● Z oslav 125. výročí vzniku Federace strojvůdců České republiky, které se uskutečnily 10. září v České Třebové ... str. 1 ● Digitalizace u ČD a strojvedoucí – otázky a odpovědi ... str. 2 ● Tornádo a pak obrovská solidarita ... str. 2 ● Vlaky bez vlakové čety podruhé ... str. 2 ● Nová kniha o železnici ... str. 2 ● Zloděj na rychlíku 619 Krušnohor ... str. 3 ● Do stanice Důchod se žralokem ... str. 3 ● Kapitoly z historie brzdění vlaků ... str. 3 ● Penzista vzpomíná: Srážka s Tatrou ... str. 4 ●

číslo 18
30. září 2021
ročník 74

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SÍLOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Účastníci slavnostního setkání v České Třebové na premiéře filmu k 125. výročí naší odborové organizovanosti. Na promítacím plátně je zaujala zajímavá exkurze do minulosti Federace strojvůdců, současné záběry pořízené v provozu, vyjádření funkcionářů FSČR, jednotlivých kolegů strojvedoucích a v neposlední řadě i partnerů naší odborové centrály, ministra dopravy K. Havlíčka, ale i mnoha dalších (foto Libor Poláček)

Odkaz na film k 125 letům FSČR

https://www.youtube.com/watch?v=5UsXU_BT8ic

Sluncem zalitá Česká Třebová patřila oslavám významného výročí Federace strojvůdců

Letošní rok je ve znamení mimořádně významného výročí naší samostatné profesní odborové organizace – 125 let odborové organizovanosti strojvedoucích v českých zemích. Klíčovým datem byl sice již 7. duben, neboť prvopočátek všeho se v roce 1896 váže právě k tomuto dni, ovšem závažné okolnosti – složitá pandemická situace a s ní spojená celostátně platná restriktivní opatření – nám na jaře ještě nedovolily uskutečnit společné setkání, kde bychom si jubileum důstojně připomněli.

Proto se zrodila zajímavá myšlenka uskutečnit tuto oslavu až v době, kdy to zlepšení epidemické situace umožní, a to ve spojení s další významnou akcí, tentokrát dokonce sportovní, s turnajem v kopané. Právě v těchto sportovních aktivitách totiž reprezentanti FSČR dlouhodobě vynikají. V turnajích v kopané jsou strojvedoucí a další železničáři působící ve fotbalových týmech organizovaných pod hlavičkou Federace strojvůdců České republiky mimořádně úspěšní. Shodou okolností jsme o tom ostatně psali právě v minulém vydání našeho časopisu. A tak se ve sportovním areálu FK Česká Třebová 10. září sešli nejen stávající předsedové základních organizací FSČR, ale i naši sportovci.

Zároveň sem ovšem zavítalo mnoho dalších pozvaných hostů. Uveďme zde alespoň předsedu polského odborového svazu strojvedoucích ZZM a viceprezidenta autonomního evropského sdružení strojvedoucích ALE Leszka Miętеka, generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobodu, člena představenstva ČD Jiřího Ješetu, ředitelku Personálního odboru GŘ ČD Cargo Anetu Miklášovou, předsedkyni představenstva Dopravně vzdělávacího institutu (DVI) Blanku Havelkovou, ředitele Personálního odboru GŘ SŽ Pavla Kouckého anebo výkonného ředitele ŽESNAD.CZ Oldřicha Sládka. Vedle všech přítomných stávajících členů prezidia FSČR pozvání přijalo i mnoho bývalých členů tohoto řídicího orgánu, mezi nimi i bývalí prezidenti naší odborové organizace Petr Čechák a Jindřich Hlas, nebo kolegové působící v ústřední revizní komisi FSČR.

Všichni, kdo přijeli do České Třebové, kromě posezení a diskuze u kávy či jiného občerstvení, mohli v dopoledních hodinách nejprve sledovat sportovní zápolení čtyř fotbalových týmů, jež se vzájemně utkaly dle systému každý s každým. Tato utkání byla ovšem plně hrána v duchu fair play, a jak všichni sportovci, tak i diváci se shodli na tom, že šlo především o radost ze hry. A co si také ještě více přát, když „do karet" tomu po celou dobu nahrávalo ještě i velmi pěkné a slunné počasí.

Výsledky sportovního klání, jako vždy perfektně připraveného kolegou Vladislavem Pouzarem, byly následující. – Na prvním místě se umístil fotbalový výběr Federace strojvůdců České republiky, druhý skončil tým společnosti ČD Cargo, třetí místo obsadilo mužstvo Českých drah a jako v pořadí čtvrtý turnaj dohrál kolektiv FSČR II. I když oproti původním záměrům do České Třebové bohužel nedorazil fotbalový tým strojvedoucích z Polska, neboť splnit přísně stanovené podmínky Fotbalové asociace České republiky týkající se potvrzení bezinfekčnosti bylo pro jeho členy značně komplikované, a z technických důvodů nemohlo přijet ani mužstvo Správy železnic, turnaj měl i tak vysokou sportovní úroveň, neboť se bojovalo s nasazením hodným této významné akce.

Po skončení a předání pohárů, sportovních trofejí a dalších věcných cen následovala neformální oslava našeho výročí, kterou uvedlo vystoupení prezidenta Federace strojvůdců České republiky Jaroslava Vondrovice. Všechny přítomné poté pozdravili i mnozí z již zmíněných hostů.

Svoji oficiální premiéru si odbyl také mimořádně zdařilý dokumentární film, který vznikl právě k výročí oslav 125 let. Čtrnáctiminutový filmový snímek, jehož autorem je Jan Štind a který je již volně dostupný ke zhlédnutí na platformě YouTube, mapuje nejen zlomové okamžiky historie odborové organizace, ale i její současnou důležitou roli pro strojvedoucí a celou naši železnici.

Připomeňme, že své videozdravice členům Federace strojvůdců prostřednictvím tohoto filmu poslali mimo jiné rovněž ministr dopravy a vicepremiér ČR Karel Havlíček, prezident ALE Juan Jesús García Fraile, předsedové představenstva ČD Ivan Bednárik a ČD Cargo Tomáš Tóth, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, generální ředitel AŽD Zdeněk Chrdle anebo výkonný ředitel ŽESNAD.CZ Oldřich Sládek. Všichni ocenili význam spolupráce s naší odborovou centrálou a popřáli jí hodně úspěchů a elánu ještě do mnoha dalších let činnosti.

Marek Poláček

V průběhu oslav k přítomným několikrát promluvil prezident FSČR Jaroslav Vondrovic. Na snímku Marka Poláčka jsou dále (zleva) ředitelka personálního odboru GŘ ČD Cargo Aneta Miklášová, GŘ SŽ Jiří Svoboda, viceprezident ALE a prezident polské OC strojvedoucích ZZM Leszek Miętek, člen prezidia FSČR Jiří Šafařík a hlavní organizátor fotbalového turnaje Vladislav Pouzar

Došlo i na neformální setkání – zleva viceprezident ALE Leszek Miętek, viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda (foto: L. Poláček)

Členové čtveřice fotbalových týmů před vlastním zahájením turnaje naslouchají pokynům, které jim vydává kolega Vladislav Pouzar (foto: Marek Poláček)

Pracuje se na knize pravidel pro strojvedoucí

V měsíci září byla u společnosti ČD Cargo zřízena pracovní skupina pro vytvoření knihy pravidel pro strojvedoucí tak, jak to v současné době vyžaduje evropská legislativa.

Hlavním posláním této pracovní skupiny by mělo být vytvoření skutečně funkčního a jednoduchého manuálu, jak postupovat v některých provozních situacích. V žádném případě by se tento dokument neměl zvrhnout do alibistického výčtu zákonných norem a provozních předpisů, jak se to již stalo u některých dopravců, ale podle mého názoru by se mělo jednat o jakousi obdobu checklistů, které jsou známé především z letectví. Tedy o seznam položek (úkolů apod.) určených pro porovnání a orientaci, jež pak může pomoci při rozhodování.

V případě potřeby by v tomto dokumentu mělo být možné dohledat různé situace a způsoby jejich řešení tak, aby takový postup byl dohledatelný ve velice krátké době a strojvedoucí měl jistotu přesného a věcně správného postupu bez nutnosti ověřovat různé změny a gestorské výklady.

Jsem přesvědčen, že je před námi velice nesnadný úkol, kdy bude navíc nutné v čase měnit priority zadání i požadavky na tuto pomůcku, a to s přihlédnutím k tomu, jak se bude aktuálně měnit i situace na železnici. Bude tedy nutné vytvořit vždy platný dokument, ideálně v elektronickém formátu, stanovit přesná pravidla jeho aktualizace i konkrétní odpovědnost za tyto aktualizace a neustálou platnost a správnost všech informací obsažených v této „knize pravidel".

