúčastněných zaměstnanců a cestujících bylo možné změnu řazení provést bez zbytečných prodlev ovlivňujících negativně výši případného zpoždění vlaku."

Zjednodušení má spočívat ve zrušení povinnosti předání závěrného klíče konkrétního HV oproti prokázání se zaměstnance průkazkou s oprávněním vykonávat manipulaci se spojkou.

Předpis ČD V62, čl. 430 totiž stanoví: *„Pro manipulaci s elektrickou topnou spojkou na soupravách s přivěšeným hnacím vozidlem s elektrickým vytápěním musí převzít oprávněný zaměstnanec závěrný klíč elektrického vytápění z hnacího vozidla, který slouží jako symbol beznapěťového stavu. Dále se musí přesvědčit, zda k soupravě je nebo není přivěšeno jiné hnací vozidlo, zapojené do elektrického vytápění."*

Ve prospěch návrhu byly ze strany předkladatelů, jako podpůrné argumenty, uvedeny i následující skutečnosti:

1) Stejná manipulace se provádí i u HV, která nemají vyjímatelný závěrný klíč pro ovládání spínače centrálního napájení.

2) Výsledek kontrol dodržování současně platných postupů. Bohužel zde musím konstatovat, že výsledek je zcela tristní. Až v 90 % případů nebyly postupy, vyplývající z ustanovení čl. 430 předpisu ČD V62, dodrženy a k výměně závěrného klíče za průkazku s oprávněním zaměstnance nedošlo.

Považuji za nutné zmínit se o naprosto korektním jednání zástupců zaměstnavatele, kteří i přes rozdílný pohled na daný problém, argumentovali věcně a celé jednání probíhalo na velmi slušné úrovni. Veřejnost by měla vědět, že z jejich strany byly předloženy, námi požadované, dokumenty hodnotící bezpečnostní rizika. Jedná se o *„Analýzu řízení rizik"* a především o materiál s názvem *„Zpráva o nezávislém posouzení bezpečnosti, analýze a hodnocení rizik změny železničního provozu, provedených podle článků nařízení Komise (EU) č.402/2013"*. V něm je uvedeno:

XII. Stanovisko nezávislého posuzovatele

Konstatuji, že na základě nezávislého posouzení byla u návrhu změny prokázána shoda s bezpečnostními požadavky Nařízení EU č. 402/2013.

Pro FSČR je však otázka bezpečnosti zaměstnanců naprostou prioritou. **Postup, nastavený v současné době** (strojvedoucí vydá klíč po navození bezpečného stavu oproti průkazu oprávnění zaměstnance k manipulaci se spojkou), **je garancí bezpečnosti a především prokazatelnosti správně vykonané činnosti**. Dochází-li k porušování technologie této činnosti, nelze princip bezpečnosti obejít legalizací porušování postupu.

Výsledek náročných jednání je tedy v současné době následující: Po dvou kolech připomínkového řízení a následném konferenčním projednání vyjádřily odborové organizace FSČR, CS ČR a OSŽ nesouhlas s předloženým návrhem. Ve stejném duchu zaslala své stanovisko na O18 GŘ ČD i komise BOZP Federace strojvůdců *(blíže o tom na jiném místě tohoto vydání ZS)*.

Závěrem chci sdělit, že bude-li „Ověřovací provoz" přesto spuštěn, trvá FSČR na pořizování hlasového záznamu komunikace mezi zaměstnanci a na době cca 6 až 9 měsíců, po nichž musí dojít k vyhodnocení ověřovacího provozu. V případě kladného výsledku bude nový postup zapracován do předpisu, v opačném případě zůstanou současné postupy v platnosti.

Josef Bock, člen P-FSČR

Výměna licence strojvedoucího – důležité pokyny a informace

Vzhledem k termínu nutnosti prodloužení platností licencí pro stávající strojvedoucí a zapracování nových poznatků Drážní úřad (DÚ) vydal aktualizovaný **Metodický pokyn č. 3/2021 pro získání všeobecné odborné způsobilosti, pro vydání a prodloužení licence strojvedoucího**, a to včetně příloh 1 až 5, který nově řeší prodloužení platnosti licence strojvedoucího o 10 let a okruhy pro výcvik strojvedoucích ke zkoušce všeobecné odborné způsobilosti k získání licence strojvedoucího. Celé znění pokynu, včetně příslušných příloh) můžete najít na adrese ***https://www.ducr.cz/cs/legislativa/metodicke-pokyny/rizeni-draznich-vozidel***. Pro vaši orientaci zde otiskujeme alespoň základní informace k vlastnímu prodloužení platnosti licence strojvedoucího:

1. Žadatel, který má již vydanou licenci strojvedoucího, může před skončením platnosti požádat Drážní úřad o prodloužení platnosti licence strojvedoucího, kdy mu následně DÚ vydá novou licenci s platností na 10 let s tím, že číslo licence strojvedoucího zůstává stejné.

Žádost se podává na stejném tiskopise jako v případě vydání nové licence (tiskopis je v příloze č. 3) s tím, že žadatel zaškrtne volbu „2.4 prodloužení“ a dále vyplní bod „2.6 Evropské identifikační číslo (EIN) licence“ a bod „2.7 Datum prvního vydání.“ Podrobnosti, které se týkají vyplnění formuláře, jsou uvedeny v příloze č. 4 – Informace k formuláři žádosti o vydání licence strojvedoucího. Současně s podáním žádosti musí být uhrazen správní poplatek.

2. Licenci strojvedoucího lze prodloužit pouze v případě, že žadatel splňuje podmínky podle § 46 a § 46d zákona o dráhách. DÚ rovněž prověří splnění spolehlivosti k řízení vyžádáním výpisu z rejstříku trestů podle § 46a zákona o dráhách.

3. Žadatel musí k žádosti o licenci strojvedoucího doložit kopií poslední licence strojvedoucího a doklad o zdravotní způsobilosti.

4. Zdravotní způsobilost je nutné doložit originálem zdravotního posudku vydaným lékařem závodní preventivní péče podle § 6 odst. 3 vyhlášky č. 101/1995 Sb. a podle § 1, odst. 1, písm. a) vyhlášky č. 101/1995 Sb. Pokud platnost zdravotního posudku žadatele končí 30 dnů po podání žádosti, je navíc nutno doložit nový zdravotní posudek!

5. V případě splnění všech zákonných podmínek vydá DÚ žadateli na základě předložené žádosti licenci strojvedoucího s platností na dalších 10 let. Licence strojvedoucího obsahuje údaje podle Nařízení komise (EU) č. 36/2010 o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES.

6. Vyhotovenou licenci strojvedoucího zašle Drážní úřad žadateli poštou na adresu uvedenou v žádosti nebo si ji žadatel vyzvedne osobně na DÚ na základě zaškrtnutí bodu 2.32 v žádosti o převzetí zhotovené licence na DÚ Praha a pracovištích Olomouc nebo Plzeň a to po výzvě DÚ, že licence je připravena k vyzvednutí.

