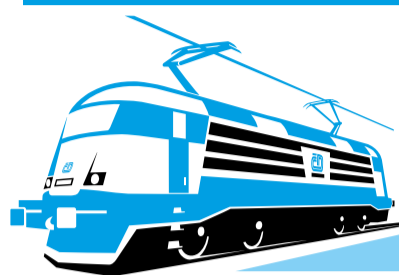


● Federace strojvůdců zůstává náročnou a seriózní odborovou organizací hájící oprávněné zájmy svých členů ... str. 1 ● Podniková kolektivní smlouva platí závazně jak pro zaměstnance, tak i zaměstnavatele ... str. 1 a 2 ● Nedostatečná zajišťovací síla – co je třeba vědět ... str. 2 ● Analýza závěrečné vyšetřovací zprávy DI z nehody ve Kdyni ... str. 3 ● Poděkování Správě železnic za zvýšení bezpečnosti provozu v žst Roztoky u Prahy ... str. 4 ● Chybně nastavený přejezd v Bohuňovicích aneb „my nic“ ... str. 5 ●

číslo 1–2

28. ledna 2022
ročník 75



FSČR

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Poděkování za 30 let práce v Zájmech strojvůdce

Vážení čtenáři a přispěvatelé, dovolujeme si Vám oznámit, že funkci odpovědného redaktora Zájmu strojvůdce předává PhDr. Libor Poláček po třech desetiletích Mgr. Janu Kratochvíli, a to od 1. 2. 2022.

Rádi bychom tímto Liborovi poděkovali za jeho dlouholetou skvělou a obětavou práci pro nás všechny, Libor je otcem a duší tohoto časopisu. Působil i jako mluvčí naší profesní odborové organizace a v neposlední řadě i v oblasti její propagace. Do zaslouženého důchodu mu srdečně přejeme pevné zdraví, štěstí a spokojenost.

V souvislosti s touto změnou v redakci se prosím obračete pouze na následující kontakty, děkujeme za pochopení. Budeme velmi rádi za Vaše další příspěvky a náměty

do Zájmu strojvůdce, jsou důležitým přínosem pro nás všechny.

Nový redakční kontakt:
Mgr. Jan Kratochvíl,
Jana Želivského, 2200/2, 130 00 Praha 3
e-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz
telefon: 773 008 914

Prezidium FSČR



Federace strojvůdců zůstává náročnou a seriózní odborovou organizací hájící oprávněné zájmy svých členů

Vážené kolegyně, vážení kolegové, jedním ze základních programových cílů Federace strojvůdců České republiky je přispět k vytváření co nejkvalitnějších podmínek pro výkon náročné a odpovědné práce strojvedoucího, ale i všech těch dalších železničních profesí, jejichž zaměstnanci jsou členy naší odborové organizace. Jak už se stalo pravidlem, také tentokrát, na prahu nového roku, stojíme před novými úkoly a výzvami, na něž bude muset naše organizace reagovat tak, aby opět naplnila své hlavní a nezpochybnitelné poslání hájit vaše oprávněné zájmy.

O tom, že takové tvrzení nemůže být považováno jen za prázdňou frázi, svědčí například i bilance naší činnosti za uplynulý rok, v němž jsme si připomněli významné 125. výročí vzniku profesní odborové organizovanosti strojvedoucích v naší zemi. Historický odkaz a tradice, na něž současná Federace strojvůdců České republiky s hrdostí navazuje, je zároveň obrovským závazkem pro nás všechny, kteří pokračujeme v tom, co zahájili a poté



Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR

s velkým úsilím v běhu uplynulých dvou staletí budovali naši předchůdci. Zvláště tito naši kolegové to přitom rozhodně nikdy neměli snadné, protože v minulosti bohužel až příliš často byli vystaveni nesčetným útokům i nepřízní zejména totalitních režimů.

Proč to připomínám? Zvláště v posledních letech turbulentních změn v resortu drážní dopravy se totiž u některých kolegů setkáváme i se skepsí, s pochybnostmi, zda to, co děláme, má vůbec smysl, či zda to, čeho v naší odborové práci po nesčetných jednáních a interpelacích nakonec dosáhneme, stojí za vynaložené úsilí. Vlastně na to nemohu odpovědět jinak než otázkou. Dokážete si představit, jak by vypadaly pracovní podmínky a sociální jistoty na naší železnici, kdyby se její zaměstnanci nemohli opřít o obsah tak zásadních dokumentů, jakými jsou podnikové kolektivní smlouvy uzavřené železničnickými odbory s představiteli managementů železničních dopravců? Ale třeba také, jak by tomu bylo v oblastech předpisové anebo bezpečnosti a ochrany zdraví

při práci? Za připomenutí ovšem stojí i náš aktivní přístup k tvorbě a formování mnoha legislativních norem a tak by bylo jisté možno uvádět ještě četné další příklady aktivit naší odborové organizace.

Je třeba si vždy uvědomovat, že například zákoník práce vymezuje jen základní rámec práv a povinností a většina z benefitů a vůbec všeho toho, na co jsou dnes železničáři zvyklí, vychází právě až ze zmíněných kolektivních smluv. A není žádným tajemstvím, že dopravcovat se k nim je rok od roku náročnější. Již uzavřené podnikové kolektivní smlouvy ČD a Správy železnic na rok 2022, ale i ještě probíhající vyjednávání u společnosti ČD Cargo jsou toho ostatně důkazem. O tom, že naše práce a z ní vyplývající výsledky mají význam, svědčí ovšem také to, že členy FSČR se ve stále hojnější míře stávají i kolegové strojvedoucí, kteří jsou zaměstnáni u takzvaných alternativních železničních dopravců. Je potěšitelné, že počet našich základních organizací u nich stále narůstá.

Chci ubezpečit nejen všechny naše kolegyně a kolegy, ale i všechny partnery, s nimiž se setkáváme na mnoha jednáních, že Federace strojvůdců bude i nadále v hájení zájmů svých členů sice náročnou, ale zároveň především seriózní odborovou organizací, jež má a vždy bude mít zájem na tom, aby naše železnice nejen plnila své důležité a vlastně nezastupitelné poslání v rámci dopravního systému ČR, ale aby i těm, kteří na ní pracují, byly vytvářeny kvalitní a důstojné podmínky.

Dovolte mi využít příležitosti a poděkovat všem, jež se svým dílem angažují v práci naší odborové centrály, nejen funkcionářům a zaměstnancům, ale také ostatním aktivním členům v jejich základních organizacích. Do celého tohoto roku vám i vašim blízkým přeji i nadále hodně elánu, osobní spokojenosti, mnoho životní energie a především pevné zdraví!

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců
České republiky

Podniková kolektivní smlouva platí závazně jak pro zaměstnance, tak i zaměstnavatele

Pohoda na pracovišti je poslední dobou velmi často skloňovaným a vlastně svým způsobem moderním tématem u většiny kvalitních firem. Takřka v každém depu nebo strojové stanici mají kolegové mnohé problémy, které se jim ale většinou daří řešit v rámci svých pracovišť, což jsem ostatně připomněl i ve svých článcích, jež byly zveřejněny v loňských posledních dvou vydáních našeho časopisu. Za důležitý faktor, jenž zásadně ovlivňuje pohodu na pracovišti, je třeba považovat mezilidské vztahy. Nejhorší totiž je, když se občas najde člověk z vlastních řad, který dostane důvěru pro výkon nižší technicko-hospodářské funkce, ale on pod tíhou takové dočasné slávy tuto funkci nezvládne zejména tím, že se začne povyšovat nad ostatní. A přitom vlastně ještě nedávno byl jejich kolegou. Tak tomu teď je ve strojové stanici Veselí nad Moravou, tedy doufám, že nyní vlastně už jen bylo.