Vzhledem k tomu, co jsem zde napsal, jsem přesvědčen, že je nutné upřednostnit kvalitu nad včasností anebo spíše unáhleným vydáním takové knihy, neboť pokud bychom přistoupili hned na počátku na kompromisy jen proto, abychom už něco měli v ruce, bude pak už jen velice obtížné dodatečně upravovat projekt, který je postavený na špatných základech.

Chci být optimistou a věřím, že se nám podaří stvořit kvalitní dokument, který bude jakousi příslovečnou berličkou, která bude dobře sloužit v případě možného klopýtnutí strojvedoucích, a to obzvláště v dnešní době, kdy jsou na ně po všech stránkách kladeny naprosto extrémní požadavky.

David Votroubek, člen prezidia FSČR

Zúčastnili jsme se 30. Valné hromady AKV

Alespoň krátkou informací se vracíme do doby předprázdninové, kdy se 28. června konala 30. Valná hromada Asociace pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů (AKV). Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR zde zastupoval Zdeněk Hejhal, zástupce ředitele odboru pracovněprávní legislativy. Za Federaci strojvůdců České republiky se tohoto jednání zúčastnili prezident Jaroslav Vondrovic, člen prezidia Jiří Šafařík a smluvní advokát FSČR Gustav Valenz.

Program valné hromady (VH) obsahoval zprávy o činnosti za uplynulé období, o hospodaření v roce 2020 a v neposlední řadě i zprávu revizní komise. Zároveň byl schválen rozpočet na rok 2021. Schválen byl také návrh změny stanov, obsahující dílčí změny týkající se především výkonného orgánu, kterým je předsednictvo výboru Asociace.

Důležitým bodem jednání VH byla doplňující volba členů výboru, nahrazujících odstoupivší členy. V této volbě byl do tohoto orgánu za naši odborovou organizaci opět zvolen člen prezidia FSČR J. Šafařík a nově také Mgr. Gustav Valenz.

V závěru jednání přednesl předseda AKV JUDr. Bořivoj Šubrt informace o aktuální problematice z oblasti pracovněprávní legislativy. Na toto téma poté navázal JUDr. Hejhal, který nám také odpověděl i na několik dotazů, týkajících se v té době ještě projednávané novely Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

Jiří Šafařík, člen prezidia FSČR

Probíhá evropský průzkum bezpečnosti železnic

Evropská železniční agentura (ERA) realizuje online průzkum vnímání bezpečnosti na železnici. Je otevřen všem pracovníkům EU zaměstnaným v kterékoli organizaci, která se podílí na evropském železničním systému. Cílem projektu s názvem „Evropský průzkum klimatu bezpečnosti železnic (ERA-SCS)" je další zlepšení bezpečnosti v evropském železničním systému. Možnost vyplnit dotazník mají respondenti do 7. října 2021.

Průzkum běží na platformě EUSurvey a je přístupný ve 22 evropských jazycích včetně češtiny. Spustit jej lze na smartphonech, tabletech nebo počítačích. Vyplnění dotazníku, který byl vypracován s podporou odborníků ze všech oborů železničního systému a Institutu pro kulturu průmyslové bezpečnosti, je anonymní, zabere maximálně 10 minut. Tvoří jej soubor 48 bezpečnostních prohlášení v souladu s Evropským modelem kultury bezpečnosti železnic. Veškeré výsledky budou analyzovány na evropské úrovni, aby mohly být vyhodnoceny a dále využity pro zvýšení bezpečnosti evropského železničního systému. První výstupy budou prezentovány již letos v listopadu.

Informační stránka na webu Drážního úřadu: *https://www.ducr.cz/cs/o-nas/evropsky-pruzkum-bezpecnosti-zeleznic*

Přímý přístup do českého dotazníku: *https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/ERA-SCS?surveylanguage=CS*

Předseda základní organizace Federace strojvůdců Břeclav Filip Januška (na snímku vpravo) symbolicky předává určenou část sbírky výbornému kolegovi strojvůdci, kamarádovi a otci pěti dětí Martinu Tichému (ZO Veselí nad Moravou), který přišel o svůj dům po ničivém tornádu

Tornádo a pak obrovská solidarita

Byl to zprvu nádherný slunečný den. Zprávy nás 24. června upozornily na výstrahu před bouřkami, ostatně jako se to v tomto letním období stává celkem pravidelně. Ovšem tomu, co tentokrát následovalo, mohl uvěřit jen málokdo.

Po osmé hodině večer přivážím zpožděné EC ze Slovenska do Břeclavi a jen těžce pobírám informace, co se vlastně prakticky před chvílí odehrálo jen pár kilometrů odtud. Po zhlédnutí mimořádného televizního vysílání mi ale bylo jasné, že řádění tornáda zničilo domy i našim kolegům strojvedoucím.

Hned druhý den jsme v naší základní organizaci Federace strojvůdců Břeclav začali zjišťovat od lidí, kteří bydlí v tornádem zasažené oblasti, rozsah škod. A po dohodě s prezidiem FSČR jsme zřídili transparentní účet na podporu postižených kolegů.

Solidarita byla opravdu až nevídaně obrovská. Finanční částky, které začaly chodit od základních organizací prakticky z celé České republiky, byly až neuvěřitelné. Stejně tak ostatní příspěvky, a to jak od jednotlivých členů naší profesní odborové organizace, tak i kolegů jiných drážních profesí. Pomoc byla dokonce i mezinárodní, neboť přispěli rovněž kolegové od slovenských ZSSK.

Vysoké škody na majetku jsme zaznamenali u šesti členů Federace strojvůdců. Menší rozsah škod pak u pár dalších, což následně částečně pokryla podpora ze sociální fondu FSČR Stephenson.

Po dvou měsících fungování transparentního účtu bylo vybráno přes 550 000 Kč. Tato částka byla na zasedání výboru ZO Břeclav podle rozsahu a povahy škod nakonec rozdělena mezi pět členů Federace strojvůdců.

Cítím jako důležité zde vyzdvihnout šestého člena, který se dobrovolně vzdal své části ze sbírky ve prospěch svého kamaráda a kolegy, kterému tornádo zničilo dům natolik, že je určen k demolici. Za takové gesto mu patří veliké uznání.

Vážení kolegové, výbor základní organizace FSČR Břeclav vám moc děkuje za solidaritu, kterou jste našim kolegům prokázali.

Filip Januška , předseda ZO Břeclav

Vlaky bez vlakové čety? – II.

V dalších řádcích se vracím k tématu vlaky bez průvodčích. V č. 11/2021 Zájmů strojvůdce jsem v článku pod stejným titulkem kritizoval připravované opatření Jihomoravského kraje, kde jako objednavatel regionální dopravy v závazku veřejné služby chce, aby nově dodané elektrické jednotky od firmy Škoda Transportation nebyly obsazovány vlakovými četami. Těchto nových vozidel má být 37 a objednal si je přímo Jihomoravský kraj.

V závěru článku jsem položil otázku: Stane se tento hazard realitou? Jako řada kolegů v provozu sleduji denní zpravodajství v ČT, Českém rozhlase a na různých zpravodajských serverech. Nevynechám ani internetové stránky Policie ČR. A zde musím znovu poukázat na fakt, že Policie ČR dnes a denně zasahuje proti „cestujícím“, kteří porušují platné přepravní řády, dopouštějí se minimálně přestupkového jednání a také trestných činů.

O jednom takovém případu k dotazu redakce ZS informovala mluvčí Krajského ředitelství PČR kraje Vysočina v Jihlavě. 31. srpna byl v Náměšti nad Oslavou vyloučen z přepravy z R 667 čtyřiatřicetiletý muž. Následně v čekárně poškodil skleněnou výplň přepážky, lavičku a dveře. Když ho napomenula výpravčí, tak opilý muž začal ženu vulgárně slovně napadat a choval se značně útočně. Výpravčí pomohl svědek a přivolaní policisté výtržníka zajistili. Při dechové zkoušce mu naměřili přes dvě promile alkoholu. Po vystřízlivění v protialkoholní záchytné stanici policisté tomuto pachateli sdělili podezření ze spáchání přečinu výtržnictví, za který může soud uložit trest až na dvě léta odnětí svobody, při prokázání recidivy až na tři léta.

Obdobné případy nejsou bohužel žádnou zvláštností. Nejvíce případů za asistence Policie ČR je zaznamenáno při vylučování cestujících z přepravy, kdy dochází k porušování stanovených přepravních podmínek. Nezřídka také k jednání, které trestní zákoník označuje jako trestný čin.