A ještě několik důležitých doplňujících informací k vyřizování záležitostí souvisejících s licencemi strojvedoucího.

● Držitel licence strojvedoucího je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce, ověřující, zda trvá jeho zdravotní způsobilost. Posudek o zdravotní způsobilosti vydaný posuzujícím lékařem musí být doručen na DÚ nejpozději v den, kdy končí platnost předcházejícího posudku. V opačném případě bude s držitelem licence zahájeno správní řízení o odnětí licence podle § 46h zákona o dráhách. Platnost posudku o zdravotní způsobilosti je u osob řídících drážní vozidlo ve věku do 50 let 2 roky, resp. 1 rok u osob nad 50 let věku, pokud v posudku není uvedeno jinak.

● Ztrátu, odcizení, poškození nebo zničení licence strojvedoucího je její držitel povinen bez zbytečného odkladu ohlásit Drážnímu úřadu. Oznámení provede formou žádosti o vystavení duplikátu licence. Žádost se podává na stejném tiskopise jako v případě vydání nové licence (tiskopis je v příloze č. 3), s tím, že žadatel zaškrtne volbu „2.5 duplikát“. Žadateli bude při přijetí žádosti vystaveno potvrzení o ztrátě, odcizení, poškození nebo zničení licence strojvedoucího. Potvrzení nahrazuje ztracenou, odcizenou, poškozenou nebo zničenou licenci strojvedoucího a jeho platnost je 30 dnů od jeho vydání. Za ztracenou, odcizenou, poškozenou nebo zničenou licenci strojvedoucího vyhotoví strojvedoucímu na základě již uvedené žádosti a po zaplacení správního poplatku DÚ duplikát licence.

● Dojde-li ke změně údajů v licenci strojvedoucího, vydá DÚ strojvedoucímu na jeho písemnou žádost novou licenci strojvedoucího. Žádost se podává na stejném tiskopise jako v případě vydání nové licence (tiskopis je v příloze č. 3), s tím, že žadatel zaškrtne volbu „2.3 aktualizace/změna“. Žadatel musí doložit změnu údajů a zaplacení správního poplatku. Datum ukončení platnosti nové licence se bude shodovat s datem ukončení platnosti licence, která je nahrazována.

● Duplikát licence nebo novou aktualizovanou licenci strojvedoucího zašle DÚ žadateli poštou na adresu uvedenou v žádosti, nebo si ji žadatel vyzvedne osobně na DÚ na základě zaškrtnutí bodu 2.32 v žádosti o převzetí zhotovené licence na DÚ Praha a pracovištích Olomouc nebo Plzeň, a to po výzvě DÚ, že licence je připravena k vyzvednutí. Držitel licence strojvedoucího je povinen při převzetí nové licence strojvedoucího nebo jejího duplikátu odevzdat DÚ dosavadní licenci nebo potvrzení o ztrátě, odcizení, poškození nebo zničení licence strojvedoucího, pokud mu bylo vydáno.

● Sazby správních poplatků podle sazebníku poplatků, zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů: položka 58 písm. k) – poplatek ve výši 500 Kč za vydání licence strojvedoucího (vč. duplikátu a aktualizace údajů).

Dvojice snímků Jiřího Adolfa zachycuje dopravní situace na trati u Bezpráví – elektrickou lokomotivu 123 014-3 ČDC v čele vlaku Nex 47200 a elektrickou lokomotivu 151 023-9 ČD v čele vlaku EC 115

Akáty bílé, žaluji na vás

Nedávno jsem na sociální síti narazil na diskuzi, která se vztahovala k fotografii náhodného svědka zobrazující plošné kácení stromů kolem železniční trati. Autorem byl asi cestující, fotka byla pořízena za jízdy. Většina diskutujících se pohoršovala nad vykácením zdravých stromů (o tom, v jakém stavu stromy byly, se ale nic nepsalo a z fotky to patrné nebylo) a počin Správy železnic odsoudila. Prý „když zachráníš strom, zachráníš život“. „Stromy také mají právo žít“ atp.

Nemají pravdu. 17. září 2013 jsem se podruhé narodil a hlavní roli hrál právě strom rostoucí v ochranném pásmu dráhy. Bylo příjemné ráno, v noci nepršelo ani nefoukalo, nedostal jsem tedy od výpravčího žádného „Kyrilla“. Ve 4.28 jsem vezl vlak z Kladna do Kralup nad Vltavou. V „Regíně“ spolu se mnou jelo šest cestujících a jeden kolega vlakvedoucí. Pár minut po odjezdu z Kladna, tedy ještě za tmy, na mě čekala na konci pravotočivého oblouku nepříjemnost. Tato nepříjemnost se jmenovala zdravý akát, který neměl nic lepšího na práci, než se vyvalit přes kolej. Zlomil se. Prostě jen tak. (Tedy to, že se zlomil, to mám z druhé ruky od vyšetřujícího kriminalisty. Já sám jsem jeho druhý konec ani neviděl). Zlomil se a čekal tam na mě.

Všimnout si ho za tmy bylo nemožné. Křoviska, světla svítila ven z oblouku, všiml jsem si ho na poslední chvíli. Použil jsem rychlobrzdu a skrčil se pod pult. Asi ne dost rychle, přišla docela slušná rána do hlavy, která mi ve finále přinesla 45 dní pracovní neschopnosti, pět stehů na čele, slabý otřes mozku, střepy v uchu, otok čela (později obličeje) velikosti pářících se skokanů a vědomí, že moje čelo je tvrdší než čelo „Regíny“.

Měl jsem štěstí v neštěstí. Pohotový kolega vlakvedoucí zareagoval na rychlobrzdu a v cukuletu byl v kabině. Potmě jsem mu vysvětlil, že jsme potkali strom, který jaksi neuhnul. Adrenalin zapracoval a bolest se dostavila, až když mě ujistil, že cestující jsou v pořádku, on taky a začal mi pohotově obvazovat hlavu. Krev jsem měl všude, hlava prostě hodně krvácí.

Někdy v té době (sled detailů už si přesně nepamatuji) volal výpravčí z předchozí stanice, co se děje. Rozsvítil jsem na stanovišti a z pultu na nás zírala větev. To jsme teda koukali oba… Pult byl nadzvednutý, ale vysílačku jsem nakonec našel. Řekl jsem výpravčímu, co se stalo a on pak událost nahlásil dispečerovi. Mezitím kolega vlakvedoucí zavolal IZS. Pak už to mám trochu v mlze. Pořádně si vybavuji až šití v nemocnici, kde mi pan doktor řekl, že ze mě bude úplný Harry Potter. Mám na čele jizvu ve tvaru blesku.

