

● V Olomouci bylo předáno ocenění policejního prezidenta České republiky dvěma našim kolegům ze základní organizace Valašské Meziříčí ... str. 1 ● Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic ke schválené změně nařízení vlády č. 589/2006 Sb. ... str. 1 ● Nepříliš smysluplný dotazník s otázkami „mimo mísu“ ... str. 1 ● Moderní lokomotivy a ztráta koncentrace – II. ... str. 2 ● Zkušenost s výměnou licence a reakce Drážního úřadu ... str. 2 ● Dvakrát na téma kácení stromů v blízkosti železničních tratí ... str. 2 ● Nás fotbalový tým se vrátil na scénu ... str. 4 ●

číslo 17

15. září 2021
ročník 74



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Policie ČR ocenila příkladný občanský postoj trojice železničářů

Za občanský příkladné označil ředitel Krajského ředitelství policie Olomouckého kraje, plukovník Mgr. Tomáš Landsfeld, jednání trojice železničářů, jež pozval na setkání, kde jim předal ocenění Policie České republiky. Naším valašskomeziříčským kolegům, strojvedoucímu ČD Cargo Milanu Mikulenkově a strojvedoucímu Českých drah Josefu Krutílkovi, byla udělena plaketa policejního prezidenta ČR za záslužný čin a vlakvedoucí ČD Jana Moravčíková převzala při této příležitosti medailon udělovaný krajským ředitelem.

Setkání, konané v Olomouci v předposlední srpnový den, se vlastně svým způsobem stalo tečkou za událostí, k níž došlo přesně před devíti měsíci, a sice 30. listopadu 2020 ve vlaku Sp 1427 jedoucím z Hranic na Moravě do Střelné. Tricetiletý recidivist, jenž byl pod vlivem návykových látek, v něm v době,

kdy platil vládou vyhlášený stav nouze, odmítal dodržovat platná protiepidemická opatření, verbálně napadal cestující a dokonce na ně plival. Nedbal ani napomenutí, kterého se mu dostalo od spolucestujících, jímž byl strojvedoucí Milan Mikulenk. Toho naopak fyzicky napadl, a když neuspěl, vrátil se s nožem a způsobil mu bodná zranění. I přesto se právě tomuto našemu kolegovi podařilo útočnicka zpacifikovat, když mu v tom pomohl i strojvedoucí spěšného vlaku Josef Krutílek, kterého na místo konfliktu přivolala vlakvedoucí Jana Moravčíková. Nebezpečný pachatel, který byl kolegy odzbrojen, z místa činu sice uprhl, ale již po několika hodinách ho kriminalisté zadrželi a soudce rozhodl o uvalení vazby.

Případ vzbudil značnou pozornost čtenářů našeho časopisu nejen na sklonku loňského roku (viz ZS č. 23-24), ale i na jaře, kdy

Krajský soud v Ostravě, pobočka Olomouc, 19. dubna u mnohanásobného recidivisty potvrdil kvalifikaci zvláště závažného zločinu vraždy ve stadiu pokusu a násilník tak na základě soudního rozhodnutí stráví deset let ve věznici s ostrahou (viz ZS č. 9/2021).

Svým velkým významem zcela výjimečného setkání se na pozvání ředitele Krajského ředitelství policie Olomouckého kraje zúčastnil rovněž prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic, aby poblahopřál všem oceněným a poděkoval jim za jejich statečný a odpovědný postoj, který byl také vynikající vizitkou železničních dopravců, jichž jsou zaměstnanci. A v případě kolegů Mikulenk a Krutíka v neposlední řadě i za reprezentaci naší profesní odborové organizace, neboť oba jsou členy ZO Valašské Meziříčí.

Neformální diskuze, kterou setkání pokračovalo, kolega Vondrovic využil mimo jiné i k tomu, aby s přítomným vrcholným představitelem Policie ČR projednal možnosti, jak by bylo možno zlepšit krajně neuspokojivou situaci na železničních přejezděch, kde stále dochází k mimořádně velkému počtu nebezpečných střetů se silničními vozidly. S plukovníkem Landsfeldem se shodli na názoru, že vedle vyššího stupně technického zabezpečení těchto přejezdů může účinně pomoci i pokračování v preventivních dopravně bezpečnostních akcích a kontrolách, v nichž se policisté zaměřují na delikty neukázněných řidičů. Vedle tohoto byla ovšem diskutována i další témata, například možnosti, jak lze v současnosti ve vlacích zasahovat proti neuváženým, opilým či jinými návykovými látkami ovlivněným a tak často i velmi agresivním cestujícím. Ostatně právě jedním z takových případů byla i loňská událost, k níž jsme se vrátili v tomto článku.

Libor Poláček



Snímek z ocenění trojice železničářů, k němuž došlo 30. srpna. Zleva strojvedoucí ČD Cargo Milan Mikulenk, strojvedoucí ČD Josef Krutílek, ředitel Krajského ředitelství policie Olomouckého kraje plukovník Mgr. Tomáš Landsfeld a vlakvedoucí ČD Jana Moravčíková

Krok správným směrem, další je ale třeba ještě vykonat

Dobrá zpráva a krok správným směrem. Takto lze vidět výsledek jednání vlády ČR z 23. srpna, která schválila návrh předložený ministryní práce a sociálních věcí Janou Maláčovou a místopředsedou vlády, ministrem průmyslu a obchodu a ministrem dopravy Karlem Havlíčkem, kterým se mění nařízení vlády č. 589/2006 Sb. stanovující odchylnou úpravu pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

Nikoliv poprvé zde připomínám, že Federace strojvůdců České republiky již po mnoho let poukazovala na možnost dvojího výkladu některých ustanovení dosud platného NV 589/2006 Sb. v jeho částech týkajících se zaměstnanců drážní dopravy. Někteří dopravci totiž tohoto pro ně výhodného „manévrovacího prostoru“ využívali a v praxi tak docházelo k přetěžování především strojvedoucích. Bylo tomu tak ve vztahu k maximální délce směn, respektive doby řízení hnacího vozidla, ale i pokud šlo o nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami.

Velmi vážné železniční nehody s tragickými následky, k nimž v posledních dvou letech

došlo na naší železnici, tuto problematiku zcela logicky postavily do popředí širšího zájmu a to urychlilo cestu k novelizaci tohoto pro nás mimořádně důležitého dokumentu. Z podnětu ministra dopravy K. Havlíčka vznikla pracovní skupina složená ze zástupců Ministerstva práce a sociálních věcí ČR (které má toto vládní nařízení v gesci), Ministerstva dopravy ČR, Drážního úřadu, Drážní inspekce, významných železničních dopravců a FSČR jako zástupce odborů a zaměstnanců. Na základě složitých jednání vznikl návrh novelizace NV č. 589, který lépe a jednoznačněji definuje jednotlivá ustanovení týkající se pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců drážní dopravy. A právě to je dokument, který nyní projednala a schválila vláda.

Přes zřejmá pozitiva však nemůžeme konstatovat, že je již hotovo a došlo k naplnění všech našich představ, že naše připomínky a podněty byly zcela akceptovány. Obavy v nás vzbuzuje ustanovení §14 odst. 2, kde se sice podařilo prosadit, že v případě zkráceného odpočinku mezi dvěma směnami musí po

dobu alespoň 6 hodin zajistit zaměstnavatelé zaměstnancům možnost odpočinku na lůžku, celkové prodloužení doby zkráceného odpočinku na 7 hodin je ale zlepšením podmínek zaměstnanců jen na první pohled. Tuto sedmou hodinu totiž v mnoha případech mohou strávit na cestě do ubytovacího zařízení a zpět na pracoviště, což se rozhodně nedá považovat za plnohodnotný odpočinek. A opomenout nelze ani to, že zatímco objednatelům dopravy a cestujícím může tato změna přinést zhoršení dopravní obslužnosti, pro zaměstnavatele to může znamenat vyšší mzdové náklady a pro zaměstnance zhoršení skladby pracovních směn.

Byť tedy z pohledu naší odborové organizace schválená změna NV přispěla k jednoznačnějšímu stanovení základních parametrů pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců drážní dopravy, rozhodně ještě bude potřeba tento prováděcí předpis v co nejkratší době analyzovat a upravit tak, aby pružněji reagoval na podmínky v současnosti masivně liberalizované železniční dopravě v České republice.

