

● Zamyšlení nad tragickou mimořádnou událostí z čtvrtého srpna tohoto roku ... str. 1 ● Nezapomeňte si vyzvednout objednané kalendáře ... str. 1 ● Riziko nebezpečných rozporů mezi reálným stavem trati a písemným rozkazem ... str. 2 ● Zrekonstruovaný přejezd je o poznání bezpečnější ... str. 2 ● Penzista vzpomíná: Hlavní vypínač ... str. 3 ● Z historie brzdění vlaků ... str. 3 ● Co možná nevíte o Klubu odložených strojvůdců ... str. 4 ● Pozvánka na první ročník turnaje o pohár prezidenta Federace strojvůdců ČR v badmintonu ... str. 4 ●

číslo 19

15. října 2021
ročník 74



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Široká škála témat projednávaných s generálním ředitelem Českých drah

Jednání prezidia Federace strojvůdců České republiky s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Ivanem Bednářem, které se uskutečnilo 20. září v Praze, se zaměřilo na celou řadu nyní velmi aktuálních témat.

Nejvyšší představitel národního dopravního informoval o probíhajících organizačních změnách na Českých drahách a jejich dopadu do zaměstnanosti a ekonomiky akciové společnosti. V rámci rozpravy o vývoji zaměstnanosti na ČD se pozornost přítomných zaměřila zvláště na profesí strojvedoucí, strojmistru a kontrolorů vozby.

Zazněly samozřejmě rovněž informace o výsledcích hospodaření společnosti ČD za první pololetí roku 2021, jež poznamenala pandemie COVID 19 a ovlivnila na to reagující pomoc státu, a zmíněny byly i výsledky hospodaření celé skupiny ČD za stejné období tohoto roku, a to včetně společnosti ČD Cargo.

Dále se hovořilo o převodu pozemků ČD pod koleje na státní organizaci Správa

železnic, o podmínkách a výsledcích výběrových řízení v oblasti dálkové a regionální dopravy a pozornosti neúšly ani probíhající arbitráže a soudní spory ČD a jejich možná řešení.

Diskutovalo se také o připravované novele zákona číslo 266/1994 Sb. O dráhách (po nedávném schválení v Poslanecké sněmovně je nyní předložena k projednání v Senátu Parlamentu ČR) a o s tím související problematice zavedení monitoringu licencí strojvedoucích (MLS) a v neposlední řadě taktéž o zavedení sankčního systému pro strojvedoucí.

Pozornost se zaměřila také na již schválenou novelu Nařízení vlády číslo 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchýlná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě a na její dopad na ČD a na profesí strojvedoucí.

Projednávány a diskutovány byly pochopitelně i mnohé další záležitosti, z nichž je zde nutno zmínit alespoň pravidla pro poskytování osobního ohodnocení zaměstnanců,

probíhající dotazníkové šetření spokojenosti zaměstnanců prováděné firmou IPSOS či zavádění digitalizace u profesí strojvedoucí, její v současnosti se vyskytující problémy a možnosti jejich řešení do budoucna. Jako často při podobných příležitostech se hovořilo taktéž o problematice spojené s tvorbou předpisů ČD a Správy železnic. Ani tentokrát pochopitelně nemohly být opomenuty ani mimořádné události, k nimž dochází na železnici, způsob a formy jejich vyšetřování.

V souvislosti s přípravou na nadcházející kolektivní vyjednávání k uzavření Podnikové kolektivní smlouvy ČD pro 2022 byly

Na podporu rodin pozůstalých po obětech nehody u Milavčí

Vážené kolegyně, vážení kolegové, oznamujeme vám, že plzeňští strojvedoucí zřídili bankovní účet na podporu pozůstalých po našich dvou kolezích, kteří za tragických okolností zahynuli 4. srpna 2021 při mimořádné události, k níž došlo na železniční trati u Milavčí.

Svůj příspěvek na účet číslo 6150182329/0800 můžete poslat v termínu do 3. prosince 2021, kdy bude tento účet uzavřen.

Na účtu takto shromážděná finanční částka bude rozdělena rovným dílem mezi obě rodiny pozůstalých.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR

— 0 pravdě a spravedlnosti —

Od příštího čísla Zájmy strojvůdce vyjdou postupně tři články s trestně-právní tematikou. Dva se dotýkají práce strojvedoucích, třetí, takřka historický, je o práci vlakových čet.

Titulek této úvahy hovoří o pravdě a spravedlnosti. Tyto dva pojmy spolu velmi úzce

souvisí. I když z praxe každodenního života víme, jak často je jejich prosazení těžké. Kolik lidí dokáže stavět účinné bariéry k prosazení pravdy a spravedlnosti. Stručně řečeno: Lháť by neměl nikdo a spravedlnost by měla být stejná pro všechny. Tedy ministr dopravy by měl být před zákonem ve stejném postavení jako řadový strojvůdce.

Ne ve všech dobách a ne na všech místech tomu tak bylo, je a bude. Naznačeným otázkám se věnovali už starověcí filozofové, historici, básníci, spisovatelé a politici... Dovolím si citovat některé z moudrostí starých Římanů, neboť mnoho z nich platí i v těchto dnech.

Historik a politik Tacitus (asi 55 až 116 n. l.) uvedl: *Vzácné jsou šťastné časy, kdy si můžeš myslet, co chceš, a říkat, co si myslíš.* Stejný autor napsal: *Právo se tolikrát zmenšuje, kolikrát se zvětšuje moc.* Skladatel bajek Phaedrus (kolem 15 před naším letopočtem až 50 n. l.) je autorem věty: *Jak škodí často říkat pravdu.*

Báseň a profesor rétoriky Ausonius (asi 310 až 394 n. l.) dodává: *Pravda plodí nenávisť.* Filozof, básník a politik Seneca (4 př. n. l. až 65 n. l.) předeslal: *Používejte častěji uši, než jazyka.* A na závěr citací: *Vae victis! – Běda poraženým!* To vyslovil historik Livius (59 př. n. l. až 17 n. l.). Bohužel lze konstatovat, že tento výrok nezřídka platí i ve 21. století.

Ale vraťme se k avizovaným příběhům. První se zabývá případem, kdy strojvedoucí přehlédl přenosný přejezdník a na přejezdu došlo k usmrcení řidiče osobního auta. Řidič ovšem porušil všechno, co se dalo porušit. Také použití přenosného přejezdníku bylo v tomto případě více než problematické. Na to ostatně poukázala ve svém stanovisku k odvolacímu soudu i základní organizace Federace strojvůdců ČR: Pokud by pracovní místo na přejezdu bylo označeno návštěvními pro pomalou jízdu, které jsou fakticky nepřehlédnutelné, tak k mimořádné události by nedošlo! Šetření za každou cenu mívá často tragické následky.

Druhý příběh popisuje mimořádnou událost, kdy strojvedoucí „projel“ o 48 metrů cestovně návštěvnicko a zastavil necelý metr před bokem osobního vlaku. Úporná snaha státního zástupce dostat strojvedoucího na lavici obžalovaných byla z hlediska platného trestního zákoníku zcela nepochopitelná... Haldy zbytečně popsaného papíru a promarněný pracovní čas vysoce kvalifikovaných lidí zřejmě nikoho z nadřízených nezajímá!

Třetí příběh je takřka historický. To, s čím se setkávají vlakové čety nebo strojvedoucí jezdicí v režimu 0–0/S, není nic nového pod sluncem. Stejně neukázněni až agresivní byli i cestující v sedmdesátých letech 20. století.

Ve všech třech případech se ve prospěch svých kolegů výrazně angažovaly základní odborové organizace. I když byly jejich pravomoci postupem doby oklešťovány, tak i dnes mohou pro své kolegy v obtížích mnoho vykonat.