Během 45denní rekonvalescence jsem měl spoustu času přemýšlet nad tím, co se vlastně stalo. V první řadě jsem byl rád, že se nikomu z ostatních lidí ve vlaku nic nestalo. S tím bych se asi vyrovnával nejhůř. Ono použití rychlobrzdy někde ve filmu vypadá dramaticky. Ale mých sedm statečných spolucestujících to ustálo (anebo usedělo). Nedával jsem si tu srážku za vinu, protože prostě fyzikální zákony neznají kompromisy. Ten vlak nešlo zastavit před padlým stromem. Spíš jsem řešil sebe. Teda ani ne to, že už nebudu takový fešák, jako spíš to, jaké to bude, až pojedu inkriminovaným obloukem, a taky jestli vůbec ještě někdy budu schopný řídit vlak.

Jeden den jsem se odhodlal a v rámci vycházek si počkal na vlak, že si ten úsek zkusím projet znovu. Kolega mě vzal k sobě dopředu a koukal jsem na trať. Klepal jsem se jako osika. Nezlomil jsem se jako akát, ustál jsem to bez podpory psychologa (i ten byl ve hře). Jezdím dodnes. Jediné, co mi zůstalo, je živá vzpomínka, když projíždím daným obloukem, majáček v hlavě, když fouká, a jizva.

Mám přírodu moc rád. Vedu k úctě k ní i svou šestiletou dceru. Jsou mi sympatické občanské iniciativy, jako je Ukliďme Česko, nebo snahy o obnovu studánek. Ale moje osobní zkušenost mě jednoznačně staví proti vzrostlým stromům v okolí železničních tratí. Jednak kohokoliv z kolegů může potkat to, co mě a následky na zdraví mohou být mnohem horší – kdybych se tehdy nesehnul, mám tu větev někde v břiše. Ale vadí mi i častá zbytečná smrt dravých ptáků, kteří na vzrostlých stromech odpočívají. Vlak je vyruší z rozjímání, zazmatkují a napálí to přímo do vlaku. Samozřejmě porost kolem trati není ideální ani z hlediska srážek s vysokou a černou zvěří, v hustém porostu prostě nejsou vidět a často před vlak podběhnou na poslední chvilku.

Nemám ideální řešení stávajícího stavu. Ale fundovaní odborníci (a to já nejsem) by pro typizované úseky tratí řešení jistě našli. Protože ta otázka by ve 21. století asi neměla znít, zda kácet či nekácet. Otázkou je, co vysadit podél tratí, v jaké vzdálenosti, jestli v některých úsecích vůbec něco, jestli to úplně nutně musí být stromy… Svět přeci není černobílý, příroda nabízí možností spoustu, jen je najít a správně využít.

Já si přeji dvě věci: Ať jsem poslední strojvedoucí, kterému pracovní úraz způsobí zdravý strom! A ať se vzrostlé stromy kolem železniční trati začnou konečně koncepčně a v mezioborovém kontextu řešit!

Ladislav Choc

Poznámka redakce: Stále aktuální problematikou stromů ohrožujících bezpečnost železniční dopravy se budeme věnovat i v příštím vydání ZS, kde zveřejníme mj. i článek našeho kolegy, domnívajícího se, že při odstraňování stromů z blízkosti tratí je třeba přistupovat tak, aby nedocházelo k zbytečné devastaci velké plochy lesních porostů.

Modernizace I. koridoru v údolí Orlicí

Jedním z posledních úseků I. železničního koridoru, který dosud neprošel modernizací, je traťový úsek mezi železničními stanicemi Ústí nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí. Trať se zde vine údolím řeky Tiché Orlice, s velkým počtem oblouků a nejvyšší traťovou rychlostí 80 km/hod. To se má nyní změnit.

V květnu začala výluka zmíněného úseku, jehož modernizace má přijít na 3,4 miliardy korun. Během dvou let dojde ke kompletní obnově železničního svršku, obnově mostů, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. Traťová rychlost se zvýší na 110 km/hod.

Pro usnadnění prací dojde k vložení výhybek na zastávce Bezpráví, vznikne zde odbočka, čímž bude úsek mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem rozdělen na dva traťové úseky. Bude snadnější organizovat výluky bez nutného omezování provozu v celém úseku. Se stávající zastávkou Bezpráví se již nepočítá.

Kompletní přestavbou projde železniční stanice Brandýs nad Orlicí. Vzniknou nová nástupiště s bezbariérovým přístupem a pro přístup na ně nový podchod. S dokončením prací se počítá v polovině roku 2023.

Vzhledem ke stavbě je nutno výrazně omezit počet vlaků projíždějících tímto kritickým úsekem. Vlaky mezi Prahou a Brnem jsou proto odkloněny přes Vysočinu. Část vlaků nákladní dopravy směr Česká Třebová, Olomouc a Přerov je vedena odklonem přes Týniště nad Orlicí a Letohrad. Některé vlaky ČD Cargo směr Miedzylesie (PKP) rovněž pojedou odklonem přes Letohrad. Většina je plánována v noční době. Zde dochází ve stanicích mezi Týništěm nad Orlicí a Letohradem ke zrušení dopravního klidu.

Jeden pár nákladních vlaků ČDC Pn 65601 / 62224 byl v době přípravy tohoto článku veden v dopolední době. V čele vlaků jsou převážně dvojice motorových lokomotiv řady 750. Není ale jisté, jak dlouho tyto dopolední odklony budou jezdit. Situace se může měnit z provozních a ekonomických důvodů.

Jiří Adolf

Pozvánka do invalidního důchodu

Po přečtení článku ***Dokáží kontroly odpočinků zabránit nehodám?*** v č. 11/2021 ZS se mně vybavil rozhovor ze závěru roku 2016 s bývalým železničním okrskovým lékařem MUDr. Antonínem Vítězslavem Pučálkou, jehož vzpomínky mohli čtenáři tohoto časopisu číst počínaje jeho číslem 2/2017. Doktor Pučálka (dnes na zaslouženém odpočinku) široce hovořil o nemocích způsobených nepravidelným pracovním cyklem v nepřetržitém železničním provozu. Vedle poruch zažívacího ústrojí se jednalo o choroby kardiovaskulární a také poruchy neurologické. Jejich léčení je často svízelné a nezřídka postižení železničáři nemohou vykonávat dosavadní profesi nebo dokonce končí v invalidním důchodu. Smutnou realitou jsou i předčasná úmrtí takto postižených pacientů.

O problematice předčasných úmrtí strojvedoucích jsem psal již v článku *Spěchající smrt,* který byl otištěn v č. 1/2003 ZS. Později i v jiných úvahách, např. v článku *In memoriam* v č. 23-24/2017 ZS. Mimo jiné jsem navrhoval vytvoření analytické vědecky fundované studie vedoucí zejména k prevenci příčin předčasných úmrtí u profesí pracujících v nepřetržitém železničním provozu. Taková práce byla realizována v letech 2008/2009 jako projekt HR 176/08 zadaný Ministerstvem práce a sociálních věcí s poněkud předlouhým názvem: *Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR*. Na realizaci studie, jejíž výsledky jsou stále přístupny na internetu, se významným způsobem podílela Federace strojvůdců České republiky. Bohužel lze konstatovat, že její využití v praxi, tedy k vytvoření podmínek eliminujících zdravotní rizika ve studii popsaná, je zcela nedostatečné. To ostatně potvrzuje i v úvodu tohoto zamyšlení jmenovaný článek kolegy strojvedoucího z ČD Cargo.