S narůstajícími pracovními povinnostmi a zátěží pro strojvedoucí se také stupňovala psychická zátěž pro většinu strojvedoucích tým, že se velmi často dostávali do konfliktu s vedoucím strojmistrem. V současné době je to zaměstnanec na pozici referenta plánu směn (dále ji budu uvádět jen jako RPS), který se samozřejmě pasoval do role nadřízeného, vedoucího, zaměstnavatele, gestora podnikové kolektivní smlouvy (PKS) a do ještě mnoha dalších funkcí. Ve Veselí nad Moravou z jeho strany docházelo k neproplácení přesčasových hodin a k jejich převádění na další a další měsíc, do jakési pomyslné banky. Mnohdy se jednalo o desítky takových hodin. Doplnění výkonu dovolenou, nebo zpětné mazání dovolené za odpracovanou přesčasovou směnu, aby se přesčas nemusel proplácet, je ale péče také v rozporu se zněním PKS! A když už, lze to provádět jen po

Pokračování na str. 2



Lokomotiva ČD 383 001-5 vyfocená pátek 5. listopadu 2021 v žst Nymburk hl. n., zapřažená ve směru Lysá nad Labem. Foto: Jaroslav Krupička

Zemřel kolega Josef Daněk



Desátý leden nám přinesl mimořádně smutnou zprávu. Na následky těžkého průběhu nemoci, která již takřka dva roky trápí celý svět, zemřel pan Josef Daněk, vedoucí oddělení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci Federace strojvůdců České republiky.

Naše odborová organizace jeho odchodem ztratila výborného a vždy přátelského kolegu

a železnice člověka, který práci na ní zasvětil celý svůj profesní život. Studium oboru provoz a údržba kolejových vozidel na Střední průmyslové škole železniční v České Třebové zakončil maturitou a od srpna 1968 nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD Brno-Maloměřice jako kandidát na strojvedoucího. Pracoval taktéž na opravách motorových lokomotiv a po vykonání dvouleté prezenční vojenské služby následoval jeho návrat do LD Maloměřice, aby posléze začal vykonávat práci bezpečnostního technika Provozního oddělu

Brno. V osmdesátých letech si zvyšoval kvalifikaci na Institutu výchovy bezpečnosti práce Brno a následně vykonával i celou řadu dalších zkoušek odborné způsobilosti. Jeho pracovní zařazení pak bylo na Generální inspekci ČD a i po různých reorganizačních změnách stále pracoval na různých odborech Českých drah, jejichž náplní byla bezpečnost práce a bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Působil ve funkci vrchního inspektora a prováděl vyšetřování mimořádných událostí na ČD a šetření pracovních úrazů. V říjnu 2008

přešel od ČD k Správě železniční dopravní cesty, kde opět na Odboru bezpečnosti provozování dráhy bylo náplní jeho práce šetření úrazů a mimořádných událostí.

Jako vedoucí oddělení bezpečnosti ochrany zdraví při práci FSČR se sídlem v Brně působil od ledna 2015, odváděl zde skvělou práci a pod jeho odborným vedením tomu tak stejně bylo i v případě kolegů, kteří jsou členy naší komise BOZP. Opomenout ostatně nelze ani jeho velmi zásluhnou mimopracovní činnost, zvedající prestiž naší odborové organizace,

kteřá spočívala v dlouhodobém působení v Asociaci techniků bezpečnosti práce a požární ochrany České republiky. Zde byl členem rady a po mnoha letech zastával i funkci jejího viceprezidenta.

Prosíme, věnujte Pepíkovi Daňkovi společně s námi také ve svoji tichou vzpomínku. Čest jeho památce!

Prezidium FSČR, členové komise BOZP,
redakce časopisu Zájmy strojvůdce a všichni
další kolegové a spolupracovníci

Krátce – novela zákona o dráhách

Upozorňuji, že od 1. 2. 2022 nabývá účinnosti novela zákona o dráhách, podle které je dopravce na dráze celostátní nebo regionální povinen zajistit u provozovatele dráhy nahlášení zahájení a ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucím. Následně bude pro každou licenci strojvedoucího posuzováno dodržování délky řízení, resp. směn, a odpočinků podle nař. vlády č. 589/2006 Sb. ve znění účinném od 1. 1. 2022. Vyzývám zejména členy, kteří

vykonávají práci strojvedoucího pro více dopravců, aby si sami kontrolovali, zda dodržují délku řízení a odpočinků.

Dále upozorňuji, že od 1. 2. 2022 se stejnou novelou zákona o dráhách zavádí tzv. sankční systém strojvedoucích, ke kterému budou podány podrobné informace v příštím čísle.

Mgr. Gustav Valenz *Dokončení ze str. 1*

Pokračovalo kolektivní vyjednávání k uzavření PKS ČD Cargo

Již dvěma jednáními pokračovalo v lednu kolektivní vyjednávání o Podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo pro roky 2022 a 2023. Za přísných hygienických pravidel se jednalo opět hybridním způsobem, kdy vyjednávání se přímo účastnili pouze vedoucí jednotlivých týmů. A ostatní účastníci se do rokování zapojili pomocí konferenční aplikace. I když po celou dobu konstruktivní, tak zároveň velice tvrdá jednání probíhala nad dosud neuzavřenými body projednávání PKS. Mezi nadále sporné body patří týdenní norma pracovní doby, výměra dovolené, navýšení tarifních stupňů, osobní ohodnocení a výše některých příplatků. Naopak téměř dohodnutá je interní norma o KOP. I když se náznaky smluvních stran nadále do značné míry přibližují, ještě nejspíš nejsme v cílové rovině, což ale

nevylučuje zásadnější průlom na některém dalším jednání.

Po jednání proběhl ještě rozhovor s personální ředitelkou Anetou Miklášovou na téma povinného školení strojvedoucích formou e-learningu, kde jsem upozorňoval na některé problémy této formy školení, které jsou našimi členy vnímány velice negativně. Jejich účelové drobení do hodinových bloků již překračuje únosnou mez a není možné veškerou dobu, kdy se lokomotivám netočí kola, považovat za neproduktivní čas strojvedoucích a chtít po nich, aby například v nočních hodinách prováděli e-learningová školení.

David Votrubeck
člen prezidia a vedoucí týmu FSČR pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Svůj poslední vlak přivezl do Náchoda



Na poslední den končícího GVD, 11. prosince 2021, přivezl do Náchoda svůj závěrečný osobní vlak náš kamarád a kolega Jirka Dohalský. Celý svůj profesní život zasvětil práci pro dráhu, i když se to neobešlo vždy bez komplikací. Hned po ukončení základní devítileté školy v roce 1975 byl přijat do učebního oboru mechanik motorových lokomotiv a vozů. Smlouvu podepsal s tehdejšími ČSD, konkrétně PLD Meziměstí, kde také po vyučení nastoupil. V letech 1979–1981 absolvoval základní vojenskou službu a během ní se stihl i oženit.

Po návratu si zvyšoval dále kvalifikaci a pracoval v dílně Meziměstí jako svářec se státní zkouškou při opravách násilně poškozených lokomotiv. Nebyl plně spokojen s tehdejšími poměry v našem státě, a tak se v roce 1986 rozhodl emigrovat na Západ, což se mu také úspěšně podařilo. Nedlouho potom se ale z rodinných důvodů rozhodl pro dobrovolný návrat do republiky. Za jeho zdařilý útek ho ale po vykonstruovaném obvinění od STB stát okamžitě „odměnil“ pobytem za mřížemi. Propuštěn byl až v roce 1989 a po revoluci byl jako politický vězeň rehabilitován. Po této anabázi nezanevřel na dráhu a vrátil se do dílny v Meziměstí a pracoval zde dále jako mechanik.

V roce 1993 přechází do provozu a v roce 1995 úspěšně skládá zákonitě zkoušky jako strojvedoucí motorových lokomotiv. Dva roky jezdí na záloze v Meziměstí a potom se přesouvá blíže svému bydlišti a pokračuje na záloze v Náchodě. Od roku 2005 je zařazen do osobní dopravy a zůstává v turnuse v Náchodě. Po roce 2008 přichází další nelehké období plné stresu, kdy mimo jiné po těžké nemoci ztrácí i svoji manželku. Poté přechází na pracoviště do Jaroměře, kde zakotví na dalších 10 let a pokračuje ve vozbě osobních vlaků. Pracuje zde také jako strojvedoucí instruktor a podílí se úspěšně na výcviku mnoha nových mladých kolegů. Po převzetí části výkonů na trati Arrivo a zrušení pracoviště v Jaroměři se vrací na závěrečnou pracovní

etapu zpátky mezi bývalé i nové kolegy do turnusu do Náchoda.