Stávkový boj německých strojvedoucích... A co přinese naše kolektivní vyjednávání?

Stávky na německé železnici, organizované v uplynulých týdnech profesním odborovým svazem strojvedoucích GDL (*Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer*), byly motivovány navýšením mzdových tarifů a v neposlední řadě rovněž požadavkem na vyplacení příplatku za ztížené pracovní podmínky v době pandemie. Federace strojvůdců České republiky, jež je s německými kolegy v kontaktu, vyjádřila tomuto jejich snažení morální podporu. Zvláště když jejich boj ještě není u konce.

Vzhledem k celkově nepříznivé ekonomické situaci nejen v naší zemi, ale především u firem provozujících v České republice železniční dopravu, jež je i u nás následkem právě i rozličných restrikcí provázející pandemii Covid-19, nelze zcela vyloučit, že se také naše železniční odbory dostanou brzy do

podobného postavení. Vše bude záviset od vývoje kolektivního vyjednávání o podobě příštích podnikových kolektivních smluv, jež bude zahájeno vlastně již v příštích týdnech.

Jaroslav Vondrovic
prezident FSČR



Průzkum spokojenosti vyvolává údiv a rozpaky

Se zvědavostí jsem si rozklíkl odkaz ve služební poště na Průzkum spokojenosti u ČD.

Popravdě, po jeho absolvování jsem zůstal v rozpacích. U spousty otázek jsem nabyl dojmu, že firma, která tento průzkum tvořila, vzala nějaký svůj standardizovaný dotazník a mírně ho poupravila tak, aby to vypadalo, že je zaměřený na strojvedoucí. Což se jim dle mého názoru zas až tak nepovedlo.

Například otázky zaměřené na to, jak vnímáte svého nadřízeného? Kde jedna podotázka zní: *Dává mi prostor k samostatnému plnění úkolů?* Tady čouhá jak sláma z bot, že se zřejmě využil dotazník používaný někde v těch obrovských kancelářských budovách, které nám všude po roce 1989 vyrostly jak houby po dešti. Vždyť někteří z nás nevidí svého přímého nadřízeného (strojmistra) jak je rok dlouhý, tak jak ho asi můžeme vnímat? A jestli mi dává prostor k samostatnosti? O čem jiném asi naše profese je než o samostatnosti?

Největší perlu pro mě byla otázka, která zřejmě vznikla v zoufalé snaze dodat průzkumu ráz odbornosti. Máte na stupnici označit, jak moc vás stresuje, že překračujete rychlost povolenou předpisy, třeba kvůli kráčení zpoždění. To si tvůrci vážně myslí, že je to na železnici anarchie jak na našich silnicích, kde se dodržování rychlostních limitů nikdo moc neobtěžuje?

Těch „perel“ je tam více. A pokud se chcete pobavit, tak průzkum absolvujte. Ale podle mě je to jen ztráta času. Spousta otázek je prostě absolutně mimo mísu, jak se říká. A hlavně, pamatujte, jak se před pár lety dělal výzkum o negativních dopadech naší práce na naše zdraví? A zlepšilo se od té doby něco? Tady to vidím obdobně. Výsledky průzkumu pouze zapadají časem prach, nic víc.

Pokud jde vedení Českých drah opravdu o to, aby byli jeho zaměstnanci spokojeni, ať raději zkusi více naslouchat tomu, co jim na jednáních se zástupci odborů títo říkají. A následně ať se pak snaží podle toho vylepšit pracovní podmínky svých zaměstnanců.

Pak si totiž mohou být jisti, že budeme spokojenější a nepotřebují k tomu bůhvíjak drahé průzkumy.

Jiří Hron

Oslavy našeho jubilea

Českořebovská železniční křižovatka byla zvolena místem oslavy letošního 125. výročí založení samostatné profesní odborové organizace Federace strojvůdců České republiky. Již druhým rokem přetrvávající pandemie koronaviru, vyhlášený nouzový stav a s ním spojená přísná ochranná opatření způsobily, že slavnostní připomenutí této tak mimořádně významné události muselo být přeloženo z měsíce dubna až na závěr léta.

Setkání současných funkcionářů FSČR, ale i těch, kteří stáli u jejího znovuoobnovení po roce 1989, stejně jako mnoha pozvaných hostů, se konalo 10. září ve sportovním areálu FK Česká Třebová, neboť oslavě zde v tento den od rána až do odpoledních hodin předcházela při této příležitosti uspořádaný železničářský turnaj v kopané.

O průběhu oslavy, jež se uskutečnila až po době uzavěrky obsahu tohoto vydání našeho časopisu, budeme blíže informovat v Zájmech strojvůdce č. 18.

Marek Poláček

Kolega Hlas sedmdesátníkem

Je naším veřejným tajemstvím, že 19. září 2021 se dožije sedmdesátý člen Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem, bývalý strojvůdce a po dvě funkční období prezident Federace strojvůdců České republiky, pan kolega Jindřich Hlas.

Jindřichu, přejeeme Ti coby členové Klubu a hlavně jako kamarádi k tomuto významnému životnímu výročí hodně štěstí a spokojenosti a především to, co je pro nás v životě vzhledem k věku nejdůležitější, tedy dobré zdraví.

Za Klub odložených strojvůdců
Jaroslav Krupička

Jubilantovi srdečně gratuluji a do dalších let jen to nejlepší a i nadále osobní pohodu přejí rovněž členové prezidia FSČR, kolegové a kamarádi z chomutovské základní organizace Federace strojvůdců a v neposlední řadě taktéž redakce a redakční rada časopisu Zájmy strojvůdce.

P.S.: V době, kdy vznikl tento text, nebylo ještě finální znění novelizovaného nařízení vlády č. 589/2006 Sb. oficiálně publikováno. K dispozici je ovšem celý soubor dokumentů projednávaných ve vládě, jež lze nalézt na adrese <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNBZMQWE39>

Moderní lokomotivy a ztráta koncentrace II.

Následujícími řádky chci reagovat na velmi aktuální článek stejného titulu z dvojčísla 15-16/2021 Zájmy strojevedoucí od Zdeňka Herziga z ČD Cargo. Problém, který popsal, bude s počtem nových hnacích vozidel narůstat. A nebezpečí, které přináší, je nemalé. Oponenti kolegova názoru jistě budou argumentovat s rozšiřujícím se systémem ETCS. Ten má být na našich kolejích plně funkční od roku 2025 a každé nebezpečí má eliminovat. Jenže ... rok 2025 není zítřka a ani systém ETCS není samospatitelný. Za pozornost stojí i to, že řada států EU se zavázala plně zprovoznit tento systém v daleko delším časovém horizontu.

Rychlost	Ujetá dráha/1 s	Ujetá dráha/7 s	Ujetá dráha/12 s
60 km/h	16,66 m	117 m	200 m
90 km/h	25,00 m	175 m	300 m
100 km/h	27,77 m	194 m	333 m
120 km/h	33,33 m	233 m	400 m
140 km/h	38,88 m	272 m	467 m
160 km/h	44,44 m	311 m	533 m

Údaje za 7 s a 12 s jsou zaokrouhleny na celá čísla

Hovoří se až o roku 2040. Diví se zřejmě realističtější na obrovské finanční náklady spojené se zavedením ETCS. Budou schopni naši dopravci – a je jich na 120 – bez významných státních dotací dosadit nový systém na všechny potřebné vozidla? A bude státní rozpočet zatížen obřím dluhem schopen zmíněné dotace unést?

Nechme však obecných úvah a vraťme se do současnosti. Nejprve si dovolím citovat z interní směrnice ČD Cargo PTs 10 -B- 2011 2, bod 2.4.1.8. (povinnosti lokomotivní čtyři): Pozorovat za jízdy vlaku nebo posunového dílu trať a kolejisti včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a pokyny... Jistě tuto povinnost (obsaženou i v předpisech jiných dopravců) nechce nikdo zpochybňovat. A vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, stanoví v § 7 odst. 1 podmínky viditelnosti návěstí. Z vedoucího hnacího vozidla jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí musí být návěstí hlavních návěstidel a předvěstí viditelné alespoň po dobu 12 sekund. Doba viditelnosti je možno snížit až na 7 s za podmínek stanovených

Evropou projíždí Connecting European Express

Druhého září v rámci Evropského dne železnice 2021 vyjel z Lisabonu vlaková souprava Connecting European Express, jež svoje dvacet tisíc kilometrů dlouhé putování 26 zemí zakončí až 7. října v Paříži.