V dnešní době, kdy jenom v desetimilionové a rozlohou malé České republice platí na dva miliony různých zákonů, vyhlášek, nařízení vlády a předpisů nižší právní síly, zdůrazňuji nutnost, aby členové odborových organizací při právních problémech vždy včas kontaktovali svého odborového právníka. To se týká nejen oblasti trestně-právní, ale zejména pracovního práva. Ten poradí nejen jim, ale také výborům základních odborových organizací, co mohou pro své členy udělat.

Přeji všem železničářům, aby se nikdy nedostali do problémů popisovaných v avizovaných příbězích, o nichž si v našem časopise od příště přečtete.

Probíhá distribuce kalendářů na rok 2022

Vážení kolegové, od poloviny října obdrží všechny základní organizace Federace strojvůdců objednané stolní a nástěnné kalendáře, které na rok 2022 vydala naše odborová organizace. Také pro ZO FS, jež si kalendáře neobjednaly, bude dodána zásilka, jež obsahuje jeden nástěnný a tři stolní kalendáře zdarma.

Pokud základní organizace nepožádaly o jiný způsob dodání (například zásilkovou službou anebo na odlišnou než obvyklou adresu ZO), balíky s kalendáři (stejně jako je tomu pravidelně u časopisu Zájmy strojvůdce) budou odeslány ze žst Brno hlavní nádraží služební drážní poštou. V zájmu jejich bezpečného doručení byly vybaveny průvodkami pro služební zásilky. O zahájení expedice touto drážní poštou budete informováni ještě také upozorněním odeslaným z prezidia FSČR. Zástupci základních organizací si své zásilky mohou vyzvednout na obvyklých odběrových místech. Učiňte tak, prosím, co nejdříve!

Prosíme, věnujte hlavně pozornost stavu zásilky. V případě, že jste objednali větší počet kalendářů, jež byly při expedici uloženy do několika balíčků, zjistíte v první řadě, zda vám byly v pořádku doručeny všechny balíky. Například v případě tří expedovaných balíčků jsou tyto označeny 1/3, 2/3 a 3/3. Přímo na místě si také zkontrolujte počet dodaných kusů kalendářů, a to zvláště v případě poškození obalu zásilky. Správnost si můžete ověřit jednoduše, neboť počet vámi objednaných kalendářů je uveden přímo v záhlaví vaší dodací adresy. Kód „s“ znamená stolní a „n“ nástěnné kalendáře. Celkový počet kusů dodaných v balíčcích musí odpovídat údajům uvedeným v záhlaví adresáta.

V případě jakéhokoliv poškození zásilky, nebo pokud nesouhlasí počet skutečně dodaných kusů s počty uvedenými ve vaší adrese, uveďte zjištěné skutečnosti či nesrovnalosti do předávacího protokolu, kterým je zmíněná průvodka pro služební zásilku, a zjištěné skutečnosti také neprodleně nahlaste elektronickou poštou, písemně anebo telefonicky tiskovému středisku FSČR v Brně.

Upozorňujeme, že případné reklamace dodaného počtu objednaných kalendářů nebo

jejich poškození lze z technických důvodů – provedení finální fakturace a smluvní podmínky stanovené mezi tiskárnou a vydavatelem – podat v termínu nejpozději do 19. listopadu 2021. Na pozdější reklamace již bohužel nebude možno brát zřetel. Děkujeme za pochopení.

Po ukončení distribuce budou z prezidia FSČR jako každým rokem rozesílány do základních organizací faktury s vyúčtováním vámi objednaných kalendářů. V případě již zmíněné možné reklamace jejich počtu, budou po dohodě (a prošetření možného problému) samozřejmě fakturovány jen reálně dodané kusy kalendářů.

Tiskové středisko FSČR



Pietní místo zřízené v plzeňském depu krátce po tragické nehodě u Milavčí. Snímky pořídili ing. Milan Mašek a Antonín Čermák



Dalo se zabránit tragické železniční nehodě u Domažlic?

V úterý 17. srpna a v pátek 17. září jsme se naposledy rozloučili s našimi dlouholetými kolegy a kamarády, strojvedoucími osobního vlaku 7 406 z Západního expresu Ex 351, kteří zahynuli ve středu 4. srpna 2021 krátce po osmé hodině ranní při čelní srážce svých vlaků v Milavčích (obvod výhybny Radonice). Nelze ani dostatečně popsat atmosféru, bolest a zmar jejich rodin, příbuzných, kamarádů, kolegů...

Ihned po nehodě onoho osudného čtvrtého srpna jsme z médií slyšeli různá vyjádření a závěry. Několik vystoupení, kterých se nám dostalo z oficiálních míst, lze bohužel vyhodnotit tak, že nevyhýbně z odpovídajících informací o zabezpečení traťového úseku a přenosu návštěví na stanoviště strojvedoucích obou vlaků. Naopak bylo snahou předeslat, že se jedná pouze o možné selhání lidského činitele, aby tak byla vyloučena možnost systémové chyby. Každopádně by ale bylo vhodné s takovými výroky počkat raději až do té doby, než vyšetřovatelé z Drážní inspekce tuto tragickou mimořádnou událost patřičně vyšetří. Podobná uhaňlá vystoupení jsou totiž velmi necitlivá k obětem neštěstí, jejich rodinám a kolegům.

Trať z Plzně do Domažlic je v úseku Plzeň–Stod vybavena autoblokem (AB), tedy

automatickým traťovým zabezpečovacím zařízením, kdy návštěví návštěvidel AB jsou přenášeny na stanoviště strojvedoucího. Strojvedoucí tak vidí návštěví na návštěvním opakovači vlakového zabezpečovače dostatečně včas, což je zvláště při nepříznivém počasí (mlha, hustý déšť či sněžení) významný prvek zvyšující bezpečnost provozu. Podle opakovače a příslušných návštěvidel tak reaguje na vzniklou dopravní situaci. Při případném nereagování strojvedoucího na povážlivé návštěví vlakový zabezpečovač vlak automaticky zastaví.

V traťovém úseku ze Stodu do Domažlic ale bohužel již takové zabezpečení není. Strojvedoucí se řídí pouze signalizací návštěvidel a svoji bdělost potvrzuje pravidelnou obsluhou tlačítka bdělosti. Zcela určitě se zde nabízí otázka, proč se za celá léta (cca 30 roků!) nenašla vůle, finance a snaha o zavedení tohoto kvalitnějšího a osvědčeného systému zabezpečení na celý traťový úsek. To samozřejmě platí i pro celou řadu jiných tratí v ČR.

Ve výhybně Radonice, která je dálkově řízena z Domažlic, mělo dojít k pravidelnému křížování již zmíněných vlaků. Proč nakonec došlo k osudnému tragickému neštěstí, vyvolává celou řadu otázek a pochybností:

zaznamenané poruchy nebo i jiné okolnosti v době před nehodou?

- Byly dodrženy veškeré dopravní zásady pro správné křížování vlaků v dálkově řízené výhybně? Např. vjezd „prvního“ zastavujícího vlaku do vedlejšího směru.

- Proč nedošlo ke zpravení a informaci o křížování vlaků strojvedoucího Ex 351 a tím eliminaci MU?

- Byla dohlednost odjezdového návštěvidla S1 do Bližejova opravdu v rámci legislativy a odpovídající časové a vzdálenostní toleranci (12 sekund) na stanovenou rychlost vlaků?

- Mohlo pomoci odstranění monolitně zarostlé tratě vrostlými křovinami pro lepší viditelnost a přehlednost, vzhledem k pravému oblouku za odjezdového návštěvidlem, jak tomu bývalo v minulosti?

- Nebyl strojvedoucí Ex 351 v inkriminované době zdravotně indisponován?

A podobných otázek by se našlo samozřejmě ještě i více. Odpovědi na ně se ale dozvíme zřejmě až ze závěrečné zprávy Drážní inspekce o výsledcích šetření této mimořádné události.