Vlakové čety ovšem nezasahují jen proti neukázněným cestujícím, ale cestujícím především pomáhají. Často při různých zdravotních indispozicích. Tak tomu bylo i letos čtvrtého září u Ex 565 v Chebu, kdy vlaková četa pomáhala cestujícímu před příjezdem RZS.

Ostatně také právní předpisy přesně upravují vztah cestující – dopravce. Občanský zákoník se touto problematikou zabývá v § 2550 až 2585. Např. v § 2551 je stanoveno, že dopravce se při přepravě postará o bezpečnost a pohodlí cestujícího. Zákon o dráhách v § 36 odst. 1 písmene f) stanovuje dopravci povinnost zabezpečit předlékařskou první pomoc v případě nehody. Další důležitá ustanovení obsahuje § 37 citovaného zákona. Zmíněné paragrafy zákona o dráhách pak podrobně rozvádí vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Podle § 14 písm. e) citované vyhlášky je dopravce povinen zajistit ...pořádek, čistotu a klid ve vozidle... Další podmínky jsou obsaženy ve Smluvních přepravních podmínkách ČD pro veřejnou drážní osobní dopravu (SPPO). Obdobné předpisy musí mít vydány i ostatní dopravci působící v České republice. Je zcela samozřejmé, že v právním státě každý objednavatel veřejné přepravy osob musí minimálně výše citovaná ustanovení zákonů a ostatních právních předpisů znát.

Co vyplývá z předchozích řádků? Že objednavatel veřejné osobní dopravy chce ignorovat platné právní normy tohoto státu a ještě se tím chlubí ve veřejnoprávní televizi. Staví tak dopravce do situace, že při neobsazení vlaku vlakovou četou nebude schopen ani on dodržet to, co zákony i podzákonné právní normy ukládají. A to je hodně smutné zjištění. Uvědomují si to protagonisté těchto úspor „za každou cenu“?

Vladimír Selucký

Digitalizace u ČD již běží. Po cestě si ale zlomila nohu

Když zaměstnanci Českých drah téměř před dvěma lety četli rozhovor s tehdy nově zvoleným generálním ředidlem ČD Václavem Nebeským, mnozí si jistě řekli ono kýžené „konečně“. Generální ředitel v jednom z prvních rozhovorů kladl velký důraz na nutnost urychlené digitalizace ČD. Hovořil o digitalizaci jako o zrychlení a zefektivnění práce zaměstnanců. Troufám si říct, že po přečtení jeho slov si mnoho kolegyň a kolegů se skřípěním zubů přemítalo nad nutností vyplňování nejrůznějších papírových formulářů a vkládáním do systému zcela zbytných informací, které již systém „ví“ a měl by s nimi umět pracovat. Jako nejkřiklavější reprezentanty bychom mohli uvést stále ještě nutné vedení Provozního záznamu či informování strojvůdců o tom, kdy jdou do práce a co budou v práci dělat.

Velmi hořkou vzpomínkou je způsob objednávání výstrojních součástí. V minulosti bylo nutné z intranetového prostředí (takže pouze v práci, kdy se strojvedoucí buď okradl o pauzu, ve které měl odpočívat, nebo to udělal před či po směně, takže již ve svém volnu) stáhnout excelovou tabulku, nárokovost součástí dle KZAM a aktuální katalog oděvů. Toto doma velmi složitým přepisováním a porovnáváním vepsat do oné vytištěné excelové tabulky, tabulku vytisknout a přinést na nejbližší strojvedoucímu určené místo (nejčastěji sklad). Tamní kolegyně neudělala nic jiného, než že námi uvedené informace z excelové tabulky přepsala zpět do interního intranetového objednávkového formuláře a tím byla celá věc uzavřena.

Zdá se vám to absurdní? Mnoho let takové enormní plýtvání a složitost postupu nikoho z vedení firmy netrápilo. Ke konci července svitla naděje na změnu v podobě objednávkového e-shopu výstrojních součástí. Datum spuštění bylo avizováno na 28. července 2021. Žel, do dnešního dne stále mnoho kolegů nemá tento systém k dispozici a je nuceno i nadále používat v předchozím odstavci tohoto článku popsaný postup, který v žádném případě neodpovídá roku 2021.

Zcela samostatnou kapitolou vztažmo k naší profesi je problematika informování o provedení zaměstnavatelem požadované práce. Kolegové strojvedoucí od jiných větších dopravců mi nevěří, když jim říkám, že ani v roce 2021 nemohu digitálně zjistit, kdy jdu do práce a co budu v práci dělat! Získat tyto informace nyní znamená zvednout telefon a otravovat strojmistra, který má během dne i noci podstatně důležitější práci, než mi sdělovat, kdy jdu do práce. Druhou možností je prostudovávat několikastránková, často i více než 100jmenná komanda. *Humor* přichází ve chvíli, kdy je směna změněna, nezřídka i dvěma *opatřeními*. Strojvedoucí se pak bez tužky a papíru minimálně formátu A5 prostě neobejde. Je toto ono kýžené zefektivnění a urychlení procesů dopravce? Nemyslím si…

Když jsem zasílal svůj první subjektivní názor na prvotní verzi app Mapsis, zmínil jsem nutnost mít **všechny** pracovní náležitosti „pod jednou střechou“, myšleno v jednom programu či aplikaci. Tedy tak, aby strojvedoucí při příchodu do práce otevřel **jeden** program a po celou směnu pracoval pouze v něm. Program, který by mu poskytoval všechny potřebné informace. Tento nápad byl tehdy kladně kvitován. Dnes? MAPSISo, DkS, ETD, Kontakty, v budoucnu snad i Komando, Eltris… Je nutné přepínat, přecházet, ztrácet čas, odvádět pozornost… Proč?

Ale není to jen o strojvedoucích. Pobavte se s jinými kolegy provozáky, kolik zbytečných úkonů musí zpracovávat bez jakékoliv digitalizace. Grafikonisté mi u piva řekli, že výlukové oběhy vozidel zpracovávají v programu *Malování*…

Pevně jsme také věřili, že již distribuované služební telefony poslouží jako **plnohodnotná** záloha služebního tabletu. Realita? Umře tablet, zvedni telefon, opět otravuj strojmistra či dispečera (ideálně když řeší nějakou mimořádnost) a dožaduj se ho informací, které by sis mohl zcela jednoduše zjistit sám ve svém telefonu. Zjednodušení? Ne!

Pokud už máme v provozu nějakou formu digitalizace, nemáme k tomu dopovídající hardware. Zastaralé osmipalcové tablety strojvůdců, které pravidelně zamrzají, donekonečna hlásí plnou paměť zaplněnou aplikací Mapsis a jejich start trvá přesně tolik času, kolik ho má strojvedoucí na přípravu před směnou.

Strojmistr tvoří komanda na počítači, jehož start trvá šest minut… Aktuální stav „*digitalizace*“ ČD tedy velmi často neodpovídá potřebám provozu. V žádném případě však neodpovídá soudobým standardům konceptu pracovního prostředí pro třetí tisíciletí.

Aby můj text nebyl jen jakýmisi nářky a výkřikem do tmy, ale poskytl alespoň nějaké odpovědi na elementární otázky, zaslal jsem tento text prostřednictvím redakce Zájmů strojvůdce k vyjádření právě Bc. Nebeskému, který je nyní místopředsedou představenstva ČD zodpovídajícím za oblasti projektového řízení, dotací a IT a s tím spojenou digitalizaci služeb a procesů. Jeho reakci a odpovědi si můžete přečíst v tomto vydání našeho časopisu.

Antonín Sehnal

Stanovisko ČD k otázkám na téma digitalizace

Kdy bude zprovozněno plnohodnotné digitální informování strojvedoucího o tom, kdy jde do práce a co bude v práci dělat?

Řešením je již spuštěná aplikace „APS Komando“, která je k dispozici na nových 10“ tabletech. Tyto tablety již byly distribuovány cca 2 200 zaměstnancům a dalších cca 2 000 bude distribuováno do 15. 11. 2021.

Proč není možné sjednotit veškeré pro strojvedoucího nutné informační zdroje do jediného programu?

Strojvedoucí budou mít všechny aplikace na jednom místě na tabletu. Důvodů, proč nelze mít aplikace v jednom programu, je více, ale i přesto se snažíme, aby informace v tabletu byly provázané a strojvedoucí nemusel otevírat více aplikací najednou.

Proč není možné používat služební mobilní telefon jako plnohodnotnou zálohu služebního tabletu?

Pracujeme na tom, aby mobilní telefon byl v maximální možné míře zálohou tabletu, nicméně i z technických důvodů nebudou tyto přístroje totožné, například z důvodu nečitelnosti informací na menších displejích mobilních telefonů.

Proč je nutné při poruše služebního tabletu obtěžovat další zaměstnance kvůli zaslání/sdělení údajů, které by strojvedoucí mohl jednoduše a ihned zobrazit na svém telefonu?