Čtenář těchto řádků si jistě položí otázku, proč se tato vědecká studie nestala vodítkem pro zlepšování pracovních podmínek zejména u dvou rozhodujících dopravců v ČR, tedy Českých drah a ČD Cargo. Mezi léty 2008 až 2021 se v čele resortu dopravy vystřídalo 12 ministrů. Současný ministr je ve funkci od ledna 2020. Ve stejném období máme již sedmého šéfa Českých drah. Ani u společnosti ČD Cargo, založené 1. 12. 2007, nebyla situace ve vedení firmy nijak stabilní. Uklidnění nastalo až s příchodem Ivana Bednárika na konci roku 2014. Ten je od prosince 2020 generálním ředitelem Českých drah, jeho vedoucí funkci v ČD Cargo převzal Tomáš Tóth. V podmínkách, kdy nejen ministr, ale i generální ředitel firmy v majetku státu musí pracovat s vědomím, že zítra může být odvolán, lze jen těžko hovořit o koncepční práci. O práci ve prospěch zlepšení pracovních podmínek provozního personálu, tedy zejména strojvedoucích a vlakových čet, ale i ostatních profesí pracujících v nepřetržitém pracovním režimu. A navíc: Žádný generální ředitel nedohlédne až na poslední provozní pracoviště. A publikovat své názory v novinách? To chce notnou dávku odvahy, neboť platilo, platí a bude platit to, co řekl již v prvním století našeho letopočtu skladatel bajek Phaedrus (kol. 15 před n. l. až 50 n. l.) žijící v Římě: *Jak škodí často říkat pravdu!*

Od realizace zde již zmíněné studie uplynulo takřka dvanáct let. Studie se zúčastnili ještě strojvedoucí jezdící do ukončení provozu parní trakce v r. 1980 na parních lokomotivách. Domnívám se, že nastal čas na vytvoření nové studie, která detailně popíše vliv nových trakcí na zdraví strojvedoucích v nepřetržitém a nepravidelném pracovním cyklu.

Závěrem: Složení směn, tak, jak je popisuje náš kolega z ČD Cargo, je v krátkodobém horizontu poukázkou k dispenzární péči u lékaře - internisty, a to buď z oboru kardiologie, nebo gastroenterologie. V dlouhodobém horizontu pak pozvánkou do invalidního důchodu. A v tom nejhorším případě cestou do černě orámované rubriky Poslední rozloučení v některém z odborových periodik. **Uvědomují si to ti, v jejichž kompetenci je vytváření vhodných pracovních podmínek a i řešení stavu popsaného v článku jmenovaného v úvodu tohoto zamyšlení?**

Vladimír Selucký

Poznámka redakce: Výsledky Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR, realizované v letech 2008/2009, jsou umístěny na internetové adrese: http://www.mpsv.cz/files/clanky/9126/HR176_08-zaverecna_zprava.pdf

Bezpečnost a ochranu zdraví nelze stavět jen na osobní odpovědnosti a vzájemné důvěře

V tomto vydání Zájmů strojvůdce věnujeme obsáhleji pozornost problematice zavedení ověřovacího provozu nového postupu při manipulaci se spojkou centrálního napájení vlaku. Komplexně informující článek připravil člen prezidia FSČR Josef Bock, který za naši profesní odborovou organizaci vedl jednání s představiteli Odboru provozu osobní dopravy GŘČD. Vedoucí oddělení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci FSČR **Josef Daněk** k této problematice ještě připomíná, čím ve svém vyjádření argumentovala naše komise BOZP: „**Nesouhlasíme s tím, aby ověřená, průkazná a bezpečná řešení**, která platí takřka dvě desetiletí, **byla nahrazena změnou, která představuje nové technologické (provozní) postupy**. Touto změnou totiž dojde k významnému snížení úrovně bezpečnosti práce u zaměstnanců, kteří tuto činnost vykonávají. Ostatně dále si toto opatření vyžádá i **celou řadu nových rizik, která nebude možné eliminovat bez vynaložení technických, finančních a důsledných organizačních opatření**.

Z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci **nelze stavět jen na odpovědnosti a důvěře mezi strojvedoucím a zaměstnancem manipulujícím s topnou spojkou**. Pokud dojde k problému, při ústním vyjádření bude zaměstnanec tvrdit, že strojvedoucímu řekl, aby navodil bezpečný stav, a strojvedoucí zase může uvést, že mu nic neřekl. V tento okamžik nastává tvrzení proti tvrzení.

A argumentuje-li se nahráváním zde již zmíněné komunikace? Vyvstává otázka, na jakých sítích budou tyto vzájemné komunikace mezi zaměstnanci uskutečňovány? Monitoring všech sítí je zajišťován v jednotlivých uzlech (železničních stanicích) pomocí zařízení REDAT. V některých stanicích ovšem není nahrávání vůbec možné. Ať už ale je to v praxi jakkoliv, nesmí pak docházet k přeslechům a zaměstnavatel musí doložit při jakémkoliv incidentu či mimořádné události, tedy při úrazu v souvislosti s manipulací spojky centrálního napájení, úplný a srozumitelný průběh komunikace mezi strojvedoucím a zaměstnancem obsluhující centrální napájení.

Chomutovské loučení se službou na dráze

Společná fotografie u lokomotivy 163 087-0

Sobota 29. května byla nadmíru významným dnem pro dva naše chomutovské kolegy, strojvedoucí Českých drah a členy Federace strojvůdců České republiky, kteří se přišli do svého depa rozloučit nejen se službou na naší dráze, ale v neposlední řadě samozřejmě i se svými spolupracovníky. Na jaře tohoto roku totiž do výslužby odešli tito pánové – již k poslednímu dubnovému dni **Milan Žák** a k 31. květnu 2021 **Josef Hrbek**.

Jejich profesní a pracovní životopis byl shodou okolností vlastně velmi podobný. Kolega **Milan Žák** se vyučil v letech 1972 až 1975 na odborném železničním učilišti mechanikem motorových lokomotiv a vozů, aby si pak ještě dodělal roční nástavbu v Nymburce zakončenou v roce 1976 maturitou. K prvnímu červenci téhož roku pak nastoupil do tehdejšího lokomotivního depa Chomutov a od 29. května 1984 zde pracoval jako strojvedoucí.

Kolega **Josef Hrbek** se mechanikem motorových vozů a lokomotiv vyučil na odborném železničním učilišti v letech 1973 až 1976. Po vyučení rovněž nastoupil do chomutovského lokomotivního depa ČSD, aby zde od 30. října 1980 vykonával strojvůdcovskou profesi.

Výbor a členové základní organizace FSČR Chomutov oběma těmto kolegům děkují za dlouholetou práci, kterou odvedli na naší železnici, a na zaslouženém odpočinku jim přejí pohodu, osobní spokojenost a samozřejmě hlavně zdraví.