Co ale považujeme za celkem zásadní a podstatné, je skutečnost, že hnací vozidlo

Pokračování na str. 2

Vladimír Selucký

Dalo se zabránit tragické železniční nehodě u Domažlic?

Dokončení ze str. 1

Ex 351 Siemens – Herkules, není vybaveno českým zabezpečovacím zařízením! Strojvedoucí od státní hranice do Plzně prokazuje svoji bdělost odslápnutím pedálu SIFA. Lokomotivy německého dopravce jsou totiž vybaveny pouze jejich národním systémem zabezpečení „PZB“, který s naším zabezpečením nekomunikuje. Podle našeho českého předpisu ČD T 108 – Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení se akustická výstražka pro obsluhu tlačítka bdělosti opakuje v intervalu 11 až 18 sekund. U německého zařízení byl naměřen interval 35 sekund. To je při rychlosti 80 km/hod. ujetá vzdálenost téměř 800 metrů, než dojde ke spuštění systému pro zastavení vlaku. Jedná se tedy o poměrně dlouhý traťový nebo staniční úsek k tomu, aby mohla být zaručena bezpečnost drážní dopravy.

Jsem přesvědčen, že opacně by tato situace nemohla nastat, protože česká lokomotiva bez vybavení pro německý národní systém by pro železniční síť v Německu nedostala povolení k provozu. **České lokomotivy bez německého zabezpečovacího systému mohou na této trati jet z České Kubice do první stanice na území Německa (Furth im Wald) pouze sníženou rychlostí 50 km/h a dál do vnitrozemí již nesmí!** Jak je možné, že to v ČR jde? Proč Drážní úřad schválil provoz cizích hnacích vozidel bez českého národního zabezpečovacího systému a nechal v úvahu možná bezpečnostní rizika z toho plynoucí? **Český Drážní úřad pouze omezil maximální rychlost německých lokomotiv na území ČR na 100 km/hod.**

V březnu roku 2019 byly na ministerstvo dopravy zaslány požadavky a řada podnětů, které měly přispět ke zvýšení prevence bezpečnosti železniční dopravy a zlepšení pracovních podmínek strojvedoucích. Jedním z požadavků bylo zajištění vybavení hnacích vozidel zařízením pro funkční kompatibilitu

se zabezpečovacím zařízením na pojižděných tratích. Potíže se vyskytly i s provozováním radiostanic, zejména při přepínání z německého do českého systému a naopak. Problémem byla také absence tzv. generálního stopu, která se dosadila na německé lokomotivy až v poslední době.

Dalším problémem je **nemožnost simplexního spojení při posunu na takové lokomotivě**. Strojvedoucí je tak odkázán na ruční přenosnou radiostanicu nebo mobilní telefon.

Již delší dobu je známo, že drážní doprava, a tedy i její zabezpečení, se potýká s celou řadou potíží a nedostatků. Jejich výčet je poměrně obsáhlý, byť mnohé problémy snad již jsou alespoň částečně v určité fázi řešení odpovědnými institucemi. Nicméně je potřeba opětovně negativně reagovat na pro nás nepřijatelnou snahu hledat cestu pouze v represích uplatňovaných vůči strojvedoucím. Ještě větší trestní sankce, vedle těch již dlouhodobě zavedených, totiž už nemohou přinést kýžený efekt ve snížení počtu mimořádných událostí. Lze to totiž považovat spíše jen za snahu odvést pozornost jiným směrem. Jsem přesvědčen, že za celou řadou mimořádných událostí stojí i systémové pochybení, které má za následek ohrožení životů a velké materiální škody.

Odborové organizace strojvůdců jsou hluboce znepokojeny a sklíčeny vývojem událostí, které vedou k tragickým nehodám na železnici a ke ztrátám na životech. Prioritou pro nás všechny by mělo být absolutní zajištění bezpečnosti železniční dopravy. Než bude plně zaveden systém evropského vlakového zabezpečovacího ETCS, mohlo by k větší bezpečnosti přispět zprůsvětlení pravidel pro křižování vlaků – např. zákaz současných vjezdů (zastavit vlak u vjezdového návěstidla a počkat na vjezd a zastavení protijedoucí soupravy) a rovněž tak i zlepšení (prodloužení vzdálenosti) dohlednosti návěstidel odstraněním vzrostlé vegetace.

Z podnětů plzeňských strojvedoucích zpracoval Jaromír Ott.

Přibylo žádostí o změnu zabezpečení přejezdů

Drážní úřad již v prvním pololetí letošního roku evidoval značný nárůst počtu žádostí o změnu zabezpečení železničních přejezdů. Jedná se o důsledek intenzivní snahy o zvýšení bezpečnosti na přejezdech a zároveň investiční činnosti Správy železnic, která si za svůj cíl letos vytyčila modernizaci dvou stovek železničních přejezdů. Každá žádost o zvýšení zabezpečení přejezdu podléhá rozhodnutí Drážního úřadu. Za leden až červen 2021 vydal Drážní úřad 109 rozhodnutí o zvýšení zabezpečení. Ve srovnání s rokem 2020, kdy bylo za stejné období vydáno 52 rozhodnutí, se jedná o více než stonásobný nárůst.

„Každá změna zabezpečení přejezdu znamená další krůček k bezpečnější železnici, proto tuto narůstající aktivitu vítáme,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu. „Naši pracovníci vykonávají na železničních přejezdech každoročně více než 200 státních dozorů, kdy kontrolují, zda přejezd splňuje veškeré normy z hlediska například rozhledových poměrů nebo zabezpečení,“ dodává Kolář.

Zpracování žádostí má své zákonné postupy a probíhá s předstihem před vlastní realizací. Nynější nárůst počtu zpracovávaných

žádostí by se měl ve výstavbě projevit až v následujících měsících.

V České republice je dle údajů Správy železnic 7 758 přejezdů, z nichž je 45 % zabezpečeno pouze výstražnými kříži. Tento poměr se ale daří rok od roku snižovat. V roce 2015 to bylo více než 50 procent.

Významný je i nárůst zabezpečení přejezdů závorami, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu považovány za neúčinnější. Zatímco v roce 2015 bylo závorami zabezpečeno 15,6 % všech přejezdů, v roce 2021 je to již 21,3 %. Správa železnic ve spolupráci s Policií České republiky a Drážním úřadem vytváří každý rok desítky železničních přejezdů, které vyžadují modernizaci či zvýšení zabezpečení.

Zároveň však stále platí, že nejbezpečnější přejezd je takový, který neexistuje. Proto je dlouhodobým společným cílem také snaha o snížení jejich počtu. Přejezdy jsou rušeny především v místech, kde je trať modernizována a úrovně křižení automobilů s vlaky je buď zcela nadbytečné, nebo může být vyřešeno například podjezdem.

TSDÚ

S velkým zájmem jsem si přečetl v č. 18 ZS článek Zloděj na rychlíku 619 Krušnohor. S rozhořčením jeho autora k současné situaci v dopravě ČD i názorem na celospolečenskou atmosféru lze plně souhlasit. Jde o záležitost velmi aktuální. Proto si dovoluji k tomu článku několik poznámek.

Uzamykání oddílů: Lze vyřešit montáží jednoduché petlice, kterou snadno zhotoví každá zámečnická dílna (pokud nejsou v nabídce obchodu pro kutily, zahrádkáře atd.). V několika vosech ř. B jsem již takové řešení u krajního oddílu viděl. Malý zámeček systému FAB si každý koupí sám a firma mu ho proplatí (trebas paušální částkou – jednoduchá administrativa). Před hromadným zakoupením jednoho typu zámků s univerzálním klíčkem varuji! Pár ztracených klíčů a zloději mají rej. Tato zanedbatelná investice se určitě vyplatí, neboť vyřazení tohoto typu přestářalých vozů určité není na programu zitra. Co na to naši špičkoví manažeři?