Viz předchozí odpověď – pracujeme na tom, aby v maximální možné míře bylo možné telefonem nahradit funkčnost tabletu, ale ne vždy je to technicky možné.

Jakou mají ČD vizi, koncept či harmonogram v digitalizaci práce strojvedoucího? Jaké programy a podpora práce strojvedoucího jsou nyní v přípravě a kdy je strojvedoucí budou mít k užívání?

Významným milníkem v digitalizaci podkladů pro strojvedoucí bude přechod na nový jízdní řád. Poprvé v historii bude Správa železnic garantovat správnost elektronických podkladů JŘ a TTP. Na to České dráhy reagují novou aplikací „Navigace pro strojvedoucí“, která bude potřebné údaje pro strojvedoucí zobrazovat v různých náhledech (tabulkový jízdní řád, umístění návěstidel a dalších prvků na mapě nebo v tabulce, pohled na zpoždění nebo podjetí a doporučenou rychlost, ohlídání správného času odjezdu…). Tuto aplikaci předpokládáme nasadit v první verzi od nového jízdního řádu, respektive od nového roku na již distribuovaných 10“ tabletech.

Vedle toho bude i aplikace „APS komando“ v 1. kvartálu 2022 upravena tak, aby fungovala i na mobilním telefonu, a to nejen strojvedoucím, ale i vlakovým četám.

Kromě již uvedeného testujeme ve spolupráci s kolegy z provozu chytré hodinky pro strojvedoucí, které by mimo jiné měly dohlížet na zdravotní stav strojvedoucího a v případě mimořádné události s vážnými následky by sloužily podobně jako systém eCall (SOS tlačítko) známý z automobilů.

Kromě těchto činností byla již v loňském roce spuštěna aplikace na podporu bezpečnosti provozu na tratích D3, která varuje strojvedoucí před protijedoucím vlakem (aplikace byla dodána v jednotkách dnů po mimořádné události v Perninku).

Digitalizace se netýká jen podpory práce přímo na lokomotivě. Bylo například zprovozněno i vydávání výstrojních pomůcek pomocí „e-shopu“ (tato aplikace byla spuštěna s mírným zpožděním), aplikace je již k dispozici v první verzi a na základě zpětné vazby od uživatelů připravujeme další release na říjen 2021. Upravený bude například přístup do e-shopu z prostředí mimo intranet ČD, což nebylo v první verzi možné v souvislosti se zajištěním kybernetické bezpečnosti. Za první měsíc provozu je již více jak polovina objednávek přes tento nový e-shop.

Testujeme i další nové technologie, jako využití virtuální reality pro školení a výcvik zaměstnanců. Toto je ovšem předmětem dalších diskuzí.

Současná digitalizace se netýká jen strojvedoucích, ale souvisí například se zadáváním veřejných zakázek, interními postupy a procesy (oběhy faktur, dokumentů, elektronické schvalování a podepisování dokumentů apod.). Velmi významná je také digitalizace v oblasti managementu vozidel a jejich údržby.

Bc. Václav Nebeský
místopředseda představenstva ČD, a.s.

Již šestadvacáté setkání u pomníčku v Krouně

Dne 24. června 2021 uspořádala základní organizace Federace strojvůdců Polička svoji tradiční akci nazvanou Výlet k pomníčku v Krouně. Letos to byl v pořadí již její šestadvacátý ročník.

Právě na tomto místě bohužel došlo před šestadvaceti lety, dne 24. června 1995, k tragické železniční nehodě, při níž zahynulo 19 osob. Mezi obětmi tohoto neštěstí byl rovněž náš kolega a velký kamarád, strojvedoucí Josef Kučera.

Každoročně se od té doby u pomníčku scházíme, abychom společně uctili památku obětí této mimořádně smutné události. Také letos se tohoto pietního setkání společně s námi zúčastnila rodina Kučerova a dále mnozí kolegové z České Třebové, Pardubic a Chocně.

Účastníci setkání v Krouně jsou zachyceni na společné fotografii, kterou pořídil Milan Chmela z Poličky.

Josef Bouška, předseda ZO FS Polička

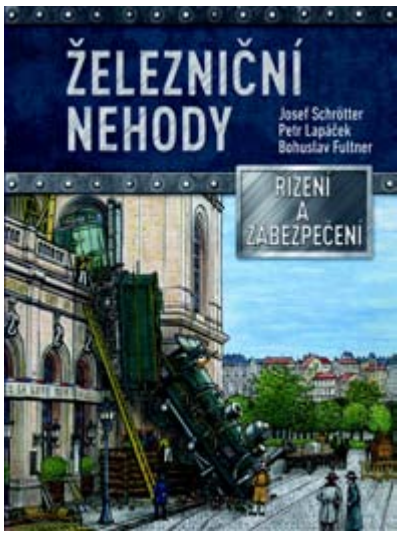
Nová kniha o železnici

V polovině listopadu letošního roku vyjde nová kniha o železnici **Železniční nehody, řízení a zabezpečení** autorské trojice Josef Schrötter, Petr Lapáček a Bohuslav Fultner.

Kniha mapuje železniční nehody u nás i ve světě a popisuje vývoj systémů řízení a zabezpečení železnice od roku 1825 až do současnosti. Jednotlivé kapitoly zahrnují vždy dvacetileté období a jsou opět doprovázeny nádhernými ilustracemi malíře Bohuslava Fultnera.

Při popisu jednotlivých železničních nehod autoři rozebírají všechny faktory a okolnosti, které k nehodě vedly, a poukazují rovněž na to, že řada chyb se bohužel neustále opakuje.

Kniha vychází v nakladatelství CPress a bude k dostání u dobrých knihkupců a v ***eshop@albatrosmedia.cz*** nebo na ***www.albatrosmedia.cz***



Zloděj na rychlíku 619 Krušnohor

Ani Velká vlaková loupež z Anglie z roku 1963, ani detektivka Agathy Christie inspirovaná železnicí, nýbrž česká, naprosto drzá a bohužel dokonaná krádež, která v sobotu 11. září 2021 večer způsobila zpoždění vlaku 619 o 29 minut a komplikace slušným cestujícím v podobě ztráty přípojů v žst Praha hlavní nádraží. Ale abych to vzal pěkně od začátku...

Asi se s kolegy shodneme, že během letošního léta bychom jen těžko hledali směnu bez komplikací – tedy bez zpoždění námi vedených vlaků, bez mimořádností, bez hlášení strojvedoucího. Nešťastný souběh výluk především na 1. tranzitním koridoru mezi Prahou a Českou Třebovou zasáhl i k nám na sever třeba častým zpožděním rychlíku 604, na něhož v Praze přechází lokomotiva od vlaku 114. Ohromné množství spojů, které do cílových stanic nedojelo včas, jízdy odklonem, změny v oběhu souprav a stovky stran dokumentů k seznámení se v našich železničářských životech staly samozřejmostí. A tak jsem v sobotu 11. září 2021 vyhlížel noční směnu, kdy odvezu z Ústí nad Labem do Prahy poslední rychlík Krušnohor, druhý den ráno zase do Ústí první přivezu, s nadějí, že se nestane nic, co by ovlivnilo hladkou jízdu obou vlaků. Opak byl pravdou už hodinu po začátku směny. Vystřídal jsem kolegu z rychlíku 604 a s mašinou 151 011-4 na 3. staniční koleji ústeckého hlavního nádraží najel na soupravu vlaku 619 od Chebu.

Ještě jsme ani s vozmistrem nestačili vykonat zkoušku brzdy, když se z radiostanice na simplexu 20 ozvalo: *„Utíká i s věcmi přes koleje na třetí peron. Chyťte ho! Vlak tady zůstane stát!“* Jeden z našich romských spoluobčanů, který musel mít dobře zmapovanou situaci, se totiž ihned po zastavení Krušnohoru v Ústí vloupal do zamčeného služebního oddílu vlakvedoucího. Pachatel musel znát technologické postupy u těchto vlaků. Že zde pravidelně dochází k odstupu jedné lokomotivy a na konec vlaku nastoupí druhá mašina, že vlakvedoucí vyzvedne zprávu o brzdění u jednoho stroje a donese na druhý, že k tomu musí vytisknout novou brzděnku – to vše za 6 minut pobytu vlaku ve stanici. Zloději však stačilo pár sekund, aby kličkou pootočil čtyřhran z pozice zavřeno do polohy otevřeno a ze služebního oddílu vlakvedoucímu odcizil kufr na kolečkách s osobními a pracovními věcmi. A to ho, prosím, při této činnosti sledoval jiný cestující, který vůbec nezakročil!