V České republice bude od 23. do 26. září. V prvním z uvedených dní v pozdní odpoledních hodinách v Ostravě a 24. září v Brně, odkud má pak až následujícího dne dopoledne odjet do Prahy, aby poslední zastávkou na našem území byla Plzeň.

Na trase jsou plánovány různé akce a zájemci mohou rovněž sledovat debaty či konference probíhající na palubě tohoto speciálního vlaku, a to o politice EU v oblasti infrastruktury a úloze trans-evropské dopravní sítě, které budou živě přenášeny prostřednictvím internetových stránek této akce z Lisabonu, Bukurešti, Berlína a Bettembourgu. Projekt je výsledkem spolupráce mezi Evropskou komisí a Společenstvím evropských železničních a infrastrukturálních podniků (CER), evropskými provozovateli železnic, provozovateli infrastruktury a řadou dalších na úrovni EU a na místní úrovni jednotlivých zemí.

Vzhledem k různému rozchodu kolejí v Evropě budou vlak „Connecting Europe Express“ ve skutečnosti tvořit vlakové soupravy – iberská, standardní a pobaltská, které se na trase potkají. Projekt má připomínat stávající dosud nedostatečnou interoperabilitu mezi některými částmi evropské železniční sítě, ale zároveň bude důkazem velmi dobré spolupráce mezi železničními podniky a provozovateli železniční infrastruktury.

Jednotlivé vagonky poskytl různé evropské železniční společnosti. Vůz od společnosti MAV (Maďarsko) bude hostit mobilní výstavu pořádanou Evropskou výkonnou agenturou pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA), jež představí řadu technologií a inovací a bude informovat, jak EU podporuje projekty v oblasti železniční infrastruktury. Součástí vlaku budou dále konferenční vůz (poskytnutý francouzskou společností SNCF), dvojice vozů pro sedící cestující (DB – Německo a SBB – Švýcarsko), jídelní vůz (FS, Itálie) a lůžkový vůz (ÖBB, Rakousko). Iberský vlak, který projíždí mezi Portugalskem a Španělskem, poskytl španělský dopravce Renfe a pobaltský vlak provozuje litevská společnost LTV.

Připraveno s použitím informací na https://ec.europa.eu/czech-republic/news/210901_European_Year_of_Rail_cs

v citovaném ustanovení § 7 odst. 1, písm. a) až e). V § 7 odst. 3 této vyhlášky je stanoveno, že informace o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí musí být na vedoucího drážního vozidla přenášeny vždy, jede-li vlak rychlostí vyšší než 100 km/h, přičemž musí být návěstěny na stanoviště osoby řídící drážní vozidlo vždy nejméně po dobu 7 s... Následující tabulka znázorňuje, jakou dráhu v metrech ujede drážní vozidlo v limitu 7 s a 12 s při různých rychlostech.

Z údajů tabulky je zcela zřejmé, že ztráta koncentrace strojevedoucího při manipulaci s displejem může znamenat zásadní ohrožení

bezpečnosti železničního provozu, které může skončit až vážnou nehodou. K námitce oponentů, že při rychlostech nad 100 km/h musí být návěstí vždy přenášeny na stanoviště strojevedoucího, podotknu jen to, že v závěrečných zprávách Drážní inspekce o šetření mimořádných událostí je popsána celá řada případů, kdy návěstí byly přenášeny a přesto došlo k tragickým nehodám.

Nejsem staromilec, abych zavrhoval moderní techniku a pokrokové technologie. Při jejich praktické aplikaci však musí být pečlivě přihlíženo k možnostem a kvalitě drážní infrastruktury, kde má být používána. A i ta je v různých zemích EU na odlišné úrovni. Objednavatel nových lokomotiv musí z těchto podmínek vycházet. Tedy vyjít z výšin svých kanceláří a do hloubky se seznámit s nástrahami praktického provozu. Cena moderní lokomotivy je v řádu mnoha desítek milionů korun. Jestliže výrobce vyhoví požadavkům objednavatele (a v ostré konkurenci vyhoví rád), cena lokomotivy se možná o milion (či dva) zvýší. Při vážných nehodách přicházíme o částky mnohonásobně vyšší. A také o lidské životy, jejichž cena je nevyčíslitelná. A to mějme vždy na paměti.

Náš literární genius Karel Čapek (1890 až 1938) už ve své slavné díle R.U.R. z roku 1920 poukázal na úskali spojené s využíváním vyspělé techniky. Kolega Herzig správně připomíná o technice, že nemá duši ani svědomí. Ani na toto nikdy nezapomínejme.

Vladimír Selucký

Oslava vykácených stromů se nekoná

V Zájmech strojevedoucí číslo 13 vyšel článek, který napsal kolega Jan Lapka z Českých Budějovic. Vytýká nám, že spousta příspěvků, které se v poslední době v našem periodiku věnují tématu vzrostlých stromů v ochranném pásmu dráhy, jsou vlastně oslavou každého pokáceného stromu. Což náš kolega, který citlivě vnímá stav přírody a snaží se o její ochranu, považuje jako svým způsobem ránu nožem do zad. Rád bych ho ovšem vyvedl z omylu. Rozhodně na pokácené stromy nepišeme oslavné šágy. Problematika je přece daleko komplexnější a nemůžeme se na ni dívat jen pohledem člověka, který má starost (být jinak jistě chválný) o životní prostředí.

Nedávny článek kolegy strojevedoucího Ladislava Choce (*Akáty bílé, žalují na vás – ZS č. 12*), který popisoval svůj osobní zážitek s nárázem své vlakové soupravy Regionova do stromu spadlého přímo do průjezdného profilu, rozhodně nemůžeme brát jako vyprávění, nad kterým lze mávnout rukou. Předpokládám, že právě tento zveřejněný příspěvek musel přesvědčit mnohé, kteří snad dosud pochybovali, že může jít opravdu o život.

Také v průběhu letošního roku zasáhlo území naší republiky mnoho silných bouří. Jaký byl jejich následek na drážní infrastrukturu? Několik desítek zablokovaných tratí. A na většině z nich to mělo jedinou příčinu. Popadané stromy, které rostly v ochranném pásmu dráhy. Nejde ale jen o stromy samotné, které se (s trochou nadsázky) mohou z trati odklidit během relativně krátké doby s využitím motorové pily. Často jde totiž o trakční vedení, jehož oprava již trvá podstatně déle. A nesmíme zapomenout ani na poškozená zabezpečovací zařízení, nebo na to, že v neposlední řadě musí důkladnou kontrolou projít také samotné těleso dráhy. Na to všechno samozřejmě navazují okamžitě odstartované výluky.

Náhradní autobusová doprava svým způsobem provizorně vyřeší aktuální problémy osobní dopravy. Nákladní doprava ovšem stojí, vlaky se „štosují“ ve stanicích, kde to jen jde, a pokud existuje objíždná trasa, byt' méně průjezdná, začíná se využívat, o výrazném



Svoji strojevedoucí profesí spojil s depem Ústí nad Labem

K 25. srpnu tohoto roku ukončil svoji pětáctiletou let trvající pracovní kariéru na naší železnici strojevedoucí ČD Cargo Jan Bajknič. Na poslední směnu před odchodem do výslužby nastoupil tento náš kolega, člen základní organizace Federace strojevedoucí Ústí nad Labem, vlastně již v půl sedmé ráno desátého srpna. Z téhož dne jsou ostatně také snímky, které s ním a s lokomotivou E469.2001 v areálu SOKV Ústí nad Labem pořídil náš dlouholetý spolupracovník Alois Sedlařík.