Zhoršující se zdravotní stav a také letošní přelomový GVD, který přináší zcela jiné výkony na jiných tratích, jiných vozidlech, obnovování zkoušek D3 i horší pracovní dobu, Jirku přesvědčily, že je čas odejít o trochu dřív. Děkujeme mu, všichni kolegové z Náchoda i Meziměstí, i jako členu meziměstské Federace strojvůdců za jeho dlouholetou práci, pozitivní přístup k plnění úkolů a stále dobrou náladu, kterou si vždy dovedl udržet.

Za SLČ Náchod
J. Bartušek



Podniková kolektivní smlouva platí závazně jak pro zaměstnance, tak i zaměstnavatele

ohodnocen. A ne slyšet například – „Nic ti nezaplátím, stejně tam spíš tři hodiny za peníze!“ Hlavně, že jsou právě takoví lidé po celý den vytížení prací! V době koronavirové jsme mnohdy ani nepoznali, že je na pracovišti postrádáme.

Problémů s dělenou směnou už bylo nespočet. Jsou turnusy, které neobsahují žádnou dělenou směnu, ale taky turnusy, kde je jí třeba 15 hodin. Pokud se turnusový důvěrník dohodne se zaměstnavatelem a turnus je i přesto solidní, tak proč ne. Ale u letmo strojvedoucího už to je problém, protože dělat jen noční a dělené směny není žádný med. A to by si ostatně zaměstnavatel mohl sám vyzkoušet, co to obnáší.

V současnosti je největší problém s turnusem strojvůdců. Strojvůdci mají za měsíc až 32 hodin dělených směn. Podle manažerů je to naprosto korektní a férový turnus, který vznikl z důvodu onoho šetření, kdy pan generální ředitel ČD měl v úmyslu ve vedení firmy propustit 40 procent administrativních pracovníků. Kde se propouštělo, šetřilo a zda je tento turnus férový, to nechám pouze na úvaze každého z čtenářů těchto řádků. Neustálým přicházením e-mailů a SMS od kolegů s prosbami něco udělat se stávajícím již alarmujícím stavem jsem se rozhodl do toho pustit, i když jsem věděl, že to bude běh na delší trať a k tomu ještě ne zrovna jednoduchý a bez překážek. Rovněž mně nebylo lhostejné, že mnozí naši kolegové už strojovou stanicí z již popisovaných důvodů opustili a odešli k soukromým firmám, nebo na jiná pracoviště v nejbližším okolí. Lhostejné mně nebyly ani pomluvy onoho člověka, který tvrdí, že Federace strojvůdců je v rozkladu a při každé příležitosti se naši veselskou základní organizaci snažil rozvrátit, a to zejména přes mladší kolegy, kterým své trapné ideové názory prezentoval. Na základě toho se také na stránkách eposu ve Veselí nad Moravou

strhla mediální přestřelka, do které se zapojil nespočet členů ZO, a všichni podpořili naši organizaci.

Už to bylo opravdu hodně na povážnou. Koncem roku jsem požádal nové vedení OŘOD Východ o schůzku, která se uskutečnila v Olomouci 7. prosince v tamním depu. Velmi si vážím profesionálního přístupu nového hospodářského vedení v čele s ředitelem ing. Radkem Steigerem a jeho zástupcem ing. Janem Rýznarem. Při jednání se nám jednoznačně podařilo prokázat pochybení na straně zaměstnavatele v článku 6 PKS, týkajícím se proplácení hodin při dělených směnách, v zastoupení veselským RPS, a bylo tak dokázáno selhání zodpovědné osoby. Oba pánové z vedení OŘOD přislíbili okamžitou nápravu a dohodli jsme se, že všem zaměstnancům bude za dobu tří let zpětně všechno doplaceno. Na programu našeho jednání byly ještě mnohé další problémy, které se podařilo vyřešit. A co se nestihlo, bylo naplánováno dořešit na další schůzce konané začátkem ledna 2022 ve Veselí nad Moravou za účasti nejvyšších představitelů jak z vedení firmy, tak prezidia FSČR.

Chci poděkovat všem, kdo se nebáli jít s kůží na trh, na problémy upozornili, podpořili ZO ve Veselí nad Moravou a není jim lhostejná současná situace. Většinou se totiž jedná o selhání jednotlivce z vlastních řad. To se týká také třeba strojvůdců, kontrolorů vozby, vedoucích SS a dalších, kteří ještě nedávno byli jedním z nás. Proto budme, kolegové, pevně nohama na zemi. Nepovyšujme se, ale ani neponížujme, protože jsme všichni na jedné lodi. Trochu úcty, důvěry a respektu!

Hodně zdraví, úspěchů v práci a mnoho najetých kilometrů bez mimořádných událostí vám všem do nového roku přeje

Martin Urbánek
předseda ZO Veselí nad Moravou

Poděkování za článek

Vážená redakce, chtěl bych velmi poděkovat za velmi fundovaný článek veselského kolegy Martina Urbánka, který byl zveřejněn v předminulém vydání Zájmů strojvůdce (ZS č. 22/2021) a pokud jde o situaci na Českých dráhách, tak drtivě většinu kolegů z ČD jistě mluví z duše. Mohu vás ujistit, že situace v ČD Cargo bohužel není o mnoho lepší. V provozu v mnoha lokalitách již nemá kdo pracovat, zákazníkům nejsme schopni přistavovat vozy, ostatně ani s nimi mnohdy nemá kdo manipulovat. Chybí strojvedoucí, posunovači, vozmiřtři... nikoho to ale evidentně příliš netrápí.

Zato se utápíme ve „třetích změnách“ patřících opatření, která jsme nuceni elektronicky podepisovat, ačkoliv smysl již mnohým začal unikat a raději to všichni „odklikáme“, aby byl od toho pokoj. Raději děláme průzkumy „spokojenosti zaměstnanců“. Proboha, s čím by ale asi tak měli být spokojeni!?

Strojvedoucím jsou např. nuceny elektronické aplikace, které jsou totálně nedodělané a tedy prakticky k ničemu, viz ELTRIS (nepřesná GPS, nefunkční TTP). Takový EPZ, vše sama pro sebe, vyvíjený cca sedm 7 let? Tehdy jsme poprvé slyšeli, že jsme tak dravá společnost, že vše bude jen elektronicky. Jaká je skutečnost, víme všichni.

Mnozí jistě pamatují dobu „papírovou“, kdy jsme byli schopni uspokojovat přepravce, dispečerů řídili dopravu a vše v rámci možností fungovalo.

Dnes, až na výjimky, dispečerů vůbec nemají znalost svého obvodu, což by bylo žádoucí vzhledem k neustálým odstavováním vlaků v nácestných stanicích. Slova strojvedoucím „nějak se dostaň domů“ jsou už jen takovou třesničkou na dortu, jako by ho pekl pejsk s kočičkou.

To je ta pohoda v zaměstnání? Chápu, mnozí ji jistě mají...

Pavel Suk, člen FSČR
PJ Ústí nad Labem

Nedostatečná zajišťovací síla – co je třeba vědět

Změna interní normy KV3-B ČD Cargo přinesla zajišťovací sílu a její jednotku kN, která souvisí s provozováním drážní dopravy převážně s vozy vybavenými nekovovými špalíky.

A také informace ve vlakové dokumentaci: „Souprava vlaku do žst Dolní nedosahuje potřebnou zajišťovací sílu. Zajišťovací síla je dostatečná pro sklon 5 promile. Pro zajištění soupravy vlaku proti ujetí na nejneprůhlednější sklonu pojižděné trati musí být utaženy všechny ruční brzdy a položeny na straně spádu potřebný počet zářezek.“

Co pro nás tato informace znamená a jak se máme zachovat, abychom byli schopni zajistit bezpečné provozování drážní dopravy a na daný úsek trati mohli vyjet?

Kdo ponese odpovědnost za zajištění vlaku na trati, když dojde k mimořádnému zastavení? Buď z důvodu závady na lokomotivě, nebo na trati. A hnací vozidlo nebude schopno zajistit činnost kompresoru. Zajišťovací síla ručních brzd bude nedostatečná a čtyři zářezky umístěné na lokomotivě nebudou pro dosažení zajišťovací síly stačit. Kdo bude schopen dodat potřebný počet zářezek na trať na místo, kam nevede žádná cesta, za 30 minut, po kterých má zůstat tlak v brzdových válcích?