Pachatel pak s kufrem utíkal přes koleje na 3. nástupiště, kolem ochranky, která také nezasáhla, a na labské promenádě za hlavním nádražím se ve tmě ztratil. Krádež dokonána...

Kdosi pak zavolal Policii ČR, dva její členové provedli ohledání místa činu a základní výslech vlakvedoucího. Já jsem postával vpovzdálí, a tak mohu objektivně sdělit, že způsob výslechu ze strany policisty nebyl zrovna ideální. Předně, na nástupišti v tu chvíli postávalo několik dalších lidí, před kterými mohla zůstat výpověď vlakvedoucího utajena. Náš zaměstnanec totiž ve značném rozrušení „popisoval“, jak vypadal onen ukradený kufr a co všechno obsahoval. Policista tak trochu arogantně odpověděl: *„Hmm, tak díky, že jste nám popsal, jak ten kufr vypadal.“* Nikdo z nás neví, jak by v podobné stresové situaci reagoval, ale strážník má mít základní psychologickou průpravu a nesmí zahnat oběť trestných činů do podobných nepříjemných situací. Policie tedy situaci nezvládla na výbornou.

Nutno podotknout, že lup byl pro zloděje opravdu výživný. Vlakvedoucí rychlíku 619 totiž předtím přivezl do Děčína vlak Rj 256 a ve volné chvíli si zde nakoupil karton cigaret. Ten spolu s pracovními věcmi (výstražná vesta, lékárnička …) a zmiňovaným kufrem skončily v rukou zloděje. Vzhledem k vyčíslené škodě se už jedná o trestný čin, ale naděje na vypátrání delikventa a dohledání všech ukradených věcí je mizivá i přesto, že se nástupiště a vestibul ústeckého hlavního nádraží nacházejí pod drobnohledem kamer.

Teprve po ukončení šetření Policie ČR mohl vlak 619 odjet ku Praze, a to se zpožděním 29 minut, z toho pět minut se podařilo zkrátit. Druhý den ráno po směně jsem zpoždění odůvodnil hlášenkou (má pořadové číslo už 11 621), která zapadla mezi tisíce dalších. Já jsem se ale rozhodl tento incident zveřejnit a nadhodit téma, jestli je ve vlacích zaručena bezpečnost pro naše zaměstnance? Jak vidíte, kličku na otočení čtyřhranu si dnes může obstarat každý a dotyčný se pak snadno dostane do odstavených souprav i do skříní s rozvaděči. K čemu je ve velkých stanicích ochranka, když v našem případě pachatele nechytla? A jak je to vůbec s jejich pravomocemi na nádražích nebo přímo ve vlaku? A co onen cestující, který pachatele na vlaku 619 sledoval, ale nezakročil? To už se opravdu topíme v naprosté lhostejnosti? Všímáme si jen sami sebe, ale svět kolem je nám cizí?

Já dojíždím do práce z Chocně na sever Čech několikrát týdně a mohu potvrdit, jak vzrůstá agrese cestujících. Napomáhají tomu samozřejmě i covidové restrikce, kdy dodnes stále platí povinnost nosit ve vlacích respirátory. Vedení Českých drah se právě kvůli tomu domnívá, že respirátory odrazují cestující od našich služeb, a proto jsme se dosud nevrátili na počty zákazníků přepravených před začátkem pandemie. Dovolím si tvrdit, že nařízenou povinnost aktuálně dodržuje sotva 20 % cestujících, ostatní jen hledají výmluvy a s naprostou drzostí vlezou do vlaku bez ochrany dýchacích cest – zdraví ostatních je jim zcela lhostejné. Zkuste oslovit spolucestujícího bez respirátoru a zeptat se, proč onu ochranu nemá? S různým stupněm agrese a pohrdání uslyšíte kopec výmluv, ale vzájemná ohleduplnost by měla mít v naší společnosti stále přední místo zvlášť nyní, kdy počty nakažených stoupají a rozhořela se 4. vlna pandemie.

Kromě covidových restrikcí v poslední době často sleduji pomatenost našich zákazníků. I s nejmodernějšími technologiemi cestující ve stanici netrefí ke svému vlaku, pak ještě zahrne vlakvedoucího, který už před odjezdem čeká na nástupišti, všetečnými a zbytečnými otázkami. A jak jsou během jízdy vlaku zabezpečeny osobní věci vlakvedoucích a průvodčích, když zrovna provádějí kontrolu jízdenek? Mohli jste se přesvědčit v tomto článku. Pryč je ta doba obávaných nočních Excelsiorů, Vihorlatů a Laborců, dnes se živly stahují i do odpoledních a večerních spojů. Počítá s tím náš zaměstnavatel a vytvoří takové podmínky pro naše vlakvedoucí a průvodčí, aby se ve vlacích nemuseli bát? Proč nemají víc pravomocí, proč nelze tak jednoduše vyloučit z přepravy cestujícího, který si ani po upozornění nenasadí respirátor a všem okolo se jen vysmívá? A proč náš zaměstnavatel víc nedbá, aby zdraví a bezpečí jeho zaměstnanců bylo vždy na prvním místě? Nebo jsou snad tržby tomu všemu nadřazené?

Vlakvedoucí sobotní šestsetdevatenáctky může být rád, že nepřišel o peněženku s doklady, služební a soukromý telefon a zařízení POP, jehož cena se šplhá do desítek tisíc. Třeba tento příspěvek napomůže k úvahám, jak služební oddíly lépe zajistit a vytvořit pro vlakové čety bezpečnější podmínky k jejich práci.

Kamil Bureš

*Dne 11. října oslaví své 60. narozeniny náš kolega strojvedoucí, člen klatovské ZO Federace strojvůdců, pan **Pavel Hadač**. Výbor a členové základní organizace mu přejí do dalších let pohodu, spokojenost a hlavně zdraví!*

Do stanice Důchod se žralokem – a vlastně dokonce hned se dvěma!

Opravdu pěkné překvapení připravila pro svého kolegu, kontrolora vozby **Josefa Pleška**, základní organizace Federace strojvůdců Valašské Meziříčí. Na tradiční akci nazvanou „poslední točení“ mu totiž jeho kolegové a spolupracovníci jako stylovou kulisu přistavili nejen RegioShark 844 022-4, ale na scéně se objevil i další žralok, tentokrát nafukovací, kterého si pak (na rozdíl od toho z oceli) odnesl domů na památku. Předtím mu ale tento krasavec ještě dělal společnost na točně, a to na vozíčku kompletně zařízeném jako pojízdná kancelář na kolejích. Bylo to velmi vtipné a originální rozloučení.

Kolega Plešek se tím 27. srpna rozloučil se železnicí, na níž pracoval už od roku 1977. Tento celoživotní fanda stříbrných rovnoběžek strávil vlastně celý svůj aktivní pracovní život ve valašskomeziříčském lokomotivním depu. Absolvent strojní průmyslovky v Kopřivnici u tehdejších ČSD nejprve jako mechanik opravář, aby již po třech měsících nastoupil dvouletou prezenční vojenskou službu. Po návratu z ní ho opět čekala správkárna, ale srdce ho táhlo do provozu. A tak po vykonání zkoušek na pomocníka strojvedoucího začal vykonávat tuto pracovní funkci. V té době ve Valašském Meziříčí skončila éra páry, a proto tomu tak bylo na strojích motorové trakce. Od roku 1984 jezdil už jako strojvedoucí v osobní i nákladní dopravě. Ostatně jako většina jeho kolegů.

Kolega Josef Plešek ve své poněkud netradiční, avšak perfektně vybavené pojízdné kanceláři na kolejích, kterou mu při slavnostní příležitosti na jeden jediný den připravili jeho kolegové a spolupracovníci

Nejprve, jak bylo tehdy zvykem, ho čekal na několik let topírenský posun a až pak ho bylo možno vidět na tratích v okolí Valašského Meziříčí, a sice na výkonech do Ostravy, Kojetína, Rožnova pod Radhoštěm, do Studénky a Suchdola nad Odrou. Vozil však i spěšné vlaky do Brna anebo Opavy. Po celou dobu vlastně v režimu letmo, který mu ale naprosto vyhovoval. Rok 2002 má spojený s příchodem motorových vozů řady 842 do valašskomeziříčského depa a právě na nich strávil další léta.

Bohaté zkušenosti získané v provozu zúročil rovněž poté, co v roce 2009 přešel na pracovní pozici strojvedoucího instruktora, nyní funkci nazývanou kontrolor vozby. Zde ho další výzva (jak je pro to dnes tak módní výraz) čekala poté, co byly v roce 2012 v rámci Zlínského kraje u Českých drah nasazeny nové soupravy řady 844. A tím se vlastně dostáváme k tomu, proč ho „žraloci“ doprovázeli i při nedávném odchodu do výslužby.