Snímky z tohoto nedávného chomutovského loučení se službou na dráze pořídil kolega Alois Sedlařík.

Na jaře tohoto roku odešli do výslužby rovněž dva naši chomutovští kolegové – Josef Hrbek (vlevo) a Milan Žák

21 let od tragédie v Malé Morávce

Patnáctého května proběhlo již jednadvacáté setkání kolegů a přátel strojvedoucího Pavla Trojka, který právě v tento den v roce 2000 zahynul při železničním neštěstí v Malé Morávce.

V loňském roce jubilejní dvacátý ročník nemohl kvůli pandemii proběhnout, letos již situace naštěstí byla příznivější. Příznivé bylo v tento rok dokonce i často tak nevyzpytatelné jesenické počasí a nic tedy nebránilo velkému množství nadšenců provětrat své bicykly po dlouhém zimním spánku. A tak převážná většina účastníků akce přijela k Pavlovu pomníčku právě vlastními silami, neboť z důvodu výluky na trati 310 z Krnova do Bruntálu nemohl být vypraven zvláštní motorový vůz, jenž při této příležitosti vždy vyjíždí na trasu vedoucí z Krnova do Malé Morávky.

Chtěl bych tímto za všechny poděkovat za podporu našemu zaměstnavateli, akciové společnosti České dráhy, ale samozřejmě také ZO FSČR Krnov za organizaci této již tradiční společensko-sportovní a pietní akce. A v neposlední řadě patří naše díky rovněž prezidiu Federace strojvůdců České republiky a kolegovi Jardovi Vincourovi, který se tohoto setkání pravidelně účastní.

Přikládáme fotografii pomníčku, u kterého se po položení smuteční výzdoby sešli všichni účastníci této akce, kteří přijeli uctít památku Pavla Trojka.

Čest jeho památce!

Za ZO FSČR Krnov Zdeněk Kozelský

Kapitoly z historie brzdění vlaků

V úplných začátcích železničního provozu se brzdily vlaky úplně stejně, jako byly brzděny tehdejší silniční povozy, z jejichž konstrukce také první železniční vozy vycházely. Brzdilo se jednoduše – buď pomocí dlouhé páky a dřevěného brzdového špalíku, nebo pomocí šroubovice ovládané klikou a přes mechanický, zpravidla pákový převod opět na dřevěný špalík. Takto se v prvopočátcích brzdily i první automobily. V železničním provozu bývaly obrzděny pouze tendry lokomotiv, teprve později byly obrzděny i lokomotivy. Se vzrůstající rychlostí a také délkou vlaků však přestávala brzdná síla lokomotivy postačovat, a tak začaly být brzdovým zařízením vybavovány i vozy. Zpravidla to byl nějaký pákový přenos síly ovládaný šroubovicí. Bylo ovšem nutné, aby brzdaři (nová funkce na vlaku) postupovali stejně.

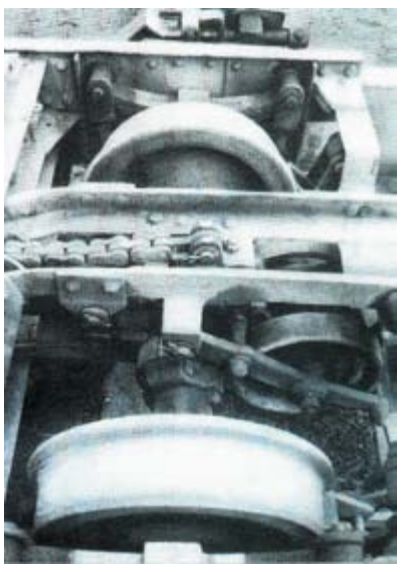
A tak se v drážních předpisech objevily zvukové návěsti pro brzdu. A světe, div se, vydržely beze změn v předpisech až do dnešní doby. Zabrzděte mírně – jeden krátký zvuk pro snížení rychlosti, zabrzděte úplně – tři krátké zvuky pro zastavení vlaku. Povolte brzdy mírně – jeden dlouhý a jeden krátký zvuk a povolte brzdy úplně – jeden dlouhý a dva krátké zvuky pro úplné povolení brzd. Stejná návěst, povolte brzdy úplně, se používá při potvrzení přijetí návěsti ODJEZD, je to taková relikvie z dob, když na nákladním vlaku byl jeden nebo více brzdařů. A do třetice všeho se naprosto stejná návěst dodnes na dráze používá ještě v jednom případě. Dnes po letech si již přesně nepamatuji to znění předpisu, ale návěst jeden dlouhý a dva krátké zvuky dávané opakovaně nejméně po dobu jedné minuty lokomotivní houkačkou nebo píšťalou znamená požární poplach. Té návěsti jsme říkávali: Povolte brzdy hasiči. Byla to i taková mnemotechnická pomůcka pro přezkoušky.

V předpise D1 z roku 1964 se píše: *„Zvukovou návěstí dává strojvedoucí příkaz k brzdění průvodčímu obsluhujícímu ruční brzdy.“* Tehdy ještě na některých nákladních nebo tzv. smíšených vlacích jezdili tzv. brzdaři, ale sám jsem je nikdy na „svém“ vlaku neměl. Poznali se na dálku, vysoké teplé boty, dlouhé kabáty skoro až na zem, v zimě stejně dlouhý kožich, tahali s sebou i jednu zarážku a mj. i plechovou krabici s třaskavkami pro případné krytí vlaku. Přestože jsme dnes v oblasti brzdění vlaků mnohem dále, tyto zvukové návěsti pro brzdu v předpisech jsou stále. Otázkou je, kdo by se těmito zvukovými návěstmi řídil, když dnes je často na vlaku jedinou osobou odborně způsobilou právě jen strojvedoucí.

Ve 30. letech 19. století byla používána páková brzda s dřevěným špalíkem (dubovým), který působil jen na jedno kolo dvojkolí. O deset let později se již zavádějí vřetenové brzdy, ale ty stále ještě působí jen na jedno kolo! Při poměrně malých rychlostech zřejmě tolik nevadilo nestejnoměrné brzdění na jednotlivých vozech, i když to jistě způsobovalo škubání v soupravě. Brzdaři dávných dob stáli na svých vyvýšených plošinách, kde přes střechy vozů měli dobrý výhled na lokomotivu a jako potvrzení zvukové návěsti viděli i množství páry od parní píšťaly. Později byly brzdařské plošiny zakryty budkami, aby byli alespoň trochu chráněni před nepřízní počasí. Vývoj brzd však šel neustále kupředu. Šlo hlavně o to, aby vozy v soupravě brzdily současně a pokud možno stejnou silou. Byla patentována řada různých jiných způsobů brzdění, třeba řemenové, řetězové. Ale ani jeden z těchto způsobů neumožňoval současné ovládání brzd. Tedy až do doby vynálezu tzv. lanové nebo provazcové brzdy.