Tyto otázky měl nejdříve kolega. Je velice časté, že nově vyráběné vozy nemají ruční brzdou. A není výjimkou, že souprava zahraničních ložených vozů o hmotnosti 1 800 tun má jen jednu ruční brzdou. Kolegové se obávají, že odpovědnost za zajištění vlaku je pouze na nich.

Obrátili jsme se kvůli tomu na prezidium Federace strojvůdců, které již při projednávání uvedené normy právě tato témata velice podrobně diskutovalo s gestory interních

norem, včetně několika naprosto konkrétních připomínek k možnému řešení této situace. Až po silném tlaku Federace strojvůdců proběhlo nové jednání s vedením ČD Cargo. Z odborné diskuze, která se na toto téma znovu vedla, uvádíme:

Vznik situace, kdy vyjede na trať vlak, jehož zajišťovací síla soupravy není dostatečná pro zajištění proti ujetí vzhledem ke sklonovým poměrům trati na celé trase vlaku, byl samozřejmě předmětem posouzení této změny z pohledu dopadu na bezpečné provozování dopravy a byla provedena analýza souvisejících rizik. Vstupem do této analýzy byla zejména možnost vzniku ohrožující situace jak z pohledu statistického (není evidován v minulosti žádný případ o možném ujetí soupravy na spádu z této příčiny), tak technického. Účinek tlakové brzdy považujeme reálný (30 minut je hodnota garantovaná pro každý jednotlivý vůz při pravidelném opakovaném provozu) a v provozu dosažitelný, kdy alespoň část drážních vozidel soupravy zůstane zajištěna vlivem tlakové brzdy až několik desítek hodin – tato skutečnost byla převzata ze zkoumání nezávislých vyšetřovacích institucí. Výsledkem této analýzy rizik bylo konstatování, že riziko pro bezpečné provozování je akceptovatelné a je dostatečně usměrněno.

Výsledkem jednání, která Federace strojvůdců vedla na žádost svých členů, jsou ovšem opatření, která mohou napomoci vzniklá rizika dále minimalizovat:

„Upřesnění postupu strojvedoucích a D-VS při mimořádném zajištění vlaků s nedostatečnou zajišťovací silou na širé trati – doplnění článku 4.1.2.7 a 4.4.1.2 IN KV3-B-2010“

V případě, že zajišťovací síla ručních brzd a zářezek nepostačuje k bezpečnému zajištění

vlaků (části přetřezného vlaku), informuje o tom strojvedoucí D-VS obvodu, kde k uvážnutí vlaku došlo, který je povinen bezodkladně přijmout opatření vedoucí k bezpečnému zajištění vlaku proti ujetí.

V případě, že zajišťovací síla ručních brzd a zářezek nepostačuje podle hlášení strojvedoucího k bezpečnému zajištění vlaku (části přetřezného vlaku), zajistí D-VS, kde k uvážnutí vlaku došlo, na základě vyhodnocení konkrétní situace bezodkladně vyslání pomocného HV, nebo nevhodného vozidla. Vyslaná vozidla musí být vybavena dostatečným množstvím zářezek k bezpečnému zajištění vlaku proti ujetí na trati.

Obavy kolegů z odpovědnosti za nedostatečnou zajišťovací sílu zmírní i toto konstatování: Každá mimořádná událost je šetřena a je stanovena příčina jejího vzniku a odpovědnost. Stanovení odpovědnosti je provedeno na základě vztažného porovnání skutečnosti zjištěných při šetření a postupy předepsanými ustanoveními předpisů a norem provozovatele dráhy a drážní dopravy. Konkrétní odpovědnost daného zaměstnance je pak vyvozena až na základě prokázání porušení konkrétních ustanovení konkrétních norem a předpisů. V případě, že zaměstnanec splní jemu předepsaná ustanovení, v žádném případě není stanovena odpovědnost na tomto zaměstnanci.

Takže co pro nás informace o nedostatečné zajišťovací síle znamená? Abychom v případě vzniku mimořádné situace mohli okamžitě adekvátně zareagovat, nahlasit požadovaný počet zářezek a vyžádat si prioritní součinnost příslušných zaměstnanců ČD.

Miloš Brunner
ZO FSČR Praha

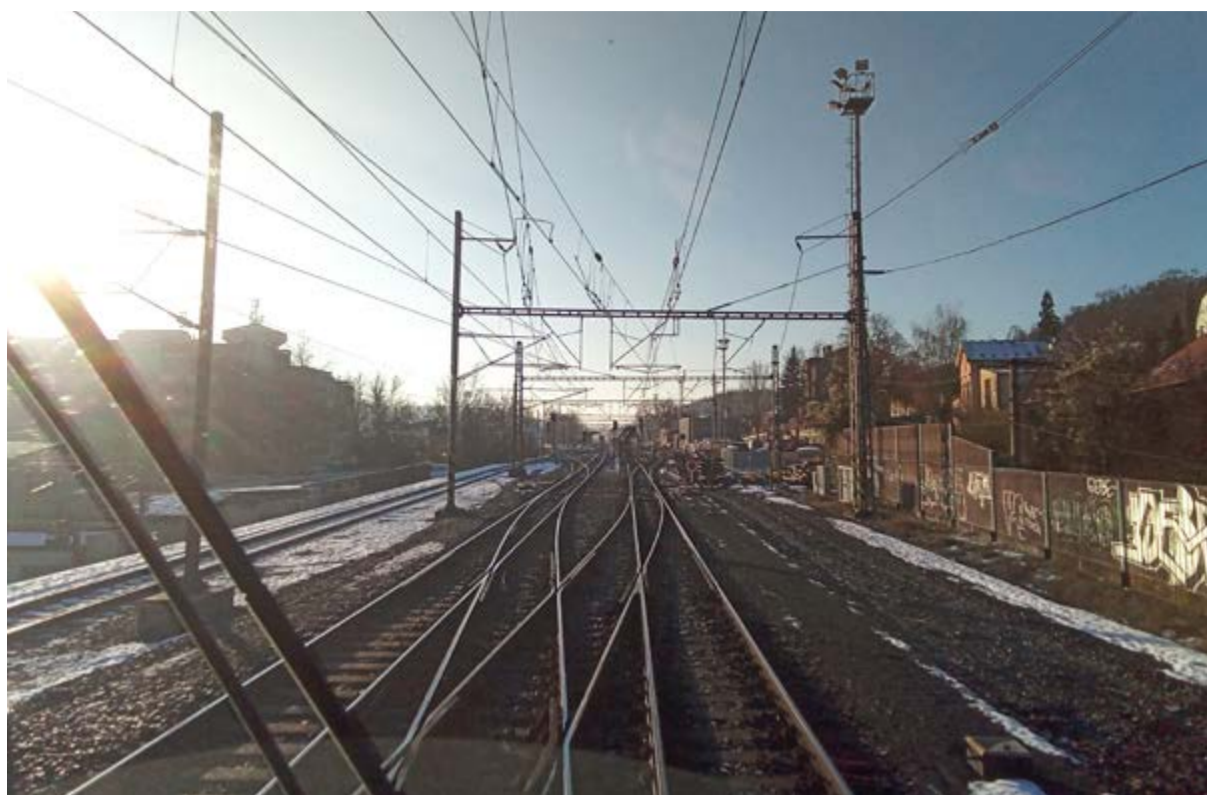
Poděkování Správě železnic za zvýšení bezpečnosti provozu v žst Roztoky u Prahy

Rád bych představitelům Správy železnic jménem strojvedoucích upřímně poděkoval za zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Toto zvýšení bezpečnosti bylo realizováno v aktuálně modernizované žst. Roztoky u Prahy. Během modernizace dochází k intenzivní práci na kolejovém svršku i spodku. Kvůli nasazení těžké mechanizace je nutné z důvodu zajištění bezpečnosti pracujících zaměstnanců stavby vypnout a elektricky zajistit část trakčního vedení nad pracovním místem.

V minulosti jsme se však často setkávali s nevhodným řešením této situace, kdy předmětná část trolejového byla pouze odpojena a od zbytku trakčního vedení nad pojezděnými kolejemi oddělena pouze vzdušnou izolací na záhlaví stanice, či dokonce snesením části trakčního vedení. Toto místo bylo kryto návěstmi pro elektrický provoz a nezřídka kdy také hákovnicí.