Jak nám řekl předseda základní organizace Valašské Meziříčí Zdeněk Topič, kolega Plešek byl opravdu vynikající „cvičák“ s velmi dobrým vztahem k strojvedoucím i ostatním lidem v provozu, kterým se vždy snažil všestranně vycházet vstříc. A ono se to týkalo v neposlední řadě právě i oněch nových „RegioSharků“, a to zejména v souvislosti s jejich provozním nasazením. Zajišťoval totiž nejen nutná školení, ale vypracoval k nim rovněž kvalitní prezentace určené kolegům strojvedoucím.

Zatímco mimořádně bohatý profesní život na železnici má kolega Josef Plešek nyní již za sebou, ani na zaslouženém odpočinku, a tedy v o poznání klidnější etapě života, se zřejmě nudit nebude. Má totiž rád cestování a turistiku, neboť se zabývá mimo jiné i sběrem turistických známek. Rád fotografuje přírodní krásy a kuriozity, což je spojeno právě s oním cestováním. A protože říká, že ty v naší vlasti má již z větší části „zmapovány“, rád by dle možnosti vyrážel na cesty také „dále do světa“. Má ovšem i rodinný domek se zahradou, a tak také s tím budou spojeny jeho další aktivity.

A co na rozloučenou on sám vzkazuje svým kolegům, kteří zůstávají na dráze jako jeho následovníci? *„Přeji jim, ať v dnešní složité době mají hlavně dobré nervy a ať pamatují, že zdraví je vždy na prvním místě,“* říká kolega Plešek a ještě k tomu pak dodává: *„Samozřejmě se to neobejde bez dobrého vyhodnocování dopravních situací. A ať se jim také vyhýbají dopravní mimořádnosti, které všichni tak nenávidíme!“*

Také my mu tedy ještě jednou společně rovněž popřejme do mnoha dalších let spokojenost, elán a životní energii a k tomu především pevné zdraví. A v neposlední řadě ať mu vyjdou také ony cestovatelské plány!

Libor Poláček
Foto: Vít Kocek

Do konce letošního srpna zbývalo jen několik dnů a kolega Plešek se loučil se službou na dráze (na snímku dominuje RegioShark 844 022-4)

Kapitoly z historie brzdění vlaků

Rovněž brzda Knorr je pojmenována po svém vynálezci. Byl jím Ernst Theodor Georg Knorr, který se narodil 19. října 1859 v Rudě (Prusko) a zemřel 15. dubna 1911 v Davosu (Švýcarsko). Jeho vynález podstatně vylepšil brzdu Westinghouse. V roce 1905 založil v Berlíně firmu Knorr-Bremse, jejíž výrobky z oblasti brzd se neustále zlepšovaly. Navrhl ale i nový typ lokomotivního parního kompresoru.

V oblasti vozových rozvaděčů spolupracovala tato firma s dalšími techniky, jako byli Bruno Kunze a Wilhelm Hildebrand. Z této spolupráce vznikly nové typy rozvaděčů, které byly v provozu označované jako Kunze Knorr (1918) nebo Hildebrand Knorr. Po druhé světové válce bylo sídlo firmy přesunuto do Mnichova.

K brzdě Droshammerově se mi bohužel nepodařilo zjistit bližší údaje.

Brzda Božič je pojmenována po svém tvůrci. Dobrivoj Božič se narodil 23. prosince 1885 v obci Raška v Srbsku a zemřel 13. listopadu 1967 v Bělehradě. Studoval na technické univerzitě v Karlsruhe a Drážďanech a jedním z jeho profesorů byl Rudolf Diesel. Po promoci v roce 1911 se vrátil do Srbska. Začal pracovat v železničních dílnách ve městě Niš, kde se zabýval vývojem železničních brzd. Výzkum přerušila Velká válka. Po ní pak působil v Kraljevu, Bělehradu a Záhřebu.

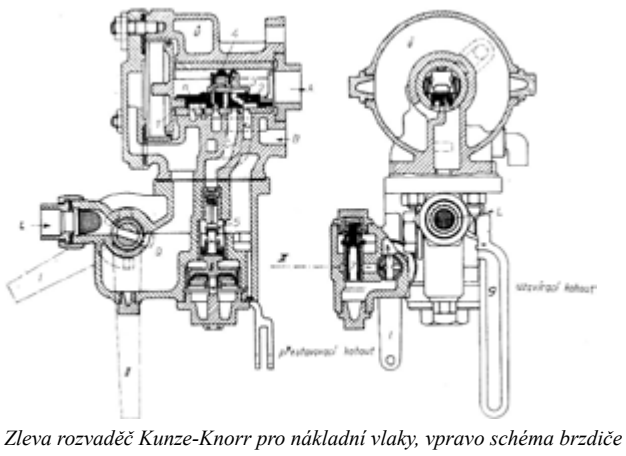
V roce 1925 podal na UIC žádost o udělení patentu na brzdu Božič. Patent byl udělen po řadě zkoušek v roce 1928. Právě Srb Božič vyřešil problém stupňovitého brzdění a odbrzďování a nevyčerpatelnosti brzdy. Brzda byla ve své době jedinečná díky využití ventilových rozvodů. Během II. světové války žil a pracoval v Americe. Po válce byl ve své vlasti označen za zrádce a byl mu zabaven veškerý majetek. Odstěhoval se tedy opět do Ameriky, aby se až na samém sklonku svého života (v roce 1964) vrátil do Jugoslávie, kde o tři roky později zemřel.

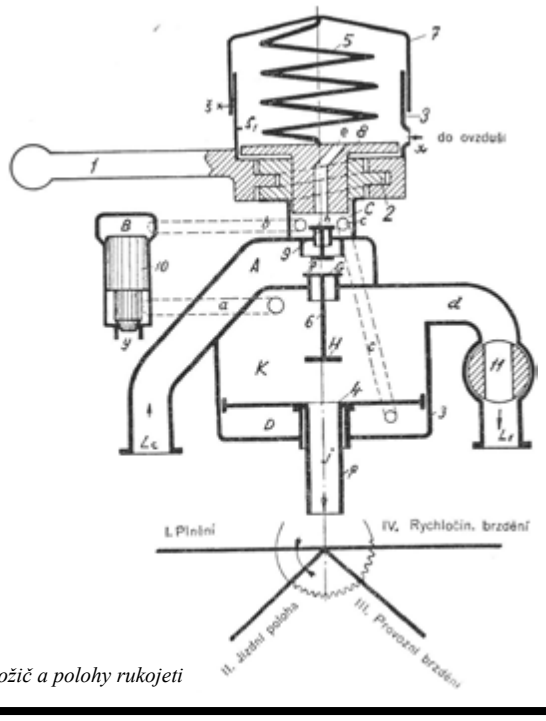
Brzda Oerlikon představuje brzdový systém vyráběný ve Švýcarsku a její název je vlastně spojen se jménem sídla firmy. Ta se jmenovala Maschinenfabrik Oerlikon Zürrich. Název Oerlikon je název/jméno čtvrti města Curych.

Firmu založil roku 1876 Peter Emil Huber-Werdmüller. V roce 1967 firmu převzala firma Brown-Boveri &Cie, která se v roce 1988 spojila s firmou ASEA do ABB Group. Tento druh brzdy se sice u nás vyskytoval poměrně zřídka, s nákupem lokomotiv „Belgičanek“ (původně Class 12) firmou IDS Cargo se zde rovněž objevil. Dodejme ale, že při rekonstrukci těchto lokomotiv ve firmě CZ LOKO a přeznačení na řadu 365 byla původní brzdová výstroj nově vyměněna za moderní odporovou a rekuperační elektrodynamickou brzdu.

Pokračování

Josef Oliva, Ústí nad Labem





Zleva rozvaděč Kunze-Knorr pro nákladní vlaky, vpravo schéma brzdiče Božič a polohy rukojeti

Meziměstské loučení se službou na dráze

K poslednímu srpnovému dni ukončil svoji pětačtyřicetiletou drážní kariéru náš kolega strojvedoucí, pan **Stanislav Štencl**.

Standa (na snímku s kolegy a přáteli je uprostřed dole) nastoupil k ČSD v roce 1976 do tehdejšího pobočného lokomotivního depa (PLD) Meziměstí, a to jako mechanik motorových lokomotiv. V roce 1978 si dokonce ještě chvíli zatopil na parních mašinách, aby se poté vrátil na dílnu. Zde vydržel do roku 1993, kdy nastoupil do kurzu pro strojvedoucí motorové trakce. V roce 1995 složil poslední zkoušky a začal brázdit meziměstskou zálohu.

Do roku 2007 střídal nákladní vlaky s „osobkou“, poté už ale až do současnosti vykonával strojvůdcovskou profesi pouze v osobní vozbě.