Kolega Bajknič v letech 1973 až 1976 navštěvoval Střední odborné učiliště železniční v Sobědruhách a ihned po vyučení, tedy již od

1. července 1976, nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD v Ústí nad Labem, aby zde pak také od roku 1980 až do posledních dnů působení na dráze jezdil jako strojevedoucí. Za zmínku jistě stojí rovněž to, že 28. května 2003 si ještě doplnil své vzdělání vykonáním maturitní zkoušky v Českých Velenicích.

Kolegové ze ŽO FSČR, kamarádi a spolupracovníci mu děkují za vykonanou práci a na zaslouženém odpočinku mu ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší, pohodu a k tomu zejména zdraví.

Zkušenost s výměnou licence a několik otázek k tomu

Čeká to všechny strojevedoucí. Výměna licencí strojevedoucí již byla zahájena. Nejsme člověk, který vše nechává na poslední chvíli, a rád využívám prvních termínů k tomu něco vyřešit. Jakmile bylo možné žádat o výměnu licence, požádal jsem. Hned při prvním zjištění jsem byl nemalou měrou iritován, co všechno Drážní úřad (DÚ) potřebuje k tomu, aby vaši žádost přijal. Rozum často zůstává stát...

Nejkrájkavějším případem je nutnost dodat tištěnou kopii obou stran aktuálně platné licence! Proč? Proč potřebuje úřad, který moji aktuálně platnou licenci vydal, vědět, jak moje licence vypadá? To nemá tento úřad informace o tom, kdy, komu a jakou licenci vydal?

Další věc, nad kterou zůstává rozum stát, je požadavek DÚ doložit originál posledního osvědčení o zdravotní způsobilosti. Dokumentu, který DÚ dostává přímo buďto od vyšetřujícího lékaře nebo doručené od zaměstnavatele strojevedoucí? Proč je nutné dokládat originál? Co když bude lékařské osvědčení po strojevedoucí požadovat někdo další? Postačí pak odkaz na uložení originálu u úředníků Drážního úřadu?

Jen částečně pochopitelným je požadavek na fotografii. Nedávno jsem měnil občanský a řidičský průkaz. Otázka úředníků byla: chcete ponechat aktuální fotku? Pokud ne nebo to nebylo možné, úředník si nás přímo na podatelně vyfotil a za minutu hotovo. Proč tohle nezvládne jeden z nejdůležitějších úřadů

české železnice, elementárně nutný pro její chod?

Tato zjištěná fakta velmi hoře korespondují se silnými vyjádřeními nejvyšší politické garnitury o výrazném zlepšení digitalizace státní správy. Tomu, aby zde byl stát pro lidi a ne lidi pro úředníky. Aktuální zkušenosti s Drážním úřadem totiž dávají takovým proklamacím značně na frak.

Na druhou stranu musím uvést, že paní na podatelně DÚ velmi ochotně a i opakovaně

odpovídala na moje otázky jak osobně, tak i telefonicky. Osobní předání výtisků dokumentů (je rok 2021) proběhlo v pořádku, paní vše zkontrolovala a popřála hezký den. Na mé dotazy, proč DÚ způsobem řízení této agendy zamrzl před třiceti lety, se mi nedostalo odpovědi.

Protože – a jistě nejen mě – zajímaly odpovědi na zde uvedené otázky, požádal jsem o ně prostřednictvím redakce Zájmy strojevedoucí.

Antonín Sehnal

Reakce Drážního úřadu

Předně bychom rádi uvedli, že při žádosti o prodloužení platnosti licence strojevedoucího se postupuje podle Metodického pokynu 3/2021, který upravuje postup prodloužení licence strojevedoucího i její získání. Metodický pokyn obsahuje doporučený návod, jak při těchto požadavcích postupovat, není právně závazným dokumentem. Postupy uvedené v metodickém pokynu jsou doporučenými kroky, které jsou vedeny především snahou o urychlení vlastního správního řízení. Podrobnější odpovědi na jednotlivé otázky jsou uvedeny níže.

Proč je nutné k žádosti o vydání licence strojevedoucího z důvodu prodloužení platnosti dokládat i osvědčení zdravotní způsobilosti, když tento dokument Drážnímu úřadu zasílá buďto přímo ošetřující lékař, nebo zaměstnavatel strojevedoucí, a to přímo ihned po zdravotní prohlídce?

Metodický pokyn č. 3/2021 řeší získání a prodloužení licence strojevedoucího a v článku VI. jsou stanoveny podmínky a potřebné doklady pro úspěšné prodloužení stávající licence. Posudky o zdravotní způsobilosti má podle § 46f odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

Ani vítr nezafoukal...

Zatímco zde na stránkách našeho časopisu připomínáme, že je jedině správné z bezpečnostní blízkosti železničních tratí odstraňovat divoce rostlé, většinou náletové dřeviny a tedy i stromy, které vyjadují navenek jako zdravé, neboť i ty jsou zvláště při extrémních povětrnostních podmínkách rizikem pro bezpečnost železničního provozu, ukazuje se bohužel, že správce železniční dopravní cesty dosud často nenajde v hledáčku pro tuto potřebnou činnost dokonce ani stromy, které jsou evidentně nemocné anebo již zcela uschlé. A to i přesto, že nedávna novelizace zákona o drahách mu pro preventivní činnost v tomto směru vytvořila daleko větší prostor, než tomu bylo dříve.

Jedním z takových případů je událost, k níž došlo 23. srpna na trati 142. Strojevedoucímu vlaku ČD 17115 jedoucímu z německého Johangeorgenstadtu do stanice Karlovy Vary dolní nádraží se podařilo v odpoledních hodinách včas zastavit před jedním takovým zcela „mrtvým“ stromem, který se stal obětí řádění kůrovce a právě v ten den „se rozhodl“, že se „položil“ do profilu této trati. Jak nás informoval náš karlovarský kolega Luboš Romanov, který ani nečekal na pomoc traťováků a sám raději odstranil z kolejí alespoň suché větve, aby pak mohl pokračovat dále se svým vlakem s co nejmenším zpožděním, stalo se tak v době, kdy nefoukal vítr a prakticky se tedy ani „lísteček nepohnul“.

Suchý strom byl poté následujícího dne zcela rozřezán a odklizen až pracovníky Správy železnic. Je ale potřeba takhle riskovat, vystavovat účastníky železničního provozu zbytečnému nebezpečí? Rozhodně se shodneme na tom, že prevence by jednoznačně měla mít přednost!

Marek Poláček

Penzista vzpomíná: Hastrman

Jednou v létě, přesné datum ale vlastně ani není podstatné, když jsem měl denní službu v depu jako přípravitel pro osobní dopravu. Tato směna vznikla jako součást hnutí BBH, o němž jsem se v tomto vzpomínání (ZS 12/2021 – pozn. redakce ZS) už zmiňoval. Chodilo se na dvanáctihodinové směny, denní od 6.00 do 18.00 hod a noční 18.00 do 6.00 hod. Na každou směnu se nastupovalo ve dvou, jeden pro osobní dopravu a druhý pro nákladní. Hlavní náplní práce bylo vystavovat lokomotivy z depa po údržbě či opravě anebo přistavovat lokomotivy do údržby na dílnu. V praxi to vypadalo tak, že strojevedoucí přijel z výkonu do depa a na hranicích depa předal mašinu přípraviteli, ten ji napískoval a přistavil do dílny nebo odstavil a po údržbě ji opět vystavil, přezkoušel, dosadil proužky, čistící prostředky atd. Taký byl k ruce strojmistrům, když se někde něco šustlo. Tolik úvodem.

Bylo kolem třetí odpoledne a na „blafáru“ přišel fira z depské posunovací mašinky, která v depu tahala lokomotivy přes točnu z rotundy a do rotundy, můj dobrý známý, kolega Pepík. On se v té povídce určitě pozná, takže Pepo, zdravím Te! Já tam zrovna seděl, akorát byla pauza, prozatím všechna práce byla udělána. Pepa povídá: „Potřeboval bych natankovat Adělu, pojď se mnou, alespoň mi pomůžeš!“ Pro nezelezničáře anebo méně znalé vysvětlím, že Adéla nebyla žádná ženština, která by potřebovala snad natankovat, ale pojmenování té posunovací mašinky, jelikož její typové označení je ADL, což znamená aku-dieselová lokomotiva, takže to jezdí buď na akumulátorovou baterii, nebo na spalovací motor. No a zelezniční národ si ji pojmenoval podle těchto písmen.