Pro strojvedoucího projíždějícího vlaků toto řešení znamenalo velmi dramatické zvýšení zátěže, neboť strojvedoucí musel reagovat na podstatně více podnětů a rovněž podstatně měnit rozpočet jízdy v trakčně vyloučeném úseku. Setkávali jsme se také s tím, že elektricky nesjízdná místa byla běžně zcela nevhodně situována do ostrých oblouků, strmých stoupání a často také spojena s nařízenou jízdou podle rozhledových poměrů, neboť



kvůli rozsáhlým zásahům do kolejí byla znefunkněna běžná obsluha zabezpečovacího zařízení a byla nutná jízda na přívolávací návěst.

Proto současný stav rekonfigurace trakčního vedení v žst Roztoky u Prahy, kdy je i během stavby pojezděné trakční vedení odděleno od trakčního vedení nad stavbou tak, že je jízda všech vlaků a do všech směrů možná se zdviženým sběračem a bez omezení, vnímáme velmi pozitivně.

Velmi kladně také vítáme, že i přes velké zásahy do kolejí je upravena vazba zabezpečovacího zařízení tak, že je dovolena jízda vlaků standardními návěstními pojmy, nenařizující jízdu podle rozhledových poměrů.

Dovolují si hovořit za většinu strojvedoucích, s nimiž jsem tuto věc debatoval, a tento stav společně vnímáme jako citelné zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Strojvedoucí je tímto zásadně obfemeněn od stresu z uvážnutí vlaku pod vypnutou částí trakčního vedení, případného poškození sběrače či ohrožení pracovníků stavby.

Pevně věříme, že toto řešení se stane jakýmsi etalonem stavu při dlouhodobých stavebních pracích na síti SŽ, a takto jej očekáváme také na dalších stavbách.

Ještě jednou tedy Správě železnic za dotčené strojvedoucí upřímně děkují.

Antonín Sehnal

Foto: Ing. Pavel Corradini

Téma přejezdy tak trochu jinak a blbec na konec

Vážení čtenáři, omlouvám se za nespisovné pojmenování (ne)jednoho účastníka silničního provozu, nicméně jistě osoby za volantem nelze nijak lépe specifikovat. Tento článek pojednává o problematice přejezdů, tj. křížení pozemních komunikací. Článek byl evokován příhodou, kterou jsem absolvoval nedávno.

Asi před dvěma roky jsme vlivem jistých organizačních změn na Českých drahách absolvovali poznání a potažmo jsme začali vykonávat službu na trati nikoliv vzdálené od naší domovské jednotky, ale přesto na tratích Jihlavský dosud neobsluhované. Jedná se o trať tzv. lokální a to sice Kostelec u Jihlavy–Třešť–Telč–Dačice–Slavonice. Trať má délku celkem 53 km, platí na ní předpis DI a je ovládána z již uvedených dopravních. Na celé délce trati platí vesměs rychlost 50 km/h, akorát na malém úseku (1,3 km) je rychlost 60 km/h. Trať je docela romantická, prostě taková ta místní lokálka. Před dvěma roky zde byla provedena poměrně zásadní reorganizace v dopravě, a to zavedením dopravního systému VDV (Veřejná Doprava Vysočina). Zavedením VDV se sledovalo pružné a dynamické spojení měst v části kraje Vysočina a to především v úseku Telč–Třešť–Jihlava a Havlíčkův Brod. Na daném úseku je poměrně výrazná frekvence cestujících, a to nejenom pracujících, ale též studentů dojíždějících do škol i jiných cestujících. Z uvedeného důvodu zde byla předloni zavedena jakási část hvězdicové dopravy VDV na bázi spěšných vlaků (jak kde spěšné...) s názvem Renaissance. Vesměs jsou na Renaissance nasazovány motorové vozy řady 841 Stadler RS 1.

K úplnosti popisu trati nutno dodat, že jistě části trati Kostelec–Slavonice jsou sice v nedávné době po obnově – tzn. s trati se nadále počítá, ale je ještě dost úseků, které jsou v tzv. strašném stavu. Co si pod pojmem strašný stav představíte? Za jízdy vlaku je absolutně nemožné mít na pultě Stadlera jen tak položené jistě věci – např. tablet s pomůckami GVD a to samé platí o mobilním telefonu a jiných předmětech. Za jízdy vlaku je otřásá a vibruje, že to v nezastaveném člověku evokuje dojem, že uvnitř pultu je někdo zavřen a snaží se dostat ven kopáním do horní části pultu! Úseky se šroubovanými kolejnicovými spojkami hovoří celkem jasně, a to jsou ještě dvojkolí u Stadlera vybavena pryžovými tlumičmi segmenty, skříň vozidla je vybavena pneumatickým vypružením. No, to by ovšem nebyl takový problém, jako to, že tato triadesátikilometrová trať oplývá celkem 71 kříženími pozemních komunikací – přejezdů. Musím uvést, že z uvedeného počtu je 11 zabezpečených instalovaným PZS. Největší koncentrace přejezdů je okolo Telče a jsou tam jistě úseky, kde doslova nestojí za to sundávat ruku z ovládače houkaček.

Myslím, že by bylo velice vhodné, aby Správa železnic (SŽ) přehodnotila potřebnost některých přejezdů, mnohé totiž ještě pocházejí z dob, kdy se v tomto kraji oralo za pomoci hospodářských zvířat – asi proto ta četnost. Účel některých přejezdů je doslova obtížně pochopitelný. Např. kousek za zastávkou Slavibof je jeden přejezd (přechod), který vede ze stodoly do rybníka, tzn. slouží pouze pro majitele nemovitosti. Další takové pozemní křížení (nikoliv přejezd) se nachází kousek

za zastávkou Dačice město, tam vede jakási úzká pěšina do příkrého kopce v lese, nemálo podobná zvířecí stezce. To by ovšem nebylo ještě tak zlé jako ten fakt, že velmi mnoho přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži je z tzv. bezpečnostních důvodů vybaveno rychlostníky, které my musíme respektovat. Mnohdy se ovšem jedná o přejezdy pouze účelové a využívané sporadicky, vedoucí z pole na louku, popř. do lesa. Omezení rychlosti pro železniční dopravu je tam v nejednom případě až na 10 km/h, časté omezení je tam potom ze zmíněných 50 km/h na 30 nebo 35 km/h. Přitom všechna dopravní značení (výstražné kříže) pro uživatele silnic a cest jsou doplněna velikými dopravními značkami STOP příkazujícími řidiči dát přednost v jízdě žel. vozidlům tím, že mají povinnost před takovým přejezdem zastavit – ohledně tohoto nařízení si ale dost místních řidičů hlavu neláme. Spíše naopak! Pokud vůbec řidič vozidlo před přejezdem zastaví, tak si je dobře vědom toho, že vlak tam musí zpomalit, čehož doslova zneužije a poruší zákon tím, že na přejezd vjede. Oni tam na to jsou asi uchazeči o řídičské oprávnění školeni, neboť ... Na zmíněné trati děláme jednu směr, kde se v odpoledních hodinách vracíme ze Slavonic do Telče a před vlastní žst Telč je zastávka Telč Staré Město. Těsně před zastávkou je křížení pozemních komunikací formou přejezdu pouze s výstražným křížem a jak jsem již uvedl, je tam také STOPka (stůj, dej přednost v jízdě!) jako prase, navíc olemovaná žlutým reflexním pruhem. Stalo se mi asi třikrát, že když jsem se blížil k přejezdu, tak jsem tam v odpoledních hodinách spatřil, jak se k němu blíží vozidlo autoškoly – patrně obvyklé kolečko nějakého učitele autoškoly. Z naší strany je přejezd „ošetřen“ rychlostníkem 35 km a přejezd je z této strany poměrně přehledný – strojvedoucí vidí auto, a naopak. Ovšem viděl jsem nejednou, jak autoškola zastavila před přejezdem a následně přes něj vozidlo přejelo. Nacházel jsem se s motorákem cca 70 m před přejezdem, rychlost 35 km/h jsem dodržel, přitom jsem opakovaně dával návěst POZOR. Co si máme potom pomyslet o učitelích autoškoly? Prostě je to tam učí!