Na zaslouženém odpočinku v penzi přejeme Standovi ještě do mnoha dalších let hlavně pevné zdraví, štěstí a životní pohodu.

Za kolegy z Meziměstí a Náchoda Pejsky

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.

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)*

Penzista vzpomíná: Srážka s Tatrou

Psal se rok 1993, byl čtvrtek 21. ledna. Měl jsem službu v nákladním turnuse a momentálně jsem zapřahal vláček v Třebušicích na takzvaném Washingtonu, což je předávací šachetní nádraží.

Bylo něco po osmé večerní hodině, když jsem pak odjížděl s vlakem sestávajícím z třebovského šestikoláku a 30 vozů řady Vsa (dnes řada Eas) naložených uhlím. Hmotnost vlaku něco málo přes 2 300 tun. Jízda probíhala normálně, šestikolák se hezky pohupoval na kolejích a vláček skvěle běžel. Leden byl tehdy bez sněhu a drobně mrholilo. Ve stanici Bílina jsem byl odkloněn na spodní trať do Ústí, což je přes Úpořiny, a v Trmicích se opět dostanu na trať do Ústí. Z Bíliny koleje hned klesají a v takovém velkém esíčku se vinou ke stanici Světec. Protože jsem měl šestikolák, nijak jsem nespěchal, jelikož pro tyto lokomotivy tady byla ve většině oblouků nařízená rychlost 40 km. Na předvěsti se na mne smála zelená a tak jsem si v klidu jel svých čtyřicet.

Koleje za předvěstí dělají velký pravý oblouk, pak podjedu dva mosty, vjedu do levého oblouku, projedu zastávkou Chudeřice a jsem za pár stovek metrů u vjezdu do Světce. Podjel jsem tedy ty dva mosty a projížděl zastávkou Chudeřice, kde je po pravé straně velká sklárna a u kolejí parkoviště, takže v noci plno světel. Najednou jsem v těch všech světlech a opršeným oknem zahlédl nějak moc světel u kolejí. Zbystřil jsem a s hrůzou vidím, že u pravé kolejnice na kolejích stojí rozsvícená nákladní Tatra 815, takže v mém profilu. Okamžitě jsem skočil po houkačkách a napral tam rychlobrzdu. Zajímavé bylo, že najednou jsem měl strašně moc času, vlak sice brzdil, ale pomalu to ubíhalo, takže jsem si v klidu prohlížel tu červenou Tatru a zjistil jsem, že tam nikdo uvnitř nesedí a auto má dokonce i vlečňák. Ručička tachografu se pomalu šinula k nule, a tak když se přiblížil čas nevyhnutelného střetu, přešel jsem pomalu na levou stranu stanoviště a čekal na náraz. Pochopitelně se ozvala šílená rána, pravé čelní sklo to vydrželo a zůstalo celé, ale obloukový přechod karoserie od čelního okna k bočnímu oknu se promáčkl dovnitř a pak už to jen celé drhlo o bok lokomotivy, takže skřípot, jak když jedete kouskem polystyrénu po skle. Pak konečně vlak zastavil, asi 80 metrů za místem srážky.

Okamžitě jsem volal vysílačkou výpravčího ve Světci a informoval ho o srážce s Tatrou, o místě střetu a o tom, že tam nikdo nebyl. Výpravčí se nejdříve divil, jak jsem se mohl srazit s náklaďákem, když tam není žádný přejezd přes koleje, a hlavně se zajímal o sjízdnost druhé koleje. Řekl jsem, že jdu zjistit situaci, ať vydrží. Utáhl jsem ruční brzdy, slezl jsem z mašiny a z pravé strany šel podle vlaku. Když jsem byl u druhého vozu, tak mi naproti běžela nějaká postava. Byl to ten řidič. Překvapil mne svým věkem, byl to mladíček, později jsem zjistil, že mu bylo 23 let. Přiběhl ke mně a mumlal: *„Nic se mi nestalo, nic se mi nestalo, ale auto je v prdeli!“* Moje první otázka zněla: *„Co tady proboha vyvádíš, proč jsi na kolejích?“* Odpověď zněla, že je z Kladna, že jede pro uhlí do Ledvic a tady nějak zabloudil, přijel na konec parkoviště před sklárnou, odkud dál už nic nevede, takže se otáčel, musel si najet až do kolejí aby se otočil, ale stejně mu nevyšel rejd a tak si šel odpojit vlek, aby mohl lépe manévrovat. Říkám mu: *„To tě nenapadlo, že by mohl jet vlak?“* Odpověď mi trochu vyrazila dech: *„No já myslel, že to stihnu. Jo a taky dík, že jsi houkal, já zrovna odpojoval hadice od vleku, a jak jsem slyšel to houkání, tak jsem skočil šipku ven. On ten vlak to teda odtlačil jen asi 10 metrů. To víš, ta Tatra má dvacet tun, to je váha!“*

Když jsem mu vysvětlil, že jenom mašina váží 120 tun a vlak má 2 300 tun, tak si teprve uvědomil, že mu šlo pěkně o kejhák, a docela povadl. Šel jsem pak až k místu střetu. Zdemolovaná Tatra se tulila k sedmému vozu za mašinou, jako kdyby to byl její milenec. Prohlédl jsem i druhou stranu vozu a pak zbytek vlaku k mašině, jestli není něco do profilu druhé koleje a zda všechno sedí na kolejích. Mašina měla pomačkanou pravou stranu a odřený celý bok, madla byla fuč. Všechna okna ovšem vydržela, celý pojezd byl jen odřený, ale v pořádku. Když jsem lezl zpátky na mašinu, přijel k vlaku chlap na kole. Výpravčí totiž poslal ze stanice maníka, aby zjistil, co se tam vlastně děje. Informoval jsem pak výpravčího o sjízdnosti druhé koleje, o škodách, a že potřebuji vyšetřovací orgány a policajty. Pak jsem šel zpátky k Tatře.

Řidič tam už stál a prohlížel auto. Bylo jisté, že toto auto už odtud asi samo neodjede, jelikož mělo vyvrácené pravé kolo, pravá strana kabiny byla zcela zdemolovaná, korba trochu šejdrem a oj od vleku byla ohnutá jako luk. Sklesle se na mne podíval a povídá: *„Tak jsem asi dojezdil. Dělám u soukromníka a ke všemu jsem si půjčil kamarádovo auto, protože to moje je na opravě!“* Snažil jsem se ho trochu uklidnit, ale v tom přijelo na konec parkoviště policejní auto. Byla to jen hlídka, ten jejich operační je sem poslal, aby zjistili rozsah nehody. Všechno si prohlédli a já s řidičem jsme pak s nimi šli k jejich autu. Policajt vzal mikrotelefon a hlásil operačnímu, že srážka je potvrzena, odhaduje škodu tak na 400 000 Kč a že je nutné zavolat dopraváky a taky nějaký odtah. Arogantní odpověď toho operačního mne doslova nadzvedla. Z repráku se totiž ozvalo: *„To to ten strojvedoucí nemohl zastavit? Teď abych někde naháněl dopravku, oni něco někde vyšetřují!“* Nadechnul jsem se a povídám: *„Půjčte mi ten mikrofon, já si s tím panákem popovídám!“* Oba policajti mne hned začali uklidňovat, abych se nerozčiloval, jeden z nich mne dokonce poplácával po zádech, a že operační je blbec a k mému překvapení řekli, že operační ani nepozná mašinu Žehličku od Bardotky. Stejně jsem tam ale mrmlal, že si tady Tatra jezdí po kolejích a já se mu snad mám vyhnout, nebo co, a taky že zastavit takový kolos nemůžu na fleku. Policajti jen souhlasně pokyvovali hlavami a pořád mne uklidňovali, abych se nerozčiloval. Takže se pak čekalo na vyšetřovací orgány.

Mezitím jsme šli s řidičem na vrátnici sklárny, jestli si můžeme zavolat telefonem. Vrátný nám to dovolil a byl samá otázka k té nehodě, jelikož slyšel houkání, tu ránu a viděl, že vlak stojí. Řidič volal svému šéfovi a já strojmistrům do Ústí. Asi po hodině teprve přijela dopravní policie a začalo martyrium otázek a sepisování. Do toho se ještě přidal vyšetřovák od dráhy, který tam taky dorazil. V nejlepším ještě přijela další Tatra, tentokrát z blízké šachty, aby odtáhla tu nebožku od vlaku. Dopravka vše nafotila, sepsala a dala souhlas k úklidu.