První varianta této brzdy – dlouhé lano spojovalo všechna vozidla na vlaku. Lano uvolněné = brzda povolená. Napínáním lana z lokomotivy se brzdilo. To byl vynález jakéhosi pana Extera z r. 1847. Výhodou bylo současné ovládání všech brzd, nevýhodou pomalé brzdění, které navíc vyžadovalo velkou sílu. Mnohem lepších výsledků dosáhlo Newallovo řešení. Brzdu uvádělo do činnosti povolení napnutého provazce. V případě nebezpečí stačilo přerušení provazu a vlak se sám zastavil. Byla to první brzda, kde fungovala samočinnost. Proto také musel mít každý člen vlakového doprovodu u sebe ve službě ostrý nůž, viz *„Nařízení císařské, dané dne 16. listopadu 1851“* (v platnosti od 7. ledna 1852).

Ale vývoj jde stále dopředu a již v roce 1856 je patentována brzda Heberleinova. Byla to stále lanová brzda, ale brzdící účinek se zvyšoval využíváním pohybové energie vlaku. A při vybavení střešními kladkami připouštěla i řazení nebrzděných vozidel do souprav. Po náročných zkouškách ji převzaly německé i rakouské železnice. V r. 1885 získala tato brzda zlatou medaili na světové výstavě v Londýně. V českých zemích byla vyvinuta podobná brzda, kterou si patentoval jakýsi L. Becker. Změnou přenosu rotačního pohybu znásobujícího sílu brzdění dosáhl nejen zjednodušení brzdy, ale zlepšila se i její funkce a téměř vymizelo zablokování dvojkolí. Místo lana nad střechou byly pod vozy vedeny řetězy a spojování mezi vozy umožňovaly přenosové tyče se speciálními hlavicemi. Jedna výhoda navíc byla, že při posunu se skupinou vozů je bylo možné brzdit z boku. Tento typ brzdy pak u nás používala společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda. Ale ani tento systém dlouho nevydržel, a tak se lanové brzdy přesunuly jen na místní dráhy. Ale někde vydržely obdivuhodně dlouho. Poslední v Čechách dosloužila až v šedesátých letech 20. století na trati z Frýdlantu v Čechách do Heřmanic (v sousedním Sasku pak ještě o několik desetiletí déle). Tehdy zaniklo i ustanovení předpisu D1, podle nějž se měl vlakvedoucí přesvědčit, zda on sám a všichni průvodčí mají u sebe ostrý nůž. Lano totiž mělo průměr 15 mm.



Heberleinova provazcová brzda

Pokračování

Josef Oliva

Penzista vzpomíná: Vytrestaní šprýmaři

Jednoho dne jsem měl dopolední nástup a po chvilce čekání si mne strojmistr zavolal a povídá: *„Škáchovi nepřišel pomocník na Hradec, nechceš mu udělat mechanika?“* No tak to byla zprávička. Renda Škácha byl totiž můj velmi dobrý kamarád. Začínali jsme spolu v depu a poprvé jsme se potkali v kurzu na pomocníka strojvedoucího. Tam jsme našli společnou řeč přes modelovou železnici. On měl sice H0 a já TT, ale to nevadilo. Navštěvovali jsme se navzájem a já měl doma postavené modelové kolejiště, kde jsme vždycky řádili jak malí kluci. Nakonec mi po letech dělal i svědka na svatbě. Takže takovou lákavou nabídku jsem nemohl odmítnout a okamžitě jsem souhlasil.

Šichta krásně ubíhala, i když to do Nymburka jako obvykle drhlo. Dostali jsme se až do Kostomlat, což je stanice před Nymburkem. Výpravčí nám vzkazoval, že budeme stát na dispozici Nymburka. Takže Renda zastavil na čtvrté koleji před návěstidlem. Na třetí koleji stál další vlak s mašinkou řady 121, který taky čekal, až dá Nymburk zelenou. Jelikož jsme stáli skoro ve stejné úrovni, viděli jsme oknem na sedačce zlomenou postavu s hlavou zvrácenou dozadu a s nohama na pultě, jak v té pohádce *„leží tam v komoře, nožky má nahoře“*.

Kdo zná řadu 121, tak ví, že sedačka tam šla dát jen dopředu nebo otočit na bok, protože noha od sedačky byla napevno k podlaze, takže když si chtěl člověk udělat pohodlí, tak otočil sedačku bokem a vyhodil kopyta na pult, jak se říkalo. Proto tam fíra dělal krkolomné cvičení, když si chtěl dát to předpisem zakázané dvacet.

Ve zlomené postavě jsme okamžitě poznali velmi známou ústeckou figurku, uvedu jen jméno Karel. Renda ho chvilku pozoroval a pak povídá: *„Ten ho ale pěkně bere, hele, mám takovej nápad. Vezmi olejničku a jdeme, trochu mu vylepšíme šichtu!“* Pro mladší

Pokračování na str. 4

*K poslednímu květnovému dni tohoto roku ukončil svoji více než čtyři desetiletí trvající práci na železnici kolega **Jiří Šlahor**, strojvedoucí ČD Cargo a v neposlední řadě rovněž člen mostecké základní organizace Federace strojvůdců České republiky. V letech 1971 až 1974 se vyučil na drážním učilišti v Sobědruhách a poté čtyři roky studoval SPŠ Děčín. Po ukončení tohoto studia pak již nastoupil do tehdejšího lokomotivního depa ČSD Most, kde od prvního ledna 1981 působil jako strojvedoucí. Kolegové ze ZO FSČR Most a ostatní spolupracovníci mu děkují za vykonanou práci a na zaslouženém odpočinku mu přejí všechno nejlepší, spokojenost a především zdraví. Snímky s ústeckou „Uhelkou“ E469.2001 (122.001-1) v retronátěru, tedy v podobě, jak byla vyrobena v Plzni v roce 1967, kolegovi Šlahorovi pořídil 28. května Alois Sedlařík*

Historická kolejová vozidla ČD do sbírek NTM

Další část historických železničních vozidel Českých drah přejde do sbírek Národního technického muzea (NTM). Završí se tak několikaleté společné úsilí při záchraně technických památek zachycujících vývoj drážní dopravy a železničního průmyslu v bývalém Československu. Smlouvu, která stvrdila prodej historických vozidel do sbírek muzea, podepsali v červnu předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik a generální ředitel NTM Karel Ksandr. Slavnostní akt proběhl v jídelním voze císařského vlaku Františka Josefa I., který je součástí expozice muzea.

Uzavřená smlouva zahrnuje celkem 66 položek – 18 hnacích vozidel, 17 osobních vozů, 27 služebních, poštovních a nákladních vozů, několik vozidel pro údržbu železniční infrastruktury a také dva úzkorozchodné podvalníky. Na seznamu jsou legendární lokomotivy, vozy a jednotky, známé pod přezdívkami Čmelák, Brejlovec, Singrovka či Kredenc, dále jeden z prototypů šestikoláku, třívozová jednotka Žabotlam a další. Mezi technikou jsou i unikáty, např. železniční kolejový jeřáb EDK 1000 nebo východoněmecký motorový vůz pro údržbu trakčního vedení. Všechna vozidla již byla NTM předána a umístěna do jeho depozitárních prostor. Muzeum za vozidla zaplatí po zdanění přes 21 milionů korun, které ČD využijí při další péči o svá historická vozidla. *(TSČD)*

Zemřel kolega Antonín Foltýn

S velkým smutkem jsme přijali zprávu, že dne 2. června 2021, po boji s těžkou nemocí, zemřel ve věku nedožitých 70 let náš kolega, pan **Antonín Foltýn**. Rozloučení se zesnulým se konalo 16. června v chrámu Páně v Praze-Uhříněvsi.