Když jsme si na této trati před dvěma roky vyjžděli poznání, podivil jsem se nad četností přejezdů a ještě více jsem se divil rychlostnímu omezení ze strany železnice. Někteří z kolegů mi sdělili, že na místním odboru dopravy v Telči sedí jistá paní, jež podobná omezení prosazuje a údajně s ní vůbec není hovor na téma, že ten, kdo dává přednost druhému vozidlu na přejezdu je řidič (přednost má drážní doprava). Naopak – prosazuje tato rychlostní omezení pro železnici a odůvodňuje to zvýšením bezpečnosti silniční dopravy. Jistě, jsou tam přejezdy, které jsou velice nepřehledné, a tudíž nebezpečné, ale nechápu tato omezení na přejezdech, kde je pro obě strany dobrý rozhled, a přesto tam je pro železniční provoz omezení rychlosti. Možná to zmíněná úřednice prvotně myslela dobře, ale důsledek je ten, že pokud řidič silničního vozidla vůbec před přejezdem zastaví, tak se opětovně rozjede, neboť si je vědom toho, že než vlak dojezdí k přejezdu... A tak nevím, nevím, která zmíněná „bezpečnostní“ opatření konfrontují s myšlenkou VDV, kdy se

sledovalo pružné a dynamické spojení měst v části kraje Vysočina?!

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích hovoří poněkud jinak: Železniční přejezd: § 28, (1) Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet. (5) Před železničním přejezdem, u kterého je umístěna dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“, musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať. § 29, (1) Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd: d) je-li již vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání.

Myslím, že o uvedené části legislativy má jistě procento řidičů pouze jakési mlhavé představy.

To, co jsem zde doposud napsal, si asi zažil každý strojvedoucí (řidič kolejového vozidla), a tudíž počítám, že touto částí článku nikoho nepřekvapím. Asi každý z nás zažil nějakou tu story na přejezdu, někdy méně a jindy více dramatickou. Dovolte mi nyní, abych zde uvedl něco málo za svých memoárů, a slibuji, že se nudit nebudete. Mj. v breviáři „drážních úspěchů“ mi dosud střetnutí na přejezdu absentuje, nicméně po něčem podobném vůbec netoužím – ostatně ..., posuďte sami.

Příhoda první: Druhé narozeniny

Je to již „pár“ let (za socialismu), co se mi stala příhoda na přejezdu poblíž Střelice. Je tam kamenolom, který za socialismu patřil Vodohospodářským stavbám, a tudíž byl zabezpečen jen výstražným křížem (tak to zůstalo dodnes) – jezdily a jezdí tam nákladňáky pro kamení. V daném úseku trati je rychlost 80 km/h. Tehdy jsem vezl KMV upravený pro opravy trakčního vedení M 153. 0 (dnes MVTV...). Vraceli jsme se z Brna s tím, že motorák byl dosti naložen nejrůznějšími materiálem jak trakčním, tak pro NN rozvody. Blížil jsem se k přejezdu a houkal jsem – a to dost. Kdo tam jezdí, ví, že přejezd je sice docela přehledný, ale pro nás nebezpečný, protože střet s nákladňákem plným kamení by mohl být i pro nás tragický. Když jsem byl cca 150 m od přejezdu, tak se na přejezd zvolna vkolébala Trambus s čepicí kamení na korbě. Korba byla asi tak v úrovni oken té M 153. Sice jsem začal brzdit, ale pokud jedete 80 km/h a vjede vám na přejezd taková překážka... Bylo pozdě na opuštění stanoviště – jen dílem náhody jsem nákladňák minul o cca 10 m. Myslím, že řidič toho Trambusu asi vůbec nevěděl, co se odehrálo za jeho zády. A tak jsem si do svého rodného listu pomyslně napsal druhé datum narození. Ostatně postupem času tam přibyla ještě další dvě – zatím...

Příhoda druhá: Auto, které nikdo neřídil

Na zmíněné trati Brno–Jihlava bylo ještě před pár roky dost přejezdů a z nich mnohé jen s výstražným křížem. Jeden takový se nacházel v úseku Náměšť nad Oslovou

– Kralice nad Oslovou. Přejezd byl opatřen výstražnými kříži, dopravní značkou STOP, navíc zvýrazněnou žlutým reflexním pruhem. Přejezdy silničních vozidel bez zastavení tam byly na denním pořádku, to jsme viděli – co jsme ovšem nikdy neviděli, že by tam číhali „Pomáhat a chránit“. A tak z důvodu zvýšení bezpečnosti byly před přejezdem instalovány rychlostníky 30 a 50 km/h – pochopitelně, že pro drážní vozidla. Vezl jsem rychlík z Brna a blížím se k přejezdu (tehdy se ještě návěst POZOR umísťovala na zábrzdnu vzdálenost), a tak brzdim a do toho houkám... Vlak se blížil k přejezdu a já koukám, že se k přejezdu z pravé strany blíží vozidlo..., sice pomalu..., ale jistě. Opět dávám návěst pozor. Nic – vozidlo jede dál, stopka, nestopka... Ještě jednou krátce houknou..., pak vidím, že to jako obvykle vyjde, auto plynule přejezd přejezd a já cca 50 m za ním míjím přejezd. Vzhledem k tomu, že křížení komunikací zde není pravouhelné, tak se pak můžeme pokochati pohledem na toho „umělce“ za volantem. A tak koukám na toho „exota“, co mi tam ..., zelená Škoda Favorit..., vpředu dvě ženy, cosi tam spolu vehementně probíraly – asi jak vaří bramboračku a jiné dámské starosti. Na zadním sedadle veselé poskakovaly tři malé děti (hlavně, že nezlobily...). Jak jsem uvedl – vozidlo přejelo cca 50 m přede mnou, ke konci jsem pak přestal houkat, v tom úmyslu, že až by to na přejezdu drnclo, a ty dvě baby by se otepaly a konečně uslyšely houkání a uviděly vlak, tak řidička by mohla zjancit, a dupnout na brzdy – potažmo zůstat na přejezdu a střetu bych pak již nezabránil. Holt dvě ženské v autě = vozidlo bez řidiče... Ten Favorit přjel, baby veselé dál mecaly a nejenom, že nevěděly, že jely přes přejezd, okolo stopky, ale že mohly být i s dětmi po smrti.

Příhoda třetí: Sebevrah a i možný vrah

Jak jsem uvedl, jezdíme druhým rokem v systému VDV a to bylo vloni v létě, kdy jsem vezl nějakou tu Rezonanci – sorry..., Renesanci v úseku Jihlava – Havlíčkův Brod (tam jezdíme chvílemi i 120 km/h). Bylo to odpoledne, já jsem jel na autobloku tzv. po výstrahách za nějakým vlakem, ale ten jel docela rychle. Přijíždím tedy k zastávce Střítěž u Jihlavy (tu Renaissance projíždí) ..., další návěstí AB je ještě daleko a navíc na návěstním opakovací vidím, že je v poloze výstraha. Do perónu zastávky vjíždím cca 75 km/h a vidím, že u přejezdu, který je v těsné sousedství se zastávkou, stojí z obou stran docela obstojná kolona aut (na každé straně cca 8 vozidel). Asi se ještě po předchozím vlaku úsek PZS neuvolnil, zatímco já jsem si z druhé strany již „slápl“. Blížím se k přejezdu ..., když v tom – přes přejezd mi doslova před nosem prolétne osobní auto. Takové menší – bronzová metalíza ..., víc jsem nestihl postřehnout. Minul jsem je o cca 3 až 4 metry. Kolik chybělo? Já jedu 75 km/h ..., od dobrých 40 až 50 km/h. Nejenom že ten hňup za volantem mohl být po smrti, a jeho spolujezdci taky (tuším tam nebyl sám), ale

kdybych ho nabral, tak by byl odmrštěn zpět na kolonu stojících vozidel a to znamená, že díky takovému pitomci mohli přijít o život nevinní lidé. Prostě ..., čekání u přejezdu je pro blbečky – bourák těch asi 8 aut předjel a předvedl všem, jak se to má dělat!