Takže jsem se zeptal strojmistra, jestli můžu, ten nic nenamítal, a tak se jelo. Když jsme sjížděli z točny na příjezdovou kolej do depa, abychom potom zajeli k olejné a ke stojanu s naftou, tak na stanoviště přiskočil Milánek Kuzmín, který se zrovna vypracoval ze strojevedoucího na technika nahoře v kanceláři. Prý chce vidět to tankování, jelikož ještě neměl tu možnost, protože Adéla byla v depu krátce. Jako kdyby to tušil, že takové tankování se jen tak nevidí.

Po zastavení u stojanu a otevření kapoty Pepík zjistil, že má nádrž na opačné straně než je stojan. To byla ale jen mírná komplikace, jelikož tankovací hadice byla dost dlouhá. Takže otevřel hrdlo nádrže, spíše nádrží, jelikož s objemem slabých 75 litrů oproti Čmeláku s nádrží na 6000 litrů je to precek, a přiložil ústí hadice k hrdlu nádrží. Jenže ouha, hadice měla o malinko větší průměr než vstupní hrdlo nádrže, takže mi řekl: „Já to tady u toho přidržím a ty drž tu hadici, aby dělala oblouk a nelámala se!“ Oba jsme stáli na ohozu Adély, proto jsem ustoupil více ke kabině a držel tu hadici v oblouku. Pak Pepa pronesl směrem k čerpadlárce to osudové slovo: „Můžeme!“ Kdyžby to sečtu něčím točil, musel by za ni získat okamžitě nejmíň Oscara. Paní čerpadlářka stiskla spouštěcí tlačítko čerpadla stojanu,

nádržka Adély se naplnila během pěti vteřin a pak následoval mohutný a obrovský dvoumetrový gejzír nafty, jako ve vodotryscích na Mírovém náměstí v Ústí nad Labem. Paní to stihla sice zase rychle vypnout, ale nešťastí již bylo dokonáno. Až později nám bylo vysvětleno, že Adéla se tankuje samospádem, jelikož výtlač čerpadla stojanu je koncipován na nádrže Čmeláků a dalších velkých mašin, protože když se tankuje pět nebo šest tisíc litrů nafty, tak tam přece mašina nemůže stát celé dopoledne. Ještě k tomu paninka z olejny tam byla jen velmi krátce, takže to taky nevěděla.

Vraťme se ale zpět na místo, kde Pepa stál nehnutě, stále mírně nakloněn nad nádržkou jako socha. Dostal totiž přímý zásah, takže jak říká klasik, nebyla na něm nit suchá a to doslova. Nafta mu snad stříkala i z uší, kapsy od montérkové blůzy byly mírně vyboulené tou naftou v nich a z bot mu tekli čůrek pohonných hmot. Totální hastrman, jako kdyby zrovna vylezl z bazény plné nafty, kde se předtím potápěl a plaval u dna. Úplný ropák. Nejdříve jsem si myslel, že snad úplně zkameněl, protože se narovnal až za hodně dlouhou chvíli a dramaticky jen pronesl: „Do prdele!“ Omlouvám se všem puritánům, ale jiné slovo by snad ani lépe nedokázalo vystihnout zoufalství, kterým si nyní procházela.

Kouknul jsem na Milánka, ten ležel uvnitř na pultě a svíjel se v křečích smíchem. Jestli to Pepa ovšem dostal naplno, tak já přesně naplň. Přesně pravá polovina těla, a to odshora až dolů k botám, to dostala taky naplno, takže jsem cítil, jak mi z hlavy stéká za pravým uchem čůrek pěkně za krk a pak přes záda a jistou sedací partii po noze dolů a botou ven. Všude bylo smradu, jak v ropné rafinérii a kdyby někdo řekl oheň, tak to tam asi vybuchne.

Pepík asi čekal, až trochu odkape a pak následně položil hadici, slezl z mašiny a bez jediného slůvka rozloučení odkráčel, mírně rozkročen, kolem haly soustruhu směrem k šatně. Já jsem snesl hadici z mašiny dolů a zavolal na Milana, jestli mi náhodou nechce pomoci a taky jestli má nějaký nápad, co s tím dál, protože z Adély pořád odkapávala nafta, která byl plný představek. Milánek se konečně dotrásl a dosmál, houknul na čerpadlářku, která tam taky pořád ještě stála a nevěřícně zírala na tu spoušť, jestli má v olejné hodně velký balík pucvole.

Měla, takže jsme poutřali Adělu, částečně beton a zem okolo čerpačky, posypalo se to tím sajrajtem a s Milanem jsme pak Adělu odvezli rovnou na dílnu, aby jí vytřeli do sucha. Dneska by to byla úplná katastrofa a asi by to bylo i ve zprávách na Nově a Lucka by to hlásila s vyteřštěnými očima. Já mazal taky do sprchy, tam jsem se drhl jak o život, ale stejně jsem pořád zaváněl naftou. Ve skřínce jsem měl vždy náhradní montérky pro případ nouze, což se mi teď velmi hodilo a ty pronafťované jsem rovnou zlikvidoval i s tím ostatním prádlem.

A to je vše...
Zdeněk Sedláč
emeritní strojevedoucí PP Ústí nad Labem

Kapitoly z historie brzdění vlaků

IV. – Pokračování ze ZS č. 15-16/2021

Nedělitelnou součástí brzdění vlaků jsou od 60. let 20. století elektrodynamické brzdy (EDB), které jsou nedílnou součástí nejdříve elektrických jednotek a následně i lokomotiv.

První typy dokázaly účinně brzdit do rychlosti 35 km/hod., pak se postupně tato hranice snižovala, až přišly lokomotivy přezdívané Persing, kde je EDB schopná brzdit až do nulové rychlosti. Od 80. let se na řadě lokomotiv používá EDB, která umí proud vyrobený při brzdění vrátit zpět do sítě, tzv. brzda rekuperativní. Ta funguje za podmínky, že ze sítě je odběr proudů. Pokud není, automaticky se brzdný proud maří v brzdových odpornicích. První v Evropě byla takto vybavena německá lokomotiva tehdejší řady E 120. V současnosti se to týká všech nových elektrických lokomotiv, jak ze Škodovky, tak od Siemensu, ale i od jiných výrobců. Dynamicky dnes umí brzdit i dieselové lokomotivy s elektrickým přenosem výkonu.

Abý v mezistátním provozu vozů nedocházelo k problémům, rozhodla Mezinárodní železniční unie podle ustanovení UIC č. 545 o jednotném označování typů brzd. Pro

nákladní vlaky je to velké písmeno G, pro osobní vlaky P, pro rychlíky R, přestavovací osobní/rychlík PR, osobní/nákladní GP, nákladní/osobní/rychlík GPR, automatické brzdění podle hmotnosti nákladu A a magnetická brzda Mg.

Názvy brzdových systémů jsou zpravidla pojmenovány po svém vynálezci, někdy je to ovšem také jinak.

Provozová brzda Heberleinova je pojmenována po svém vynálezci Jacobu Heberleinovi, narozeném 1. 4. 1825. Tento německý vynálezce po studii pracoval na železnici jako mechanik v dílnách, jako strojevedoucí a jako vrchní strojník. Svými pokusy vylepšil stávající provozovou brzdu. Na nový systém dostává patent roku 1856, ale teprve o 13 let později, 4. května 1869, je mu umožněno provést první komisionální zkoušky. Byly úspěšné. Poté je tento druh brzd používán na Bavorských železnicích, ale také na Severní dráze císaře Ferdinanda. V roce 1874 získal první cenu Spolku německých železničních správ. Náramnou odměnu 7 500 marek rozdělil mezi zaměstnance dílen Bavorských státních drah. Začátkem roku 1879 zkonstruoval brzdu k brzdění zpětného běhu a získal na ni říšský patent. Již 11. února ovšem umírá v nedožitém věku 56 letech.