Chlapům od Tatry se tam povedlo nandat oj a vozidlo zabralo, až se z výfuku vyvalil černý kouř. Nic se ale nestalo, mrtvola se vagónu nechtěla pustit, motor řval v otáčkách, kola prokluzovala a Tatra se pomalu zahrabávala do štěrku. Po chvilce bylo jasné, že to nejde. Řidič vylezl z kabiny a řekl: *„Takhle to nepůjde, jsem moc lehkej, zajedu na šachtu a naložím se štěrkem!“* Takže to odpráhli a odjeli. Další pauza, asi půl hodiny. Přijeli zpátky s plnou korbou štěrku, zapráhli se a ještě se domluvili s řidičem zničené Tatry, který se nasoukal do zničené kabiny, dokonce to nastartoval a na několik pokusů tam dostal i rychlostní stupeň. Výrobce Tatra Kopřivnice odvedl dobrou práci, když takto poškozený stroj byl ještě schopný pohybu. Až dneska mne napadá, že tam bylo tolik lidí, dokonce několik policajtů, a nikdo si ani nevzpomněl na to, že by tam někde mohla vytékat nafta a mohlo by to chytit. Taky je zajímavé, že tam vlastně vůbec nepřijeli hasiči.

Ale vraťme se zpět. Obě Tatry zabraly a na několikátý pokus se to začalo hýbat, milenci se od sebe nechtěli odloučit. Skřípot a řev motorů musel být slyšet hodně daleko, poškozená chudinka za sebou vlekla vylomené kolo, které dělalo ve štěrku ornou brázdu, ze které by měl radost každý zemědělec. Podařilo se to odtáhnout tak deset metrů od vlaku. Pak ještě odtáhli ten vlek a vlak byl volný. Po nezbytných úkonech jsem pak vlak stáhl do Světce.

Mělo to zajímavou dohru. Koupil jsem tenkrát náhodou časopis Blesk, kvůli zprávám a televiznímu programu, protože internet byl v té době v plenkách a o počítači jsem věděl, že někde existuje. No prostě na titulní straně byla kolonka bleskových zpráv a já tam čtu mezi zprávami o havárii hořícího tankeru na Sumatře, článek o vrazích jakéhosi kazachstánského ředitele hutí a kromě toho tam byl nadpis *„Měl štěstí“*, pod nímž psali o té mé nehodě. Sice jsem z toho nepochopil, kdo měl teda štěstí, ale uvedli tam i mé plné jméno. Sice to překroutili a udělali ze mne Karla, nebo taky uvedli, že se jednalo o osobní vlak, což byla úplná blbost, ale byla tam i plná espézetka auta. A prý nedošlo k větší škodě... Já teda nevím, kolik stojí generálka takto zničené Tatry, ale nějaký větší peníz to asi bude obnášet. Zřejmě jim nějaký dobře placený informátor typu Pepek Vyskoč z filmu o Švejkovi dodal hodně špatné informace. Nedalo mi to a napsal jsem do redakce Blesku dopis, proč mystifikují veřejnost takovou nepravdou, a ať to alespoň uvedou na správnou míru. Nikdo se mi ani neozval a asi se tím vůbec nezabývali. Prostě bulvár.

To je vše, děkuji za pozornost.

Zdeněk Sedlák
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem

*Dne 29. října 2021 uplyne první výročí od úmrtí mého manžela **Jaroslava Klapky**, strojmistra a strojvedoucího Českých drah, OCP Západ, RPP České Budějovice. S láskou vzpomíná manželka Ilona s rodinou, kamarádi a kolegové. Na svého kolegu, dlouholetého člena ústřední revizní komise Federace strojvůdců, vzpomínají i členové prezidia a URK FSČR.*

Společenská rubrika

Pátého srpna oslavil svoji šedesátku kolega a dobrý kamarád, pan **Robert Mosler**. Do dalších let pevné zdraví, štěstí a v soukromém životě pár čtverečních metrů navíc mu přejí členové a výbor základní organizace FS Krnov.

***

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel 13. srpna do důchodu náš kolega **Jaroslav Koláčný**. Všichni členové základní organizace Federace strojvůdců mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

Kolega **Jan Franc** v říjnu oslaví již šesté kulaté jubileum. Jako členu naší základní organizace FSČR Brno-Maloměřice mu jménem výboru a všech kolegů přeji hodně štěstí, zdraví a další v klidu a bezpečně ujeté kilometry se spokojenými cestujícími. Zdeněk Herzig

***

V letošním roce opustili řady aktivních strojvůdců a odešli do důchodu tři frýdecko-místečtí členové Federace strojvůdců. Dne 28. února ukončil svou pracovní činnost na dráze strojvedoucí ČD, pan **Petr Chovančík**. Do invalidního důchodu odešli 8. května strojvedoucí u soukromého dopravce, pan **Petr Velčovský**, a v první srpnový den rovněž pan **Ludevít Konkoľ**, strojvedoucí ČD Cargo Ostrava. Za práci odvedenou na železnici našim kolegům srdečně děkujeme a přejeme jim hlavně zdraví, ale v neposlední řadě i štěstí a hodně spokojenosti v osobním životě. Výbor a všichni členové základní organizace FS Frýdek-Místek

Dne 5. srpna oslavil svoji první padesátku bývalý vlakvedoucí, nyní skvělý strojvedoucí, pan **Jiří Psota**. Do dalších let pohodu, hodně zdraví a mnoho kilometrů bez nehody mu přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Krnov.

***

Desátého září byl den, kdy oslavil své kulaté padesáté narozeniny náš kolega, strojvedoucí ČD, pan **Rostislav Hampl**. K významnému životnímu jubileu mu blahopřejí a do mnoha dalších let jen to nejlepší přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Meziměstí.

***

Své šedesáté narozeniny oslavili – 16. září kolega **Václav Houfek**, člen kolínské ZO, a 20. 9. **Roman Tyle**, místopředseda naší základní organizace. K tomuto významnému výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Kolín

***

V příštích dnech budou svá životní jubilea slavit dva naši kolegové ze ZO Cargo Ostrava. Již prvního října se dožívá 55 let **Zdeněk Bílovský** a 9. 10. oslaví 60. narozeniny **Jaromír Rechtoris**. Hodně pohody, spokojenosti v práci i osobním životě a zejména pevné zdraví do mnoha dalších jim přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace.

***

Devátého června oslavil 60 let náš kolega strojvedoucí ČD, pan **Jaromír Milerský** a přesně v polovině téhož měsíce slavil svých 55 let dozorce depa Frýdek-Místek, pan **Martin Mráz**. Třetího září oslavil 60. narozeniny kontrolor vozby ČD, pan **Jiří Dvořáček**, stejné jubileum pak 10. září i strojvedoucí ČD, pan **Břetislav Klauda** a 12. 9. strojvedoucí ČD Cargo Ostrava, pan **Michael Kmenta**. Dne 17. října bude své šedesátiny slavit i strojvedoucí ČD, pan **Vladimír Kalus**. Všem oslavencům přejeme do dalších let hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a životní pohody. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek-Místek

***

Ve stejný den – pátého října tohoto roku – slaví svá životní jubilea dva naši děčínští kolegové ve výslužbě: pan **Karel Kapoun** 75 let a pan **Josef Neuberger** 70 let. Výbor a ostatní kolegové ze základní organizace FS Děčín jim blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí jen to nejlepší a samozřejmě především zdraví.

***

Druhého října se dožívá pětapadesáti let náš kolega **Miloš Svatopolský** ze ZO Federace strojvůdců České republiky Praha. K tomuto jubileu mu blahopřejí a ještě mnoho dalších let ve zdraví a spokojenosti v práci i osobním životě přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace.

***

V počínajícím podzimu oslaví svá životní jubilea naši kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Pardubice. Pánové **Tibor Činčala** a **Milan Holý** šedesáté narozeniny, **Ján Hruboň** a **Pavel Cejp** první padesátku. Přejeme jim mnoho štěstí a pevné zdraví do mnoha dalších let.

Poslední rozloučení

Hluboce zarmouceni oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega **Luděk Vohradský**. Zesnul náhle ve věku nedožitých 55 let.

Věnujme mu naši tichou vzpomínku.

Děkují výbor a členové ZO FS Nymburk.

Archiv a knihovna ČD

Knihovna ÚTKD (Ústřední technická knihovna dopravy) v Kralupech nad Vltavou soustřeďuje a nabízí široké veřejnosti více než 120 tisíc českých a zahraničních svazků knih a ročníků časopisů s dopravní, především železniční tématikou k prezenčnímu studiu. Z toho knihy a časopisy mladší padesáti let i k absenční výpůjčce.

Otvírací doba knihovny:
úterý 12–15 hodin
středa 9.30–15.30 hodin
čtvrtek 9.30–12.30 hodin.

Adresa: **Poděbradova ul., 278 01 Kralupy nad Vltavou**, e-mail: **knihovna@gr.cd.cz**; web: *www.odis.cd.cz/knihovna.asp*.

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