Příhoda čtvrtá: Blbec na konec

Jak jsem zde již uvedl, už dva roky jezdíme na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Není to dlouho, odjíždím navečer ze Slavonic (byla už tma) a kousek za Slavonicemi je rychlost 30 km/h, která se posléze zvýší na 50 km/h, abychom rychlost snížili opět na 30 km/h. Slavonice mám po pravé straně, čtyři přejezdy za sebou, další dva mě čekají. Jedu do kopce rychlostí 50 km/h a již snižuji výkon, neboť za nějakých cca 150 m bude opět následovat změna rychlosti na 30 km/h – je to proti kopci, a tak tam nebrzdíme ..., to za nás vykoná gravitace. Blížím se tedy k přejezdu (je jen s výstražným křížem) a vidím, kterak se po silnici z levé strany k přejezdu blíží DVA reflektory... Dávám opakovaně návěst POZOR, ruku z houkačky nesundávám – nestojí to za to. Auto se stále blíží k přejezdu a já jako obvykle sleduji, zda zpomaluje – již pěkných pár roků musíme myslet za účastníky silničního provozu. Auto nezpomaluje, tudíž stále houkám – již nepřerušované... (to musely slyšet celé Slavonice), pak konečně řidič aktivuje brzdy a před STOPkou a přejezdem zastavuje. Když jsem s motorákem cca 20 m od přejezdu (rychlost cca 40 km/h), auto se zvolna rozjede a „pan řidič“ (patrně místní týpek) mi tímto aktem dal najevo, jak hluboce mu vězím v pr... i s mým houkáním a preferuje si nepsané právo přede. Přejel zvolna..., žádný spěch..., holt si a vychutnal..., zatímco já jsem jízdní páku strhl do krajní pozice – rychlobrzda + Mg brzdy. No ..., motorák zastavil ještě zadní částí na přejezdu, zatímco místní bourák odjel kamsi... Pochopitelně, víte, jak to chodí – SPZ nelze přečíst..., v ten moment má fira na stanovišti úplně jiné starosti, navíc byla tma a na auto koukám pod úhlem 90°. No, tak jsme tam chvíli stáli, pak jsem houkl a pokračovali jsme dál – o to tomu blbovi asi šlo. Kdyby došlo byt k mírnému střetu, už si dovedu vybavit ten breviář výmluv ze strany řidiče: ... strojvedoucí nehoukal, neviděl jsem vlak – byla tma..., byl jsem oslněn ... atd. Jistě, řidič byl oslněn, ale myslím, že reflektor motoráku to nebyl, byla to osobní arogance, sebestřednost, omezenost.

A tak co k tomu zbývá ještě dodat? Za těch více jak 41 roků na lokomotivě jsem takového vola ještě nezažil. Ale na druhou stranu – vše je jednou poprvé. Však ono mu to tomu pablbovi jednou (ne)vyjde. Uvedený jedinec si u mě zcela oprávněně „vysoutěžil“ titul **Bib Non Plus Ultra**. Termín Non Plus Ultra odkazuje na antický nápis a znamená, že nic dál již neexistuje, v tomto případě, že lepšího už nenajdete.

S pozdravem mějte se a opatrujte se

Radek Smejkal, OŘ OD Východ, RPP Jihlava

„A je to!“

Po čtyřiačtyřiceti letech se dne 7. prosince 2021 rozloučil se svojí aktivní kariérou strojvedoucí ČD Cargo kolega **Kamil Kára** ze základní organizace Federace strojvůdců Hradec Králové.

Jeho fotografii se známým gestem „A je to!“ pořídil na konci poslední směny, ve večerních hodinách 10. listopadu, po odvezení posledního vlaku, střídající kolega Jan Baroš. Ten poslední den služby byl pro kolegu Kára na stroji 130 038-3 vlastně ve znamení převozu vlakových souprav složených z plně naložených a poté i prázdných patrových autovozů DDM.



Náš kolega vystudoval SPŠŽ neboli Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové, kde po ukončení studia v oboru Elektrická trakce a kolejová vozidla v železniční dopravě maturoval v roce 1977. Ovšem ještě předtím, tedy během studia, s několika dalšími kamarády vykonal potřebné zkoušky, aby mohl pracovat jako topič na parních lokomotivách. Z tohoto nejprve „brigádníčení“ tak vlastně mohl plynule přejít do pracovního poměru u tehdejších ČSD.

Už před výkonem vojenské služby se stal pomocníkem strojvedoucího, což mu, jak dodnes zdůrazňuje, do budoucna hodně pomohlo, neboť tak mohl načerpat cenné praktické znalosti od starších a zkušených kolegů. První zákonitě zkoušky absolvoval v létě 1982 a jako strojvedoucí působil od března následujícího roku, nejprve, jak už to tehdy bývalo pravidlem, samozřejmě na záložce a následně v nákladní dopravě. Poté ale už vykonával službu na osobních vlacích a rychlicích, křížujících tratě středně a zejména východních Čech, často však zajižďel i mnohé jinde, například do Ústí nad Labem anebo do Olomouce. Takovou dodnes „srdeční záležitost“ se mu stala krása přírody v okolí tratí Českého ráje. V převážné části svého profesního života na železnici byl zařazen jako strojvedoucí letmo, což mu vyhovovalo univerzálními možnostmi pracovního nasazení, až v posledních letech pracoval v turnusovém režimu.

Za všechny královéhradecké členy Federace strojvůdců mu chci srdečně poděkovat za



poctivě odvedenou práci i dlouholetou činnost ve výboru naší ZO, kde zastupoval kolegy strojvedoucí ČD Cargo. Nyní mu přejeme mnoho štěstí a spokojenosti, ještě dlouhá léta

aktivního odpočinku v plném zdraví, naplněná jeho koničky, k nimž patří nejen četba, ale také výlety na kole anebo návštěvy hradů a zámků.

Jiří Bek
předseda ZO FSCR Hradec Králové

Povzdech dispečera aneb Na kus řeči s jedním z kolegů, s nimiž se známe většinou jen na dálku

Není tomu tak dávno, co jsme se setkali s dispečerem ČD Cargo, a tak jsme dali řeč. Mluvili jsme hlavně o tom, jak nám to jezdí. Dejme tedy tentokrát v našem časopise slovo také jednomu z těch kolegů, s nimiž se dosud známe většinou jen na dálku.

Já už to pomalu vzdávám, povídá mi. Je nám vytýkáno, že nevozíme vlaky, že nevozíme uhlí do elektrárny, že nic nezvládáme. A když my řekneme, že nejsou strojvedoucí, vozímisti, posunovači, prostě skoro nikdo z těch nejpotebnejších provozních profesí, tak naše vedení na to řekne, že nám to „ti nahore“ smetou, že je lidí dost, že prostě nemáme pravdu.

Víš, je to tak, jako kdybych ti řekl, že potřebuju, abys vzal v Libni mašinu, odvezl vlak do Ostravy, tam zapáhl Dčín, v Dčíně východní vlak do Českých Budějovic a potom strojně do Libně, aby tam ta mašina byla na výcvik. Ty máš výhodu, že po 12 hodinách prostě řekneš dost, slezeš z mašiny a jdeš (s přesásem) domů. My se na křesle střídáme nonstop, takže nemůžeme „ten vlak“ zamknout, aby se vidělo, že to nejde. My jsme pro vedení, jež ten oběh pro jednoho strojvedoucího vymyslelo, těmi viníky, co to nedokážou s tím jedním strojvedoucím odvozit!

S tímto pocitem chodím do práce a očekávám telefonáty ve smyslu, proč ten a ten

a dalších pět vlaků nejede. Co mám na to odpovědět? Že mi sedí desítky chlapů na taškách a „v kopřivách“ se mi válí 10 mašin a já jsem kretén, který nevozi vlaky? Oni řeknou, že je lidí a mašin dost a že my odvádíme špatnou práci. Tečka. Otázka, proč se ty či ony vlaky neodvezly, je podle mne zcestná. Opravdu si o mně někdo myslí, že nechávám lidi sedět, mašiny stát a nevozím vlaky?! A tak jsem z toho čím dále více otráven, a to nemluvě o tom, že pořád nás nutí dělat další a další věci v počítači, navíc pod hrozbou ztráty prémie, že nevíme co dříve. A to ani nemluví o tom, že bych jako dispečer měl trochu promyšlet, kdo má kam jet a co odvézt, aby to navazovalo. Kdepak, jen lepíme, co Cargo aktuálně nejvíce pálí. A ostatní vlaky zatím postávají.