Tlaková brzda Westinghouse (letos uplynulo 152 let od jejího zkonstruování) je pojmenována po svém vynálezci Georgu Westinghouseovi, který se narodil 6. října 1846 v New Yorku, kde také 12. března 1914 zemřel ve věku 67 let. Zatímco v Evropě se vymýšlejí různé typy lanových a jiných brzd, tak ve stejné době v Americe vynalezl George Westinghouse v roce 1869 tlakovou brzdu, na kterou dostává patent 5. března 1872. Je ostatně i jinak velice pracovitý, neboť na svém kontě má celkem přes 300 patentů nejen na železniční techniku.

Již v 19 letech například vymyslel rotační parní stroj. Pak byl svědkem jedné železniční nehody, kdy proti sobě jely dva vlaky, ale



K Českým Velenicím neodmyslitelně patřila 556.0506. Kresba kolegy Jaroslava Dlhého ji zachycuje v roce 1974, kdy právě opustila Velenice a míří s osobním vlakem do rakouského Gmündu

Bylo mi ctí aneb Vzpomínání na hradecké kolegy Karla a Láďu

Jako nebe a dudy, jako voda a oheň nebo jako legendární slovenská herečka dvojice Milan Lasica a Július Satinský. Asi tak bych začal svou vzpomínku na dva hradecké kolegy, kteří mají víc rozdílného než společného, kteří ale především zásadním způsobem ovlivnili můj profesní život na dráze. Jedná se o Karla Auerswalda a Vladimíra Sováka. Dovolu je následujícími řádky malé odlehčení od palčivých problémů naší železnice a od tragických mimořádných událostí letošního léta a ohlédneme se za práci na dráze dvou strojevedoucích s velkým „S“, kteří si aktuálně již užívají zaslouženého důchodu...

Karel Auerswald je svým znamením Vodnár, narodil se v roce 1952 a 1. 9. 1967 nastoupil v Hradci Králové do učení v MTH (Mechanizace traťového hospodářství). V červenci 1970 zaklepal na vrata lokomotivního depa v Hradci Králové, aby prošel nejprve tradičním čtyřměsíčním „kolečkem“ v dílně. Poté se stal kandidátem strojevedoucího na parních mašinách, po necelé dva roky působil jako topič, aby mezitím v září 1971 vykonal zákonitě zkoušky na strojevedoucího. V roce 1976 si Karel rozšířil znalosti o M (motorovou) trakci a byl tak jedním z nemnoha kolegů, u kterého se v Doplnkovém osvědčení v části 7 objevila všechna tři písmena – tedy M, E a P.

Tento rodák z Chomutic nedaleko Ostrohměře (vsuvka pro české vlastence a milovníky historie: Chomutice jsou spojeny s existencí tvrze Radeč, odkud pocházela slavná rodina Radeckých z Radeč – z této rodiny se nejvíce proslavil maršál Josef Václav Radecký z Radeč, vítěz v italských bitvách u Custozzy a Novary z let 1848 a 1849), od 80. let minulého století bydlící na Trutnovsku, zůstal Hradci Králové věrný celý profesní život. V jeho kartě poznání se objevilo na dvacet autorizovaných lokomotivních řad – všech, které byly tehdy u ČSD na východě Čech v oběhu. Když jsem se Karla ptal, jaká byla jeho nejoblíbenější mašina, odpověděl téměř bez váhání, že Brejlovec. Protože já sám se neřadím mezi dražní pamětníky, vybavuji si Karla především z posledních let, tedy na elektrických lokomotivách řad 162, 163 a 150.2, ale i z časů, kdy se v hradeckých turnusech krátce objevila i plzeňská Esa 362.

Většinu profesního života setrval Karel letmo, a tak vykrýval potřeby hradeckého

depa, čemuž odpovídal i široký záběr poznání tratí (zajížděl často s lokomotivami na opravy do Šumperku, Zvolena či na zkušební okruh do Velimi). V posledních letech, už zařazený v turnusové skupině, vozil převážně rychlíky relace Hradec Králové–Praha, objevil se se spěšnými a osobními vlaky i v Týništi a v Chocni. Na dráze působil i poté, co nastoupil do řádného důchodu. Skončil na vlastní žádost k 28. únoru 2021, tedy po 50 letech a půl roce navíc. Neuvěřitelně!

Láďa Sovák by si ve vši pokoře nikdy nepřál, aby se o něm psalo, proto jsem původně ani nezískal jeho základní životopis. Souhlas s uveřejněním článku jsem ale od něho nakonec obdržel. Je znamením Strlece, narodil se v roce 1953. Celou profesní kariéru zasvětil jen motorům – řady 810, 814, 714, 704 ... Ale také pářám, neboť právě zde uvedenému Karlovi dokonce na parních mašinách topil. Láďa jezdil nejraději Českým rájem na lokálce 511A z Hradce Králové přes Jičín do Turnova, v pracovní dny vozil dopolední motorák do Chlumce a noční víkendový do Pardubic, poslední léta zajížděl i z Jičína přes Kopidno do Nymburka a přes Sadskou do Poříčan. Na dráhu nastoupil 1. 7. 1972 a ze zdravotních důvodů skončil ke dni 31. 8. 2020, tedy po více jak 48 letech aktivní služby. Láďu Sováka bych asi nejlépe přirovnal k proslulému doktoru Štrosmajerovi z legendárního seriálu Nemocnice na kraji města – odborník na slovo vzatý, milovník žen a života, tak trochu filozof, který si nikdy na nic nehrál, až na dřevě upřímný a patřičně přisprostlý, což k nádražkému řemeslu rozhodně patří.



Vladimír Sovák – po práci v civilu během své nejoblíbenější činnosti. Fotografie uveřejněna s laskavým svolením hradeckého kolegy Josefa Poce

Potvrzení o studiu dětí pro účely zaměstnaneckých jízdních výhod

Vážení držitelé jízdních výhod, pokud uplatňujete nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, je nutné odevzdat v termínu do 31. října 2021 potvrzení o studiu pro školní a akademický rok 2021/2022.

Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod.

Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e-mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Rádi bychom vás zároveň upozornili, že pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v informačním systému pro evidenci jízdních výhod odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod nebo pro zaměstnance ČD v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD. (ŠP)

Hradečtí kolegové tuší, že Láďovy slavné bonmoty zde uveřejnit nemůžeme pro přemíru vulgárních slov, přesto jsem jednu hlášku vyzbral. Pochází z léta roku 2016, kdy jsem s Láďou uvozoval poznání na lokálce z Hradce do Turnova. Jeli jsme motorovou jednotkou řady 814 a před vjezdem do zastávky na znamení v Cerekvici nad Bystřicí si Láďa pod knírem zabráblal: „Fuj, tady jsou samí voškliví lidi, tady nebudu zastavovat!“ Samozřejmě v něm nakonec převládla nádražkáček čest a pro cestující zde zastavil.

I přes řadu rozdílností obou strojevedoucích, a to jak z hlediska jejich postav, autorizací na lokomotivy či tratí, na kterých nejčastěji jezdili, mají mnoho společného. Pojila je láska k dráze i neuvěřitelná skromnost, kdy v souvislosti s ukončením pracovního poměru v Českých drah nestáli o velké ovace, poslední točení či velkolepé rozlučky. Své místo na mašinách přenechali mladším kolegům, odešli nerozhádaní a v tichosti tak, jak jim velí jejich charakter.

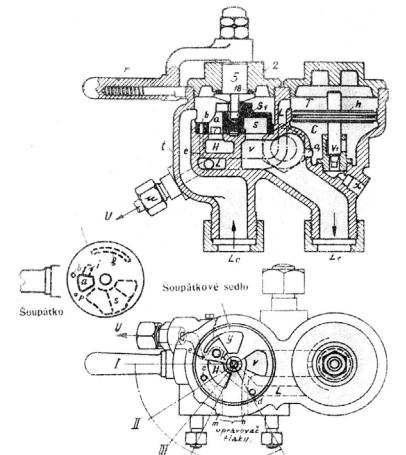
Já ale vím, že poděkovat Karlovi a Láďovi musím – za sebe a snad i za ostatní. Za ty nekonečné hodiny přesčasů odpracované pro našeho zaměstnavatele, za miliony najetých kilometrů a ještě více v pořádku přepravených cestujících, za ty lekce lidskosti, za Láďovy peprné vyprávění s cigaretou v ústech, kdy jsem se smíchy popadal za břicho. Především hluboce smekám, že Karel vydržel u dráhy přes půl století a Láďa jen o dva roky méně.