Dlouholetý funkcionář naší profesní odborové organizace působil jako předseda základní organizace Federace strojvůdců v Kroměříži a poté, na přelomu devadesátých let a vstupu do nového milenia, po několik let i jako člen prezidia FSČR, který byl do tohoto orgánu zvolen jako zástupce oblasti Olomouc. Mezi hlavní témata, jimž zde ve své odborové práci věnoval svoji pozornost, patřily bezpečnost a ochrana zdraví při práci, zlepšování pracovních, mzdových a sociálních podmínek strojvedoucích, ale vedle toho v neposlední řadě také problematika legislativy zaměřené na železniční dopravu. Několikrát byl rovněž členem našeho týmu pro kolektivní vyjednávání u Českých drah.

Děkujeme všem, kteří tohoto našeho kolegu znali a společně s námi tichou vzpomínkou uctí jeho památku.

Kolegové z prezidia FSČR, základní organizace a přátelé a spolupracovníci

Penzista vzpomíná: Vytrestaní šprýmaři

Dokončení ze str. 3

kolegy vysvětlím, že tenkrát byla na každé mašině konev s kompresorovým olejem, aby si strojvedoucí mohl dolít olej do kompresoru, protože některé kompresory měly vlivem opotřebení tak velkou spotřebu oleje, že když se odvodňovala hlavní jímka, tak místo vody vytékala taková bílošedá emulze, která udělala pod mašinou pěkně velkou louži, což by v dnešní době byla ekologická katastrofa prvního stupně a holčička Greta by asi zešílela.

Taky byl na mašinách větší kbelík s pískem a nějaké skromné nářadí, většinou klíč 55 X 60, občas ohnutý šroubovák a při velkém štěstí i kleště kombinačky, kdy čelisti kleští při zavření seděly tak na dvou milimetrech. Prostě bída. Stav nářadí se zlepšil až po letech, když dorazilo hnutí BBH. Ta zkratka znamenala „Brněnsko-bratislavské hnutí“, což byla iniciativa dvou jmenovaných dep, která se rozhodla ustanovit pravidla pro zlepšení stavu lokomotiv, včetně jejich výbavy. Takže naše depo to okamžitě převzalo a zavedlo také. Znamenalo to práci navíc, jelikož na mašině byl nový sešit, kde v kolonkách bylo uvedeno, co který strojvedoucí musí vyčistit, třeba stupínky ve strojovně, stanoviště atd. To se po vykonání práce stvrdilo datem a podpisem. No a taky byly na mašiny dodány černé desky s nářadím, kde bylo vyznačeno bílými symboly příslušné nářadí, takže bylo hned vidět, co schází.

Ale to jsem silně odbočil, takže se vraťme zpátky do Kostomlat, kde právě dva syčáci mažou olejem a vazelínou, kterou jsem čirou náhodou našel ve strojovně, nebohému a stále spícímu Karlovi, koleje před mašinou, a to v délce asi pětadvaceti metrů. Po vykonání díla honem zpátky na mašinu a čekat. A nečekali jsme zas tak dlouho. Projel rychlík na Nymburk a už jsme viděli, jak se točí výhybka ze třetí koleje, a po chvilce na návěstidle skočily dvě žluté. Karlík pořád chrupal, takže Renda silně houkl houkačkou. To Karla probralo, chvilku mu trvalo, než se zkoncentroval, ještě na nás zařval *„Díky kluci!“*, odbrzdil a najel do stupňů. Vlak se hnul, jelikož mu k místu předpokládané srandy zbývalo nějakých pět metrů. Pak první náprava lokomotivy dosáhla bodu Zero.

Okamžitě se ozval svist roztočené nápravy a rána, jak zaúčinkovala skluzovka a vyhodila mu hlavní vypínač s hezkým efektem padajících sběračů od troleje. Bylo vidět, jak Karlík rumpluje s brzdičem a snaží se tam narvat švih, protože si myslel, že má přibrzděný vlak. Pak nahodil vypínač, zvedl sběrače, ozvalo se trojí syknutí ventilů na pneumotoru a už se znovu roztáčela první osa do vyšších otáček. Teď byl Karel ale ve střehu, takže pískoval, až se od kol prášilo, přibrzďoval mašinu, až jiskry lítaly a zem se třásla. Vazelína s olejem ale zcela snížila přilnavost kol vůči koleji, a tak opět padaly sběrače. No, my jsme se tam mohli na stanovišti umlátit smíchy.

Karel s tím marně bojoval, rychlost vlaku byla jak v té dětské hře „tři šnečí“. Takže zábava v přímém přenosu gradovala až do chvíle, než zachrčel blafák čili staniční rozhlas a z amplionu se ozval naštvaný hlas výpravčího: *„Tak co tam děláš na tý třetí? Od Lysý je tady za chvilku osobák, tak dělej a nezdržuj!“* Karel by rád opustil stanici, ale na nymburské záhlaví je to nepatrně do kopečka, a tak měl silné potíže. Takže nakonec říkám: *„Rendo, ten se nevyhrabe, kouká z toho průšvih, já vezmu písek, ty vezmi pucvol a musíme mu jít na pomoc!“* Renda to uznal s dovětkem, že jsme mu to namazali na moc velkou vzdálenost, a tak jsem popadl vědro s pískem, Renda balík pucvole a už jsme šupajdili ke třetí koleji. Karlovi jsme ukázali, ať stojí. A to už jsme my leštili kolejnice pucvolí, sypali písek pod celou mašinu a následný dlouhý úsek před ní. Potom jsme pokynuli Karlovi, ať vyrazí. Karel nás sledoval už při práci a došlo mu, co jsme na něj upekli, takže za to vzal a z okna na nás křičel slova díků ve smyslu: *„Vy všiváci, počkejte v depu!“*

Teď už mu to jelo v pohodě, takže rychlost vlaku se zvyšovala a po chvilce okolo nás projel poslední vůz vlaku. Pohled na nás dva byl ovšem tristní. Stáli jsme tam jak dva špinavci, zpocení, ruce až po lokty od oleje a šmíru a zaprášení od písku, jak mlynářské pytle. Skvělej fór. Potom jsme hledali v okolí nějakou strouhu s vodou, abychom si mohli alespoň umýt ruce.