Ukradený služební kufř: Dosáhla v tomto případě skutečná škoda výše nejméně 10 000 Kč? To je totiž v tomto případě hranice rozlišení mezi přestupkem a trestným činem. Zákonem č. 333/2020 Sb. ze dne 22. července 2020 bylo totiž změněno ustanovení § 138 odst. 1 trestního zákoníku. Škodou nikoli nepatrnou již není 5 000 Kč, ale nejméně 10 000 Kč. Škodou nikoli malou již není 25 000 Kč, ale nejméně 50 000 Kč. Škodou větší už není 50 000 Kč, ale nejméně 100 000 Kč. Škodou značnou už není 500 000 Kč, ale nejméně 1 milion korun. A konečně škodou velkého rozsahu už není

5 000 000 Kč, ale nejméně 10 milionů Kč. I tímto způsobem se administrativně snižuje procento kriminality. V neprospěch všech slušných lidí, kteří dodržují zákony a ostatní pravidla života tohoto státu. Ve prospěch těch, kteří pohrdají základními hodnotami života každé slušné společnosti.

Cestující, který nezasáhl proti zloději: Jedna obezřetně, neboť se mohl stát objektem fyzického útoku s vážnými zdravotními následky. Pokud by se účinně bránil, tak by mohl být

Ad. Zloděj v R 619

obviněn z nepřiměřené obrany. Viz § 29 odst. 2 trestního zákoníku: *Nejde o nutnou obranu, byla-li obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku.* Těch soudních patálií v tomto směru už bylo bezpočet. Pro zasahující policisty by bylo přínosem, kdyby takový svědek přesně popsal pachatele nebo se povedlo pořídit nějakou dokumentaci (foto – video).

Ochranka, která nezasáhla: Obdobně jako u předchozí poznámky. Člen ochranky (zaměstnanec soukromé bezpečnostní agentury) není úřední osobou (dříve veřejným činitelem) ve smyslu § 127 trestního zákoníku. Může být pouze pověřenou osobou ve smyslu § 37 odst. 4 zákona o dráhách. Tedy nemá v podstatě žádný výrazný pravomocí. O tomto ustanovení zákona o dráhách jsou vlakové čtyři jistě proškoleny. Každý občan, tedy i člen ochranky, může podle § 76 odst. 2 trestního řádu omezit osobní svobodu osoby, která byla přistřižena při trestném činu nebo bezprostředně poté, pokud je to nutné ke zjištění její



Zrekonstruovaný přejezd je o poznání bezpečnější

Před několika týdny jsme dostali do redakce dvojici fotografií, která nám udělala radost. Jak nám k nim vysvětlil kolega **Jaroslav Vávra**, předseda základní organizace Federace strojvůdců Kladno, je na nich zachycen přejezd číslo 2236 v kilometru 20,7 definičního úseku Rudná u Prahy–odbočka Jeneček.

Čtenářům Zájmů strojvůdce bude tento přejezd dost možná docela povědomý. Několikrát jsme ho totiž kriticky zmínili v souvislosti se závažnými incidenty, včetně několika střetů, k nimž na něm docházelo z viny neukázněných účastníků silničního provozu, příjezdějíci k němu po zdejší silnici III. třídy. A připomeňme, že dalším možným střetnutím se ještě strojvedoucím podařilo zabránit právě jen díky pozornému výkonu služby a tedy pohotovému zastavení vlakových souprav.

Kolegové strojvedoucí se s takovým dlouhodobě přetrvávajícím nebezpečím nehodlali smířit. Opakovaně psali své hlášenky a pro nápravu, v zájmu zvýšení bezpečnosti provozu, intervenovala i naše profesní odborová organizace.

A jak je patrné z většího snímku, který byl pořízen 23. srpna, rekonstrukce, k níž došlo v letních měsících, byla tentokrát provedena opravdu „z gruntu“. Původně jen výstražné kříže byly totiž nyní vyměněny nejen za světelnou signalizaci přejezdového zabezpečovacího zařízení. Vše nyní jistí dokonce také břevna závor. Přejezd je tedy nyní vybaven tak, jak to FSCR v takových případech navrhuje.

Co dodat? Nic než to, že se jedná o příklad hodný následování. Slovy jednoho starého lidového pořekadla: „*Jen houš' a větší kapky!*“

Marek Poláček



Rizika nebezpečných rozporů mezi reálným stavem na trati a písemným rozkazem

Na případy bohužel stále ještě často se vyskytujícího rizika zásadních a tedy nebezpečných rozporů mezi reálným stavem na železniční trati a vydaným písemným rozkazem upozornil začátkem září redakci našeho časopisu kolega **Antonín Sehnal**, člen výboru základní organizace Federace strojvůdců Praha.

Připomněl, že ač poměrně nedávno proběhlo setkání zástupců naší profesní odborové organizace s představiteli Správy železnic, na němž byla projednána mimo jiné i problematika návštěvi Státní sběrače, ani přes daný příslib zjednaný nápravy se nedostatky opakují. Nadále dochází k případům, kdy elektrický nesjízdný úsek jsou umístěny, respektive pak označovány, enormně nevhodně.

Jako konkrétní příklad náš kolega uvedl dvě svá podaná hlášení strojvedoucích. V tom z druhého září totiž zaznamenal zásadní rozpor mezi obsahem písemného všeobecného

rozkazu pro vlak 178 pro trasu Praha–jih–Praha hlavní nádraží (přes Praha–Eden) a realitou, s ní se setkal během výkonu své služby.

Z písemného rozkazu, který je na fotografii k tomuto článku, je zřejmé, že byla pro zmíněný vlak uvedena nesjízdná místa železniční stanice Vršovice v poměrně velkém rozsahu. Při jízdě vlaku však kolega Sehnal zjistil, že nebyla osazena ani jediná návštěv pro elektrický provoz, a to ani v jednom směru! Reálný stav na trati tak byl v přímém, a to hlavně velmi nebezpečném rozporu s písemnými podklady, který strojvedoucí pro jízdu svého vlaku dostal.

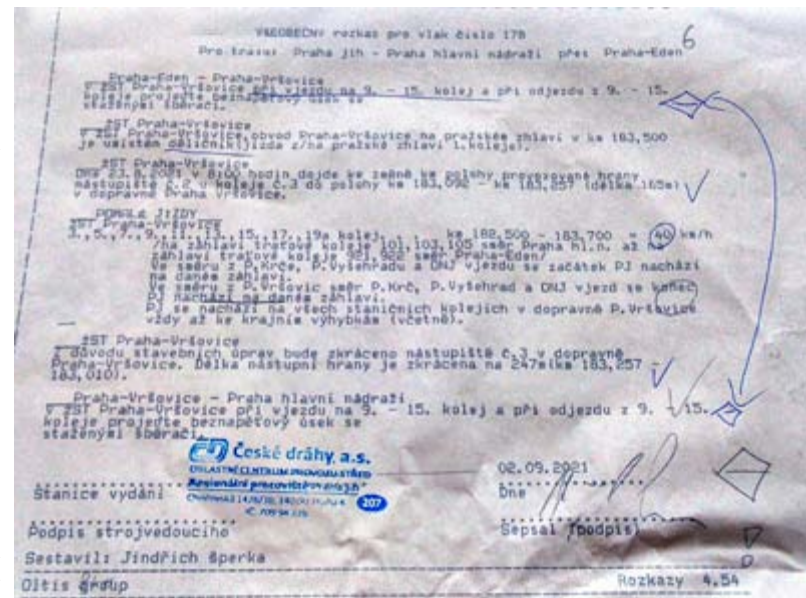
A že se nejednalo o ojedinělý případ, to ještě doložil svým dřívějším hlášením (již z 30. srpna), kdy popsal problémy zaznamenané na vlaku 10076 s HV ČD 91547162011–1. V tomto hlášení uvedl: „... byl jsem byl zpraven o jízdě přes elektrický nesjízdná místa v žst Vršovice. Tato místa jsou instalována zcela nevhodně. Zejména ve směru jízdy Praha–Křč do velkého stoupání, do oblouku a ve velké délce, kdy výjezdní rychlost byla 6 km/h a dříve jedoucí vlak zde uvázl. Místa jsou enormně špatně označena! Již od portálu vinohradských tunelů lze spatřit velmi málo příslušných návěstidel. Velmi jsem tápal a dedukoval, která návěstidla pro elektrický

provoz pro mne platí a kde stáhnout. Při výjezdu z mnou pojižděné koleje nebyla vůbec nijak osazena návštěv Státní sběrače. Hádal jsem, kde stáhnout, a vzhledem k tomu, že nedošlo k poškození, jsem asi uhádl. Návěstidla pro elektrický provoz nebyla určitě osazena odborně způsobilým zaměstnancem...“