Děkuji osudu, že jsem měl možnost se s oběma kolegy setkat při svých strojevedoučských začátcích v Hradci Králové. Přeji oběma, ať prožijí důchod ve zdraví a pohodě, ať s láskou vzpomínají na dráhu, když ještě bývala kompaktní a plná čínorodých lidí...

Kamil Bureš



Kolega Karel Auerswald – dne 24. 2. 2021 na lokomotivě 150 215-2 ve stanici Týniště nad Orlicí, kde během své předposlední směny čeká na odjezd do Třebchovic pod Orebem (ŠP)



Brzdící systému Westinghouse

Pokračování na str. 4



Fotbalový výběr FSCR v roce 2021 – zleva nahoře Vladislav Pouzar, Lukáš Roušar, Jaromír Vorel, Jan Vítěček, Michal Práček, Vlastislav Kostka, Jiří Zeman a Slavomír Hamsa. Zleva dole René Fröhlich, Radek Urbanec, Zdeněk Vaňous, Štěpán Prinz, Zbyněk Vorel a Tomáš Kubeník. Na snímku schází Martin Černocho

Náš fotbalový tým se vrátil na scénu

Po odmlce trávající více než rok se zaměstnanci Českých drah, ČD Cargo a Správy železnic vrátili na fotbalové hřiště, aby navázali na loňskou sezónu, která skončila v únoru 2020.

Letošní sezónu zahájil výběr Federace strojvůdců České republiky na tradičním turnaji zástupců firem, který se konal opět pod hlavičkou Golden Tour ve Slezské Ostravě. Na rozdíl od minulých ročníků se hrálo na venkovních hřištích tak, aby byly splněny podmínky epidemiologických opatření. Oproti předchozím ročníkům byli pořadatelé nuceni změnit formát turnaje na dvě celodenní kola, během kterých se utkaly týmy každý s každým ve dvoukolovém systému.

Po prvním hracím dnu se tým FSCR pohyboval na třetí příčce. Druhý hrací den byl pak ve znamení boje o první příčky. I když už to v průběhu druhého hracího dne vypadalo, že první příčka je na hony vzdálena, díky souhrně výsledků dalších mužstev a našeho vítězného tažení se před posledním utkáním ukázalo, že máme vítězství celého turnaje v našich rukách. V posledním utkání celého turnaje stačila týmu FSCR výhra o dvě branky s týmem Innogy, který patřil v předchozích ročnících ke spolutvůrcům turnaje. Zkušenosti výběru FSCR zajistily hladkou výhru 8:3 a tím pádem i vítězství na celém turnaji.

Sedmáctého července se v Praze dohrávalo finále Golden Tour z roku 2020. Turnaj byl na tento termín přeložen z listopadu 2020 z důvodu epidemiologické situace v České republice.

Výběr FSCR se po velmi dobrých výkonech probojoval do finále, kde se utkal s výběrem Fotbalové asociace České republiky. Finále mělo jednoznačný průběh a po výsledku 5:2 jsme mohli slavit historické vítězství na finálových turnajích Golden Tour.

Vladislav Pouzar

Kapitoly z historie brzdění vlaků

Dokončení ze str. 3

nedokázaly včas zastavit. Brzdaři prý podle jeho vzpomínek přebíhali z jednoho vozu do druhého... Po udělení patentu na tlakovou brzdou zakládá firmu Westinghouse Air Brake Company (WABCO), kde začal brzdy vyrábět.

Evropa si však jde svou cestou, a tak se zde – ovšem vlastně již na Westinghouseovské principu – brzy nato objevují i jiné brzdové systémy.

Pokračování

Josef Oliva, Ústí nad Labem

FISAIC má svoji kapelu – z třetiny je tvořena strojvedoucími

Zájmové skupiny Českého železničního svazu FISAIC reprezentují své železniční firmy na mnoha akcích v Česku i v zahraničí. Svůj um na nich prezentují fotografy, literáři, výtvarníci, filatelisté, filmaři, radioamatéři, esperantisté, modeláři či příznivci kreativních ručních prací. Jen jednu se nikdy nepodařilo sestavit – kapelu. Až do dnes...

Ve dnech 13. a 14. července se sešlo v České Třebové šest železničářů – muzikantů, aby si vyzkoušeli společné hraní. Odvahu zahrát si našli akordeonisté Liboslav Kučera a František Tylšar, oba členové hudebně-divadelní formace Řehořské kvarteto, která s FISAIC dlouhodobě spolupracuje. Dechové nástroje vzali do rukou flétnista Karel Bartoň a Rudolf Louda – všestranný muzikant, hrající převážně na klarinet. Struny akustické kytary a banja rozezněl Martin Měkuta. A co by to bylo za kapelu bez zpěvačky – Jany Čáblíkové? Než se také opomenout osobu nejdůležitější, autorku nápadu, která kapelu fakticky založila

a zorganizovala setkání – výkonnou tajemnicí ČZS FISAIC Jarmila Šmerhová.

Během dvouhodinného maratonu nacvičili přítomní základní repertoár, který není v žádném případě konečný. Jeho širší verzi zabránil pouze čas, který měli k dispozici.

A co říct na závěr? Přestože se mnozí viděli poprvé, můžeme konstatovat, že vzniklo nové hudební těleso, o kterém určitě ještě uslyšíte. A může to být již brzy. Kapela s názvem JEDETO bude hrát návštěvníkům Národního dne železnic v Lužné v Rakovníku. Přijďte si s nimi zazpívat nebo jen poslechnout písničky ve dnech 18. a 19. září 2021!

-FJB-

Poznámka redakce: Dodejme ještě, že oba strojvedoucí, kteří hrají v této kapele, jsou i členy naší profesní odborové organizace. Zatímco kolega Liboslav Kučera v ZO FSCR Nymburk a svoji službu vykonává u ČD Cargo, kolega Martin Měkuta slouží u Českých drah a je hospodářem základní organizace Federace strojvůdců Jindřichův Hradec.



Kapela JEDETO. Zleva Martin Měkuta, Jarmila Šmerhová, Liboslav Kučera, Karel Bartoň, František Tylšar, Rudolf Louda a Jana Čáblíková. Foto: Karel Bartoň

O jedné cestě z Kunovic aneb Když doklady k vlaku „neseděly“

Tentokrát začínáme se zveřejňováním zajímavých vzpomínek na dlouholetou práci ve strojvedoucí profesii, jejichž autorem je kolega Ivan Marek ze Slavičína. Není bez zajímavosti, že už od časů federativního státu a tehdejších Československých státních drah, od doby společného působení v lokomotivním depu Trenčianská Teplá, se datuje jeho přátelství s členem naší redakční rady, brněnským kolegou Radoslavem Ondráčkem. A právě díky tomu si můžeme o nejrušnějších nevěšných firovských zážitcích, zaznamenaných v memoárech kolegy Marka, přečíst i na stránkách Zájmy strojvůdce.

V časech, kdy ve velkém začaly do Trenčianské Teplé jezdit zcela nové stroje T466.2, jsem vezl po odpočinku ve Veselí nad Moravou obrátový vlak Mn 82343 0-0/R s odjezdem po deváté hodině na odhlášení po rychlíku 721 do T. Teplé. V Ostrožské Nové Vsi jsem přestával při ložnicím vozu se šterkem, přistavil na nakládku pár prázdných a pokračoval jsem v pohodě do Kunovic. Už při vjezdu bylo patrné, že Kunovice jsou opět „natřískané“ zátěží a vlakvedoucí, o němž bude ještě řeč, mi při odevzdávání dokumentace oznámil: „Mistře, štegr přivezl uhlé.“ a jestli vezmu něco „přes normu“.