Následně jsme dojeli do Hradce Králové a šli spát na nocležnu. Po spánku se zapřáhly Wapky na elektrárně v Opatovicích a ve tři ráno už jsme zase stáli na dispozici, tentokrát ve Velkém Oseku. Na stanovišti se svítilo, jelikož se nám nechtělo spát, já si četl noviny, Renda tam něco psal a do toho hrál magneťáček rockové pecky od Led Zeppelin a Pink Floydů. Najednou jsem koutkem oka zaregistroval postavu blížící se k mašině. Postava přišla až k nám, skočila na schůdky a otevřela dveře. Než jsem stačil dveře zase zavřít, chlap už na nás mával průkazkou revizora bezpečnosti železniční dopravy. Zrovna se totiž konala takzvaná noc dlouhých nožů, kdy všichni revizoři vyrazili do terénu na přepadové kontroly a v noci měli ideální podmínky, že někoho nachytají, hlavně při spánku.

Takže jsem rychle vypnul magneťák, což revizor samozřejmě viděl, ale nějak to přešel a začal s kontrolou. Nic nenašel a tak povídá: *„No, soudruzi, máte tady vše v pořádku, hlavně že ve službě nespíte a ten magneťák jsem jako neviděl. Doufám, že to neposloucháte za jízdy!“* Málem jsme si ukroutili hlavy, vždyť přece víme, že je to zakázané, že jo. Tak nějak se s tím spokojil a odešel. Pochopitelně, že cestou do Ústí se magneťák málem zavařil.

Tak to je pro tentokrát vše…

Zdeněk Sedlák
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem

Poslední příležitost objednat si kalendáře FSČR na rok 2022!

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 trakce, 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***. **Objednávky je nutno poslat co nejdříve, nejpozději ovšem do pátku 2. července 2021!** K tomuto datu bude totiž objednávaný počet kalendářů uzavřen a na případné další, až po takto stanoveném termínu zaslané objednávky, již bohužel nebude možno brát zřetel!

Tiskové středisko FSČR

Letní pohoda s internetem VPN Family

3 GB dat na 3 měsíce za cenu jednoho

Nemáte ještě v mobilním telefonu, tabletu či notebooku datové připojení a nebaví vás hledat v okolí Wi-Fi sítě? Právě teď je ta nejlepší příležitost si ve VPN Family pořídit rychlý mobilní internet. Objednejte sobě nebo svým blízkým ve VPN Family – O2 datový tarif s 1,5 GB nebo 3 GB a ve VPN Family – Vodafone tarif se 3 GB dat**. V červnu a červenci získáte zvolená data zdarma a poplatek zaplatíte až za měsíc srpen**. Akci mohou využít všichni, kteří nemají na svém telefonním čísle aktivní internet minimálně v květnu. Akce platí i pro mobilní internet do tabletů či notebooků. Díky datům můžete nejenom využít přehled o dopravě při navigaci na dovolenou, ale třeba i sdílet fotografie s vašimi blízkými nebo si oprášit slovíčka pomocí některé z mobilních aplikací. Tak neváhejte a objednejte si datový tarif co nejdříve. Čím dříve tarif objednáte, tím více ušetříte.

NOVINKA: VOLEJ NONSTOP VE VPN FAMILY – O2

Nová služba Volej NONSTOP ve VPN vám **za 30 Kč měsíčně** umožní neomezené volání v síti VPN Family – O2 a do VPN skupiny ČD (972 xxx). Pokud máte příbuzné nebo známé s VPN Family – O2, můžete výrazně ušetřit. Službu si můžete aktivovat k tarifu „VÍM“ nebo pro „7kačku“.

Stále také můžete využít Volej NONSTOP v síti O2 nebo Vodafone. S touto službou voláte neomezeně v síti vašeho operátora za 70 Kč měsíčně. Ideální kombinace je s tarifem 7kačka, s kterým můžete celý měsíc volat neomezeně v síti operátora pouze za 77 Kč.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále *https://family.cdt.cz* nebo na telefonním čísle 972 111 333. Na portále je umístěna také kalkulačka pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!

Společenská rubrika

V první červencové dekádě roku 2021 se opět trochu zvýší věkový průměr členů Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem. Tentokrát je naším jubilantem jeden ze zakládajících členů Klubu, emeritní strojvůdce a také příležitostný strojmistr strojové stanice Lysá nad Labem, pan **Ludvík Hodboď**. Od 6. července bude po celý rok jako svůj současný věk uvádět číslovku 75. Ludvíku, přejeme Ti nejen k tomuto slavnostnímu dni, ale hlavně do doby nadcházející mnoho zdraví, štěstí a životní pohody. Za Klub Jaroslav Krupička

***

Svá významná životní jubilea oslaví v měsíci červenci dva naši členové ze základní organizace FS Chomutov. Jsou to strojvedoucí ČD Cargo, pan **Luboš Bohuňovský**, který 7. července oslaví své 60. narozeniny, a strojvedoucí ve výslužbě, pan **Jiří Jenčík**, který 21. července oslaví své 75. narozeniny. Oběma srdečně gratulují a hodně štěstí, zdraví a spokojenosti do dalších let přejí všichni kolegové a kamarádi z chomutovské ZO Federace strojvůdců.

***

Z provozního pracoviště ČD Nymburk odešel 7. června do důchodu náš kolega **Karel Soukal**. Všichni členové nymburské základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

Dne 30. června končí svoji pouť s železným ořem náš dlouholetý kolega **Jiří Grečnár**. Do dalších let zaslouženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace FSČR Přerov

***

V poslední červnový den slaví své významné životní jubileum – 75. narozeniny – PhDr. **Ladislav Valihrach**, příznivec železnice, historik a vlastivědný pracovník, který je v neposlední řadě rovněž dlouholetým aktivním dopisovatelem našeho časopisu. Do dalších mnoha let přejeme jubilantovi jen to nejlepší, elán a životní energii a k tomu samozřejmě především zdraví. Redakce a redakční rada Zájmů strojvůdce

***

V měsících květnu a červnu oslavili svá jubilea naši kolegové ze základní organizace Česká Třebová: 26. 5. prvních padesát let **Filip Maršík** (ČD Cargo), 25. 5. pětapadesáté narozeniny **Jan Zika** (ČD) a krásnou metu 60 let 19. 6. **Pavel Šimek** (ČD Cargo). Všem jmenovaným dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě. Výbor a členové českotřebovské ZO Federace strojvůdců

***

Osmého července se dožívá první padesátky kolega **Oldřich Malčánek**, strojvůdce společnosti Sokolovská uhelná a člen naší profesní odborové organizace. Oldo, vše nejlepší, pohodu a spokojenost do mnoha dalších let Ti přejí kolegové z karlovarské základní organizace Federace strojvůdců.

***

Významné životní jubileum 70 let oslaví 10. července náš kolega ve výslužbě, pan **Karel Lux**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí vše nejlepší a zejména zdraví.

***

Mezi našimi jubilanty jsou i dva naši čerčanští kolegové. Desátého července slaví svých 65 let **Zdeněk Vosátka** a o dva dny později bude 45. narozeniny slavit **Ondřej Fulín**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Čerčany jim blahopřejí a do dalších let přejí hodně spokojenosti, pohody a pevné zdraví.

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