Všechny tyto kritické podněty předali členové prezidia FSCR vedení Správy železnic a jak jsme se dozvěděli od kolegy Kamila Chaloupky, velmi brzy poté byly zde popisované nedostatky pracovníky SŽ odstraněny. Je ovšem znepokojivé, že se tak děje většinou jen až po naléhavých urgencích našich kolegů a že takové nebezpečné situace (přes všechny sliby ze strany SŽ) nejsou raději eliminovány předem, aby se něco takového již neopakovalo.

A další připomínka je adresována k dopravci, v tomto případě k Českým drahám. Naše odborová organizace nesčetněkrát zdůrazňovala, že je bezpodmínečně nutné, aby strojvedoucí vždy a pokud možno co nejdříve dostávali na své podněty uvedené v hlášeních odpovědi s vyjádřením, jak byly problémy vyřešeny. Říkáme tomu zpětná vazba. A musíme konstatovat, že ještě ani v závěru měsíce září, kdy tyto řádky vznikaly, se kolega Sehnal bohužel ničeho takového nedočkal.

Libor Poláček



Všeobecný rozkaz pro vlak číslo 178 z druhého září tohoto roku (k článku přibližujícímu kritické připomínky kolegy Antonína Sehnala)

Vladimír Selucký

Penzista vzpomíná: Hlavní vypínač

Bylo to v roce 1989, někdy v létě, a já měl jsem tehdy šichtu v osobním turnuse na pantografové jednotce 460 077-078. Tenkrát se jezdilo pětivozově, motorové vozy na obou koncích a uprostřed tři nemotorové, tedy vložené. Zkrácené se tomu celému říkalo „panťák“. Klasická šichta, osobní zastávkový vlak z Ústí do Prahy střed, dnes Masarykova nádraží. Stavělo se všude, takže zastávek bylo jako máku a ještě se vždy čekalo zhruba 20 minut v Lovosicích, Roudnici a Kralupech. To samé při jízdě zpět do Ústí.

Do Prahy vše proběhlo normálně bez zvláštních příhod, „zavesoval“ jsem si v pohodě. V Ústí se tomu tak totiž říkalo, že „jdeš na vesla“, jelikož pravou ruku jsi měl na vlakovém brzdě a levou na řídicí páce, kde kromě jízdních stupňů směrem od sebe byla i poloha pro dva stupně EDB, a to pro změnu směrem k sobě. Takže při brzdění jsi nejdříve brzdil elektrodynamikou, což byla levá ruka, a podle případu pak i brzděním vlakové brzdy, což byla pravá ruka, která brzdila jen vložené vozy. Motorové vozy brzdila EDB a podle poklesu proudu v kotvách, kdy pod 300 ampér pustil ventil vzduch do brzdových válců. A po vzrůstu tlaku ve válcích EDB komplet odpadla a celá souprava brzdila jen vzduchem. Takže to vypadalo jako veslování. Ale to jsem odbočil.

Při jízdě z Prahy to šlo až před Kralupy. Tam jsem brzdil dynamikou před vjezdovým návštědlem a najednou se rozsvítila všeobecná porucha a došlo k výpadku zadního motorového vozu a souprava sebou šklbala. Viděl jsem ve zpětném zrcátku, jak vřadu odpadl sběrač od troleje. Protože jsem v Kralupech měl tu dvacetiminutovou pauzu, mazač jsem hned po zastavení dozadu. Pokoušel jsem se nahodit hlavní vypínač, ale ouha, nešlo to, pořád vypadal, asi něco v přídržném obvodu.

Vzal jsem do rukou svůj chytrý červený sešit, kde jsem měl napsané všechny poznámky a rady při řešení problémů, co se panťáku týká. Jezdil jsem na panťácích krátce a žádný přítel na telefonu neexistoval, natož mobil. Našel jsem poznámku, jak si pomoci při této situaci, a to vykrácením svorek 300 až 346 na svorkovnici v kobce. Tenkrát se ještě mohlo vykrácovat na slaboproudu, takže jsem přičichl krokosvorky a zkusil to nahodit. A vida, už to šlo. Musel jsem zase běžet dopředu, abych odjel včas.

Jelo to normálně, pouze mi bylo divné, že při brzdění dynamikou se pořád rozsvěcela všeobecná porucha. Příkladal jsem to tomu, že mám vřadu vykráceno v kobce. Po zastavení v Roudnici jsem si to mastil k telefonu u výpravčího a volal jsem do depa strojmistrům, že mám potíže se zadním motorem. Stroj mistr řekl, že ten panťák má v Ústí mezi výkony velkou pauzu, takže mi vyjedná jízdu do depa na opravu. Po zastavení v Lovosicích jsem si řekl, že se tam ještě radši půjdu podívat. Když jsem odemkl dveře do služebního oddílu, strnul jsem hrůzou, jelikož oddíl byl plný kouře a větracím okénkem kobky hlavního vypínače se valil další. Hned jsem odpojil panťák a začal šachovat s klíčovým hospodářstvím, abych se dostal do kobky k vypínači, a taky jsem sundal ty vykracovky. Po otevření kobky přišel další šok, protože z cívky elektromagnetického pohonu, z které mimochodem zbyly jen do ruda rozpálené smotané dráty, stoupal dým. Hned mi bylo jasné, že jsem v průsvihu.

Do Ústí jsem dojel na přední motor a po přeběhnutí na druhou stranu jsem hned jel do depa. Čím víc jsem se blížil k depu, tím víc jsem se viděl, jak platím způsobenou škodu a ještě po mně půjdou vyšetřovací a kontrolní. Po příjezdu na takzvaný „oblouk“ v depu u točny jsem viděl, jak k panťáku přicházejí správkaři v čele s Jardou Hromádkou jakožto četařem. Říkal jsem si: „Tak a je to tady, to zase bude povídání!“ Sice se mi trochu ulevilo, protože to byla ta parta, se kterou jsem strávil devět měsíců při dílenském závěru na funkci strojvedoucího.

Jarda s námi mladými měl na dílně velkou trpělivost, učil nás schémata, ukazoval vše na masině a byl to hlavně klidný a rozvážný chlap. Když přišel tak řekl: „Tak co máš za problém, mladej?!“ Všechno jsem mu vysvětlil a řekl mu, že jsem musel něco pokazit, a proto shořela cívka hlavního vypínače. Jarďa jen zakroužil hlavou a zvedl oči v sloup. Podívali se na tu trosku, co zbyla z cívky, vlastně už to byla jen kostra a dráty, a trochu přitom bohovali. Pak odpojili kabely a vytáhli vypínač z kobky. Dráty byly ještě stále pořádně horké. Jarďa zavelel: „Skočte někdo pro tu cívku na dílnu, rozeberte to a ty mi řekni, kdy ti to vypadlo. A pojď mi ukázat, co jsi s tím vyváděl!“

Ukázal jsem mu to vykrácení a řekl, že to vypadlo při zavěšení EDB. On vzal schémata,

chvilku to studoval a pak prohlásil: „Boha, ty jsi to vykrátil zapínacím proudem, což je 12 ampér místo přídržného 2,5 ampér, takže to muselo shořet. A taky to vypadá na nějaký problém u přepínače Jízda-Brzda, jdeme se tam podívat!“ Když pak dole zkoušeli ten přepojovač, tak šel strašně ztuhl. Po rozebrání se zjistilo, že z pistu vzduchového pohonu se utrhl gumové těsnění a bránilo pistu v pohybu ve válci. Opravili to, vyměnili cívku a panťák chodil jak hodinky.