Protože mašinka, kterou jsem měl, ještě voněla novotou a lakem a dělala svoji snad teprve druhou či třetí sichtu, řekl jsem, že maximálně 25 tun přes normu, což bylo zcela v duchu předpisů (takže 1 225 t). Odpověděl, že v pořádku a odešel vyhotovit novou dokumentaci. Tehdy byla norma zátěže pro T466.2 pro úsek Kunovice–Uherský Brod 1 200 tun.

Po sestavení vlaku a zastožení brzdou vlakvedoucí, který bydlel na zastávce Věsky, přinesl dokumentaci a řekl: „Mistře, akorát to vyšlo, je toho 1 224 tun.“ Pomalu jsem se začal rozjíždět, počasí bylo ideální, byl zrovna květen, mašina mi ani jednou nezabrousila (měla ještě volič tažné síly, který byl později, nevíme proč, demontovaný), jen se zdálo, že se nějak těžko rozjíždím a při pohledu dozadu to vypadalo, že vlak tak nějak nemá konce. Ještě jednou jsem se proto poďoval do dokumentace vlaku a všude byla hmotnost vlaku 1 224 tun – na brzdech, na výkazu vozidel i zátěžové hlášení a počet vozidel ve vlaku 28?! Přepočítal jsem nákladové listy a těch bylo 36, po spočítání váhy u všech jsem zjistil, že nemám za sebou 1 224 ale 1580 tun!

Je pravdou, že po Uherský Brod jsem s vlakem tehdy rychlost 15 km/h nepřekročil

a strachu jsem zažil až při představě, že mi bouchne některý „trakčák“, což se tehdy zvláště u nových mašin dost často stávalo, nebo že dojde k přeskočení na generátor. Při té představě jsem se už viděl v kriminálu za sabotáž. Nejhorší byl táhlý oblouk u Popovic a potom malé stoupání za Hradčovicemi, které se mi ale díky tomu, že jsem zvládl vlak „rozpumpovat“ na téměř 20 km/h, podařilo překonat. Do Brodu jsem se „dokutálel“ a po obhlídce mašinky jsem zjistil, že to přežila bez úhony. Jen výfukové potrubí, které do té doby mělo stejnou šedou barvu jako celý spalovací motor, hýřilo všemi barvami. Takže to nakonec dopadlo dobře. Takový byl ale častý úděl jednomužných obsluh. A vlakvedoucí? Samozřejmě jsem si to s ním později vyříkal!

Tehdy se jezdilo v Mn vlacích v režimu 0-0/R (rušňovodič&strojvedoucí) na vozebním rameni Trenčianská Teplá–Veselí nad Moravou a zpět bez vlakové čety. Vlaková četa u tohoto vlaku přijela až do Uherského Brodu a pokračovala v obsluze stanic až do Bohuslavic nad Vlčí a zpět. Jednomužná obsluha byla praktikována až do doby, kdy došlo k velmi vážné nehodě právě u Mn

Společenská rubrika

Kulatou šedesátku oslaví 17. září náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo, pan **Lubomír Kočí**. Ve stejném měsíci, a to 29. září, oslaví své 55. narozeniny náš kolega, strojvůdce Českých drah, pan Jiří Časar. Vše nejlepší, pevně zdraví a pohodu do dalších let přejí oběma oslaveným kolegům a kamarádům z Havlíčkova Brodu.

Dne 18. září bude své 60. narozeniny slavit náš kolega **Jan Šilhan** ze základní organizace Federace strojvůdců Brno dolní. Kolegové a spolupracovníci mu k tomuto jubileu blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí hodně úspěchů a zejména zdraví.

Dne 26. září oslaví sedmdesáté narozeniny náš kolega **Ladislav Hájek**, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. K významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

V měsíci září a říjnu oslaví své 55. narozeniny naši kolegové, pánové **Ladislav Augustin** a **Štefan Franko**, strojvedoucí a členové základní organizace FS Horažďovice předměstí. Do dalších let jen to nejlepší, spokojenost v práci i osobním životě a především hodně zdraví jim přejí výbor a ostatní kolegové z horažďovické ZO Federace strojvůdců.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny **Petr Jánký** a o den později 65. narozeniny **Zdeněk Macek**. Kulatou sedmdesátku 9. července **Stanislav Svitek**, 6. srpna **Václav Laube**, 28. 8. **Pavel Novák** a 23. září **Václav Marek**. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil **Václav Nezbeda**. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Srdečná blahopřání k významným životním výročí, která oslavili anebo ještě oslaví v letošních letních měsících, adresujeme i sedmi našim kolegům ze základní organizace Federace strojvůdců Louny. Pátého září slavil své šedesátiny Petr Jánký a o den později 65. narozeniny Zdeněk Macek. Kulatou sedmdesátku 9. července Stanislav Svitek, 6. srpna Václav Laube, 28. 8. Pavel Novák a 23. září Václav Marek. Pěťasedmdesátí let se již 19. července dožil Václav Nezbeda. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO FS jim do dalšího života přejí vše jen dobré a hlavně zdraví.

Mezi našimi zářijovými jubily jsou rovněž tito kolegové – pan **Miroslav Kohoutek**, který 16. září oslaví své 70. narozeniny, a strojvedoucí ve výslužbě, pan **Karel Doucha**, který stejné významné životní výročí slaví 18. září. Kolegové a kamarádi z chomutovské základní organizace Federace strojvůdců jim srdečně gratulují a do dalších let přejí mnoho zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti.

Dne 19. srpna oslavil své významné životní jubileum 60 let náš kolega **Luděk Zelený**, strojvedoucí a člen ZO Federace strojvůdců Meziměstí. Do dalších let mu přejeme jen to nejlepší, hodně štěstí, spokojenosti a k tomu pevně zdraví. Za všechny kolegy výbor základní organizace

Krásné životní výročí oslaví v předposlední zářijový den náš děčínský kolega **Jaroslav Svoboda**, který se letos dožívá osmdesátí let. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Děčín mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a samozřejmě především zdraví.

V poslední zářijový den se dožívá šedesátí let kolega **František Musil**, strojmistr a člen základní organizace Federace strojvůdců Prostějov. Výbor a členové této naší ZO mu k významnému životnímu výročí srdečně blahopřejí a do mnoha dalších let přejí spokojenost v práci i osobním životě a k tomu především zdraví.

Červenec byl prvním měsícem, kdy už nemusel vstávat do zaměstnání náš kolega a kamarád, pan **Jiří Kohout**, strojvedoucí a v posledních letech dispečer ČD Cargo, člen turnovské základní organizace Federace strojvůdců, neboť po celoživotní práci na železnici odešel do důchodu. Jirkovi popřejeme do dalších let spoustu zdraví, štěstí a životní pohody. Kamarádi a kolegové z Turnova

Šestnáctého září bude své pětadesátiny slavit náš kolega **Vlastimil Hála**, člen ZO Federace strojvůdců ČR Praha. Výbor a ostatní členové základní organizace mu blahopřejí i do mnoha dalších let přejí spokojenost, úspěchy v práci i osobním životě a k tomu zejména zdraví.

V měsíci srpnu oslavili svoji krásnou životní metu šedesátí let naši kolegové ze základní organizace FS Česká Třebová: 10. 8. **Lubomír Hladík** (vedoucí strojmistr a strojvedoucí) a 22. 8. **Václav Šeda** (strojvedoucí Českých drah). Oběma jubilatům dodatečně blahopřejeme a přejeme jim hodně štěstí „v další šedesátce“, spokojenost v osobním i profesním životě a k tomu především pevně zdraví.

Poslední rozloučení

Dne 24. července 2021 zemřel ve věku 81 let pan **Antonín Kladivo**, bývalý člen lounské základní organizace Federace strojvůdců.

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

ZO FS Louny

Dne 28. července 2021 odešel na věčnost náš skvělý kamarád, nadšený emeritní strojvůdce, milovník páry i elektriky, pan **Josef Klepetko**. Zemřel po těžké nemoci ve věku 68 let.

Pepo, děkujeme Ti za Tvůj život, budeš nám chybět!

Kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu



Dne 25. srpna 2021 nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 62 let kamarád, kolega strojvedoucí ČD Cargo Ostrava, pan **Miloslav Nádvořník**. Kdo jste jej znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Čest jeho památce.

Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek-Místek

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 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 Zájmy strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