Říkám Jardovi: „Tak kolik tak asi stojí nová cívka?“ Jarďa se usmál a povídá: „Hele, znám tě, nejsi žádný plašan, splést se může každý, jsme jenom lidi. Hlavně si to pořádně oprav v tom sešitě, zas tolik cívek tady nemáme. My to napíšeme na ten přepojovač jako technickou závadu, kvůli které to vyhořelo, nedělej si z toho hlavu!“ Zlatý člověk a ke všemu machr v oboru. Pochopitelně, že jsem pak na dílnu zanesl nejmenovaný tekutý prezent, který se SAMOZŘEJMĚ zkonsumoval MIMO depo.

Dnes by tohle bylo jednodušší, na nic není nikdy čas, nesmí se vykrácovat, určí se závada a tak to buď pojede, nebo ne. A taky existují mobily, kde se dá dovolat pomocí. V nejhorším případě je „hákové relé“ stále k dispozici, pokud se ovšem zase najde nějaký ten stroj, který to odtáhne. Takže přejí bezporuchové směny!

Zdeněk Sedlák
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem

Kapitoly z historie brzdění vlaků

VI. – Pokračování ze ZS č. 18/2021

Brzda DAKO představuje první český/československý brzdový systém a její název vznikl vlastně spojením prvních písmen jména Daněk a Kovolis, jméno vynálezce a názvu firmy.

Původní slévárnu v Třemošnici Hedvikově založil roku 1816 Jan Zvěřina. Provoz se časem rozšířil o strojírnou. Od roku 1920 začala firma dodávat výrobky i pro železniční dopravu. Od roku 1931 zde probíhala výroba lokomotivních kompresorů. Po roce 1945 byla firma znárodněna a přejmenována na Kovolis Hedvikov a v roce 1949 sem byla přesunuta z Adamovských strojů výroba vlakových brzd.

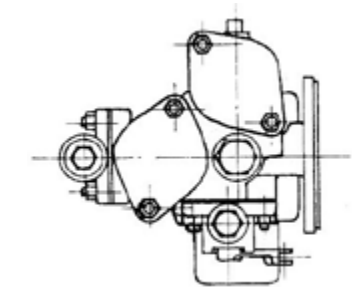
A tak do Hedvikova přišel rodák z Moravy Josef Daněk. Od roku 1952 se stal vedoucím vývojového oddělení brzd. V té době se zde vyrábělo licenční brzdové zařízení Božič, které ovšem pomalu přestávalo vyhovovat náročnějšímu provozu. V roce 1953 je vyrobena první série rozvaděčů s označením DAKO-C. O rok později je tento typ předveden brzdové komisi UIC. V roce 1955 je brzda povolena pro mezistátní provoz.

V průběhu let pak vznikají další typy rozvaděčů, tlakových relé, brzdíče přímočinné, nepřímocinné i elektricky ovládané. V roce 1967 se název brzd DAKO stává i názvem nové továrny, která byla postavena u nádraží v Třemošnici. Vynálezce brzdy Josef Daněk, který se narodil 8. dubna 1920 v jihomoravských Kotvrdovicích (okres Blansko), zemřel 21. května 2001 v Třemošnici ve věku 81 let. Byl držitelem více než čtyř desítek patentů v oblasti brzd.

K brzdě Kazancev jsem nic bližšího nenašel, snad jen, že brzdíče měl označení Kazancev API-K. Byl používán v zemích bývalého SSSR a pracoval s tlakem v potrubí 5,5 baru.

Brzda Matrossov je spojena se jménem vynálezce Ivana Konstantinoviče Matrossova, který se narodil 16. června 1886 v obci Malýje Soli v Jaroslavské oblasti a zemřel 30. října 1965 v Moskvě (79 let). V letech 1904 až 1916 pracoval jako strojník a inženýr, přičemž zaměstnán byl i v železniční škole v Petrohradě. V roce 1926 podal návrh automatického brzdového systému pro nákladní vlaky. V roce 1931 byla po zátěžových testech určena jako standard pro všechny nákladní vozy v SSSR. Pro svou brzdu zavedl provozní tlak v potrubí 5,5 baru.

V období od začátku 20. století byla v Evropě postupně vyvinuta i celá řada dalších brzdových systémů, ale některé měly jen omezené rozšíření. Byly to brzdové systémy Breda, Drolshammer, Hardy, Charmilles, Carperter, Clagton, Lipowski...



Rozvaděč DAKO CV 1R (a)



Kolega Josef Šimonek se rozloučil se službou na dráze

Po čtyřiačtyřiceti letech odpracovaných na dráze odešel 17. září do výslužby náš kolega **Josef Šimonek**, strojvedoucí ČD a člen základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem. Po delší nemoci, trvající celý rok, odešel do předčasněho důchodu, a to právě ze zdravotních důvodů.

Jako památku na dlouhá léta, která odpracoval na naší železnici, mu kolegové z Českých drah zařídili, aby na „panťáku“ 471 044 a vlaku 6947/6948 vznikly 24. září v železniční stanici Roudnice nad Labem zde zveřejněné snímky pořízené Aloisem Sedlářkem.

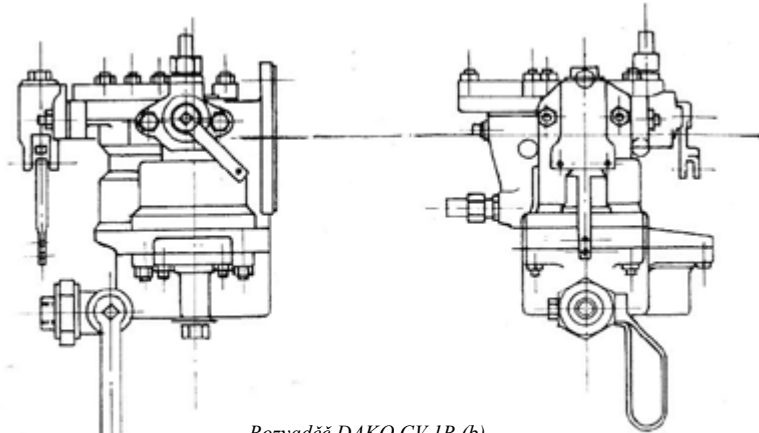
Josef Šimonek nastoupil k tehdejší Československým státním dráhám bezprostředně po vyučení v Sobědruhách v letech 1974-1977, a sice do lokomotivního depa ČSD Ústí nad Labem, aby se pak strojvedoucím stal od prvního říjnového dne

1981. Po rozdělení na společnosti ČD a ČD Cargo zůstal tuto svoji celoživotní profesi vykonávat u Českých drah.

Kolegové a spolupracovníci mu děkují za práci odvedenou na dráze a do mnoha dalších let života na zasluženém odpočinku přejí jen to nejlepší, osobní spokojenost a samozřejmě především zdraví.

Zájmy strojvůdce i na webu

Časopis Zájmy strojvůdce si můžete přečíst i na webových stránkách www.fscv.cz, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdců České republiky!



Rozvaděč DAKO CV 1R (b)

Nezapomeňte odevzdat potvrzení o studiu dětí

Při uplatnění nároku na jízdní výhody pro děti starší 16 let je nutné odevzdat **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. 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.

Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé

V návaznosti na informace, které v Zájmech strojvůdce zveřejňujeme průběžně ve spolupráci s Odborem personálním – Oddělením odměňování a benefitů GŘ Českých drah, tentokrát přetiskujeme ještě také přehledně zpracované a zejména kompletní aktuální kontakty na centra personálních služeb (CPS) a všechna evidenční centra jízdních výhod (ECJV), a to včetně jejich úředních hodin, telefonních čísel a elektronických adres.

CPS/ECJV*	Jméno, příjmení	Adresa ECJV	Telefon	E-mail.adresa
CPS, oblast Čechy, ECJV:				
úřední hodiny: pondělí, pátek: 8.00–12.00 hod., středa: 8.00–15.00 hod.:				
Praha	Válová Zdenka	120 00 Praha 2, Wilsonova 300/8	972241112	ValovaZ@gr.cd.cz
úřední hodiny: úterý, středa, čtvrtek: 8.00–13.00 hod.:				
H. Králové	Koblížková Dana Míková Eva	500 02 Hradec Králové, Riegrovo nám. 914/2 500 02 Hradec Králové, Riegrovo nám. 914/2	972 342 198 972 341 058	Koblizkova@gr.cd.cz MikovaE@gr.cd.cz
úřední hodiny: úterý, středa, čtvrtek: 8.00–12.00 hod.:				
Česká Třebová	Novotná Dagmar	560 02 Česká Třebová, Náměstí Jana Perera 579	972325283	NovotnaD@gr.cd.cz
úřední hodiny: pondělí, čtvrtek: 8.00–12.00 hod.:				
Liberec	Špačková Jana	460 07 Liberec, Nákladní 344/2	972 365 526	Spackovaj@gr.cd.cz
Liberec	Hovadová Jitka	460 07 Liberec, Nákladní 344/2	972 365 460	Hovadova@gr.cd.cz
úřední hodiny: pondělí a čtvrtek: 8.00–12.00 hod.				
Plzeň	Hřídlová Kateřina	301 00 Plzeň, Purkyňova 1017/22	972 524 577	Hridelova@gr.cd.cz
úřední hodiny: úterý, čtvrtek: 8.00–11.00 hod.				
České Budějovice	Koblencová Blanka	370 01 České Budějovice, Nádražní 156/12	727 899 531	Koblencova@gr.cd.cz
úřední hodiny: pondělí 7.00–11.00 hod.				
Tábor	Vaňková Martina	390 02 Tábor, Valdská 525/8	972552749	Vankova@gr.cd.cz
úřední hodiny: středa, čtvrtek: 7.00–11.00 hod.:				
Ústí n.L.	Jansová Ivana, Ing.	400 01 Ústí nad Labem, Revoluční 73 (vchod z parkoviště)	972 424 995	Jansova@gr.cd.cz
Ústí n.L.	Starinská Ludmila	400 01 Ústí nad Labem, Revoluční 73 (vchod z parkoviště)	972 424 995	Starinska@gr.cd.cz
úřední hodiny: pondělí: 9.00–11.00 hod., středa: 9.00–11.00 hod., pátek: 9.00–11.00 hod.:				
Čech	Koutecká Ivana	350 02 Cheb, nám. Dr. Milady Horákové 1301/2	972 443 511	Koutecka@gr.cd.cz
CPS, oblast Morava, ECJV:				
úřední hodiny: pondělí, čtvrtek: 7.00–12.00 hod., středa: 7.00–14.00 hod.:				
Brno	Vaculíková Ludmila	611 35 Brno, Kounicova 26, II.p., č. 277	972 625 274	Vaculikova@gr.cd.cz
úřední hodiny: pondělí: 8.00–12.00 hod., středa: 8.00–15.00 hod., pátek: 8.00–12.00 hod.:				
Olomouc	Pallajová Eva	Od 16. 8. 2021 změna sídla: 779 00 Olomouc, Jeremenkova 231/9 administrativní budova RSM, zvýšené přízemí, č.dv. OPO5	972742557	pallajova@gr.cd.cz
úřední hodiny: pondělí: 7.00–11.00 hod., středa: 7.00–14.00 hod., čtvrtek: 7.00–11.00 hod.:				
Ostrava	Koubková Lenka	702 00 Ostrava, Nádražní 196/213	972762105	koubkova@gr.cd.cz

Zajímavosti z budování evropského vlakového zabezpečovače ve Švýcarsku

Dvojkolejná trať Bahn-2000, tvořící jádro železniční sítě SBB, je složena z nově vystavěné trati Mattstetten–Rothrist a modernizované trati Wanzwil–Solothurn. Bahn-2000 byla otevřena 12. prosince 2004, a jelikož byly obavy stran funkční spolehlivosti systému ETCS L2, SBB vybavily tuto trať na přechodnou dobu N-signalizací (národní signalizační systém) jako záložním zařízením.

Od konce roku 2007 již ETCS L2 spolehlivě fungovalo a splňovalo požadavky na bezpečnost a funkčnost. Původně v roce 2014 plánovaná demontáž návěstidel musela být odsunuta až na r. 2017. Projekt „Demontáž záložní úrovně“ měl za cíl odstranění N-signalizace a vlakového zabezpečovače s P44-balízi (Euro-ZUB). S demontáží musely být provedeny různé úpravy na traťové centrále RBC, na elektronických stavědlech, na řídicí technice ILTIS a také na venkovní výstroji tratě Bahn-2000.

Projekt demontáže záložního zařízení byl odsouhlasen v listopadu 2016. A jelikož tratě Bahn-2000 jsou vlastně ty nejdůležitější v síti SBB, byla demontáž N-signalizace a s tím spojené úpravy rozplánovány na minutu a intenzivně testovány. Paralelně k přípravným pracím a testům byly aktualizovány dokumentace a průkazy bezpečnosti dodavatelů a SBB.

Změny podmiňovaly také různé úpravy platných předpisů. A jelikož těmito změnami nebyla dotčena pouze SBB infrastruktura, byly železniční dopravní podniky poprvé informovány o změnách na operativním meetingu ETCS v prosinci 2016. V polovině března 2017 pak bylo distribuováno „Info Lokpersonal“ v německém a francouzském jazyce, které změny detailně popsal a železničním dopravcům umožnilo upravit svoje podklady pro školení a kontrolní seznamy (Checklisty) pro provoz bez záložní úrovně.

Z logistických důvodů ovšem nebylo možné všech 99 venkovních návěstidel snést o víkend, a proto byla návěstidla před fyzickou demontáží zhasnuta a počínaje nocí 6. srpna 2017 postupně snášena údržbou SBB. Zhasnutí návěstidel znamenalo, že stroje během maximálně dvou týdnů trvajících demontáží museli jezdit v komerčním provozu okolo zhaslých návěstidel. Proto byly již v roce 2016 vyhodnocovány delší doby trvání totální výluky, jízda po nesprávné koleji nebo stavební činnosti jako alternativy ke zhaslým návěstidlům a prodiskutovány s železničními dopravci. Tyto varianty byly přezkoušeny, neboť zhaslé návěstidlo podle předpisu SBB má stejný význam jako červené světlo. Při zhasnutí návěstidel musely být stroje, jako okolo návěstí Stüj. Jiné alternativy se neprokázaly jako realistické, a tak příslušné grémium v listopadu 2016 variantu „Jízda okolo zhaslých návěstidel“ povolila. Pro stroje byl vypracován speciální dopravní předpis, který po dobu demontáže legalizoval nekonformní situaci podle stávajících předpisů.

Zkušenosti SBB ukazují, že i konec migračního období a demontáž návěstidel na tratích vybavených ETCS bude velmi náročná jak pro provozovatele, tak pro dodavatele. Vše se musí znovu otestovat, připravit podmínky, předpisy, školení apod. Navíc zkušenost SBB ukazuje, že rušení návěstidel je vhodné, až když nový systém je dokonale provozně ověřen a přitom ten dosavadní systém funguje po tuto dobu jako záložní. A samozřejmě to vyžaduje také naplánovat potřebné finanční prostředky a zajistit všechny nutné projekty.

Ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert



Píše se rok 1959 a třívozová motorová jednotka VT 137 typu Köln na mezinárodním expresu Vindobona míří z Českých Velenic do Prahy a Berlína. Kresba Jaroslav Dlhý

Co možná nevíte o Klubu odložených strojevodců

Již delší čas se zejména ve společenské rubrice našeho časopisu Zájmy strojevodce za Klub odložených strojevodců Lysá nad Labem (KOD) objevují gratulace k významným životním výročím či naopak vzpomínky na ty, kteří bohužel nenávratně opustili nejen nás, ale hlavně vlastní rodiny. Rád bych zde tentokrát uvedl ještě také pár informací přímo o našem klubu a v neposlední řadě blíže připomněl i jednu z letošních významných společenských událostí.

V listopadu tohoto roku uplyne již osmnáct let ode dne, kdy při posezení u piva (*jak a kde jinde, že?*) několika převážně od Českých drah „odejitých“ strojevodců přišel nápad, že by bylo dobré se setkávat pravidelně. Jak řekli, tak také udělali. A aby to mělo řádnou formu, vymysleli též již v úvodu zmíněný název **Klub odložených strojevodců Lysá nad Labem**. Bylo rozhodnuto, že pravidelně jedenkrát měsíčně se budou konat setkání, jež budou nazývána Parlament.

Od tohoto počátku se ten náš Parlament sešel přibližně 220x, což v poslední době bohužel velmi negativně ovlivnila

přísná proticovidová opatření. Kromě toho se také uskutečnily další společné akce, kterých už bylo přes půl třetí stovky. Je samozřejmé, že jsme za tu poměrně dlouhou dobu prožili společně mnoho hezkých chvil, ke kterým patří hlavně významná životní výročí našich členů, nebo rozličné zajímavé výlety, které podnikáme. Došlo ale samozřejmě i na dost takových setkání, která nikdo nemá rád, ale jež taktéž patří k životu. To jsou nenávratně odchody členů klubu a také klubových přátel a sympatizantů. Jen v letošním roce takto navždy odešli dva naši kolegové.

Tento rok nám ovšem též umožnil oslavit jedny 65. narozeniny, dvoje sedmdesátiny a v neposlední řadě dvojí

pětasedmdesátiny. A třetí ještě přijdou na pořad v měsíci listopadu.

V letošním roce také oslavili dva naši kolegové, samozřejmě že společně se svými manželkami, zlatou svatbu. Jako druzí z těchto manželských párů obnovili slib věrnosti 18. září 2021 na radnici v Milovicích manželé Alena a Jan Štěpánkovi. A souhlasili i se zveřejněním své fotografie v našem časopisu. Pro porovnání drží v rukou foto ze svatby v roce 1971. K této manželské vytrvalosti jim přejeme ještě mnoho dalších let ve zdraví, ale i ve vzájemném porozumění a úctě prožitých společných let.

Za Klub odložených strojevodců
Jaroslav Krupička

1 ROČNÍK

O POHÁR PREZIDENTA FEDERACE STROJEVŮDČŮ V BADMINTONU

(turnaj ve čtyřhře)

KDY:
SOBOTA 13. 11. 2021 (PREZENTACE 9:30 AŽ 10:00)

KDE: KRNOV, HALA K3 (SMETANŮV OKRUH 2337)

Občerstvení po dobu celého turnaje a ceny zajištěny.

Závazné přihlášky zasílejte nejpozději do 31.10.2021 na adresu: vojkuvka.marek@seznam.cz

Pořadatel turnaje: Federace strojevodců Krnov

Kont. osoba: Luděk Janešík tel: 725 057 518
Marek Vojkuvka tel: 725 840 670



Alena a Jan Štěpánkovi, manželský pár, který letos oslavil zlatou svatbu. Blahopřáli jim i členové Klubu odložených strojevodců Lysá nad Labem

Společenská rubrika

Mezi našimi letošními bohumínskými oslavenci jsou kolegové **Dušan Valenta, Josef Chrástka, Jiří Macura, Ladislav Hudzietz, Jaroslav Eleš, Rudolf Kellner** a **Bernard Kasza**. Všichni slaví šedesátku. Výbor a členové základní organizace Federace strojevodců Bohumín jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí pohodu, osobní spokojenost a hlavně zdraví.

Dne 13. října oslavil krásných 60 let věku pan ing. **Aleš Vepřek**, kolega strojevodců ze ZO FS Šumperk. Aleš začínal vykonávat funkci strojevodce ještě u ČSD, poté byl přidělen k dceřiné společnosti ČD Cargo a před pár lety přešel zpět k „matce“ a prohánil naše motorové lokomotivy a vozy mezi Olomoucí a Jeseníkem. Výbor základní organizace a všichni její členové mu přejí do dalších let především zdraví a pohodu na kolejkách i v rodinném životě.

Dne 15. září oslavil své rovné pústoletí náš kolega, kamarád, modelář a fajny chlap **Jiří Kluz**, strojevodce ČD Cargo, člen výboru ZO FS Jablunkov. Jirko, hodně štěstí, zdraví a pohody Ti přejí členové výboru a ostatní kamarádi ze základní organizace Federace strojevodců.

V září oslavil 60. narozeniny náš kolega **Petr Roman** z rumburské základní organizace Federace strojevodců. Přejeme mu tímto do dalších let vše nejlepší a pevné zdraví. Kolegové ze ZO FSCR Rumburk

Dne 6. října oslavil své padesáté narozeniny kolega **Rostislav Kučera**, člen základní organizace Kolín. K tomuto významnému životnímu výročí mu blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a osobní spokojenosti. Výbor a členové kolínského ZO Federace strojevodců

Dne 22. října oslavil krásné životní výročí 60 let pan **Karel Hlavsa**, kontrolor vozby ze ZO FS Šumperk. Výbor a všichni členové základní organizace Ti přejí, Karle, především zdravíčko a do dalších let jen pohodu, a to jak doma, tak i v práci. Karel je člověk na správném místě, který nejen vychovává nové strojevodce, ale pomůže a poradí vždy rovněž nám ostatním. A to i po telefonu v kterékoli době, když vznikne jakýkoliv problém a naše běžně používané recepty se minou účinkem. I přes svoji občas nevděčnou funkci si najde čas také na kolo, běžky i návštěvu sklípku s dobrým vínčkem.

Dne 21. října oslavil své šedesátiny náš kolega **Miroslav Kladiwa**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojevodců Čerčany mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí hodně zdraví, štěstí a spokojenosti.

Sedmnáctý říjen bude dnem, kdy bude slavit své 65. narozeniny náš prostějovský kolega **Zdeněk Hrbata**, strojevodce ve výslužbě a bývalý hospodář místní základní organizace Federace strojevodců. Kolegové a kamarádi ze ZO Prostějov mu blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí jen to nejlepší a samozřejmě především zdraví.

Mezi našimi jubilanty jsou rovněž dva děčínští kolegové, nyní již dlouho ve výslužbě. Dvacátého října oslavil své 75. narozeniny pan **Jaroslav Fuchs** a 22. října se dožije krásných 88 let pan **Václav Krejčáček**. Ještě mnoho dalších let ve spokojenosti a zejména zdraví jim přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojevodců Děčín.

Šestého října oslavil své životní jubileum padesátiletí náš kolega z liberecké základní organizace, strojevodce Arrivy **Pavel Zatecký**. Výbor, členové základní organizace Federace strojevodců Liberec a kolegové ze Seniorklubu mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.



ZÁJMY STROJEVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevodců 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 Zájmy strojevodce: 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.ed.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