No to ti nezavídím, takový tlak, povídám mu. Já sice po těch 12 hodinách můžu říct dost, ale málokdy jsem u šatny, tak jak vy. Takže mne čeká ještě nějaká rg jízda a ne vždy to jede hned. Zvláště když mne SŽ „odstaví“ v nějaké stanici, kde jede osobák jen občas. To pak nemám těch hodin dvanáct, ale i čtrnáct. A z toho taky nejsem nadšen, protože jsem počítal, že už se budu věnovat svým povinnostem. Taký mi vadí, že kvůli výlukám, silné osobní dopravě, a někdy i kvůli nedostatku posunovačů a vozímistrů, více stojím než jedu.

Tak se na mne pak nezlob, když ti volám dvě hodiny před koncem, jak to se mnou vidíš a kde a kdy budu střídat, abych se dostal taky nějak rozumně domů. Vy všichni, dispečeri, posunovači, vozímisti, máte střídání na daný čas, tak když práci nestihnete, dodělá ji další směna. Ale na mne nečeká v každé stanici střídání. A kolikrát není střídání ani tam, kde je plánované.

Každá práce má svoje, povídá mi. Strojvedoucí je nucen do přesčasů a na rozdíl od dispečera končí většinou někde „v háji“ a musí se hodiny dostávat domů. Takže opravdu je to delší pracovní doba, na rozdíl od dispečerů, posunovačů atd. Na druhou stranu mnohdy čeká hodiny na vlak v klidu u kávy, na výluce, nebo naopak přijede dřív a prostě v klidu čeká do konce směny. No a dispečer má sice tu výhodu, že po 12 hodinách skončí (nedělá přesčas), ale těch dvanáct hodin mu téměř nonstop drní telefon, pořád něco řeší, na WC jde, až už je to na hraně, snídá v poledne a těch 12 hodin jsme v téměř nepřetržitém tlaku ze všech stran. Není už ani většinou čas někomu volat, není prostě se domlouvat, protože pořád se něco musí doladovat. Ať už jsou to nové trasy, poruchy lokomotiv, výměna strojvedoucího, nebo i sjednávání zamčení vlaků atd. Je to zkrátka dvanáctihodinový kolotoč,

po kterém člověk často nakonec ani neví, co je vlastně za den.

A je vlastně ten největší blbec u Carga. Podle vedení neplním plány odvezení vlaků (protože pořád někdo někde stojí a nedodrží se obraty), pro strojvedoucí je blbec, protože jim minimálně nezajistí včas vystřídání (že žádné není, to nikoho nezajímá), pro Správu železnic je blbec, že zamyká vlak, kde SŽ nechce, a konečně i pro vedení dispečinku je blbec, který nestihá dělat desítky úkonů v PC, jak by si přáli.

Za poslední rok tak z našeho dispečinku odešlo více než deset dispečerů a z desítky nových, co přišli a viděli tu práci, jich pětice odešla hned a další tři poté, co pochopili, že z lokomotivy se sice práce dispečera může často jevit jako pohoda, ten reálný tlak ale neustáli. Zůstali dva a ani po roce si nejsou v této práci jisti a chodí z ní zničení. A možná dokonce i oni už přemýšlí o odchodu. Protože žít s pocitem, že pro všechny jsi blbec, opravdu není příjemné. Může si to ostatně každý zkusit. Myslim ostatně, že máme pořád hodně lidí podstav.

Co byste potřebovali, aby ta práce šla dělat? Mně prostě přijde, že to nemůže jeden člověk stíhat, když má pod sebou tak velké území a má na starost tolik vlaků.

Ideální by bylo, kdyby na takový obvod byli vždy dva – jeden z nás by řešil lokomotivy a strojvedoucí a druhý trasy a to ostatní. Samozřejmě s možností se navzájem zastoupit, když by bylo potřeba. Jenže to nikdo neudělá, nikdo další dispečery nepřidá. Ale že by to bylo potřebné, to víme jen my dva.

Je hrozné, že není problém mít desítky a desítky plánovačů, obchodníků a ekonomů, ale pro skutečný provoz lidí nejsou. Snad jsem dost názorně objasnil, jaká je u nás aktuální situace. Nikdo dělat dispečera nechce a berou se pak lidi z ulice. Víš ale, kam bude směřovat provoz, když ti bude dávat příkazy zelinář nebo ekonom, tedy lidé, kteří o skutečném provozu nemají ani páru? Ani se mi na to nechce myslet. Ale nějak to dopadne, prostě musí.

Shodli jsme se, že ani jeden z nás za ty problémy nemůže a nemá proto cenu, abychom na sebe byli po telefonu nepřijemní. No a snad to pochopí i ostatní kolegové strojvůdci a dispečeri a jejich telefonáty budou v korektním a někdy dokonce i v přátelském duchu. A třeba právě tento článek alespoň někomu otevře oči.

Miloš Brunner, strojvedoucí ČD Cargo
a člen redakční rady ZS

Chybně nastavený přejezd v Bohuňovicích aneb „my nic“

Každý strojvedoucí zažívá při výkonu služby stresové situace, nejinak tomu bylo i v Bohuňovicích, kdy jsme s kolegy několikrát při vedení vlaku vjeli na přejezd P4205 v rychlosti 100 km/h a závory se začaly spouštět až ve chvíli, kdy bylo čelo vlaku na přejezdu.

Každý strojvedoucí v takové situaci zpozorní a začne přemýšlet, jestli neudělal chybu a opravdu jede podle předpisů, v tomto případě však byla chyba na straně Správy železnic. Velmi nás pak překvapila její reakce na své pochybení, které trvalo více než čtvrt roku, aniž by to někdo ze SŽ řešil. Opět se ukázalo, co vše musí strojvedoucí při výkonu své profese řešit a jak je důležité upozornit na nešvary, se kterými se v provozu setkáváme. Ale postupně...

Dne 15.9.2021 došlo ke zvýšení traťové rychlosti v úseku Šternberk – Bohuňovice na 100 km/h, před zvýšením zde byla traťová rychlost 60 km/h a v úseku Bohuňovice (včetně) – Olomouc je již delší dobu traťová rychlost také 100 km/h. Postupně jsem si začal všimnout, že uvedený PZS v Bohuňovicích pravděpodobně zůstal nastaven na původní rychlost 60 km/h, avšak vždy jsem měl soupravu, která mi umožňovala maximální rychlost 80 km/h, a tudíž se závory spustily ještě před průjezdem vlaku, i když interval byl poměrně krátký. Nechtělo se mi věřit, že by něco takového bylo v dnešní době možné na takto moderní trati. Až dne 21.12.2021 jsem měl možnost se soupravou jet 100 km/h a došlo k situaci popsané v úvodu, při vjezdu vlaku na přejezd teprve došlo ke spouštění závorů.

Neprůhledně jsem informoval dispečera RDP Olomouc, který se velmi divil, a také jsem napsal hlášení, ve kterém jsem zmínil



Hlášení strojvedoucího

Ev. číslo hlášenky:	Pracoviště	Vyřizuje	
17576	RPP Olomouc-lokomotivní čty	Kucharčík Jiří	
Dne:	21.12.2021	Strojvedoucí	Balcárek Jiří
Číslo vlaku	1438	SAP Id	
Traťový úsek / stanice	Bohuňovice	Číslo vozidla	95545843029-0
Informace o průběhu směny:			
Při vedení vlaku 1438 v ŽST Bohuňovice jsem vjel v rychlosti 100 km/h na přejezd P4205 v km 109,890 a závory byly zvednuté, začaly se spouštět až v době kdy jsem byl s vlakem na přejezdu a nebyl jsem zde první strojvedoucí, který zažil tuhle vysoce stresovou situaci. Od 15.9.2021 je nově v mezistaničním úseku Šternberk - Bohuňovice (včetně) traťová rychlost 100 km/h od km 115,319 do km 110,198. Dříve zde byla traťová rychlost 60km/h a dle mého je předzvanéční doba přejezdu P4205 nastavena na rychlost 60km/h, i když je zde již několik měsíců traťová rychlost 100 km/h. O výše uvedeném jsem neprodleně informoval dispečera RDP Olomouc. Dále je v km 110,198 umístěn rychlostník N 100 km/h ve směru jízdy od Šternberka avšak dle TTP 311C tabulky 9 se zde žádný rychlostník nemá nacházet. Žádám SŽ o urychlenou nápravu.			
Záznamy OCP:			
Děkuji za důležité hlášení - ihned přeposílám SŽ k řešení.			

i opakující rychlostník N 100 km/h před uvedeným přejezdem, který se zde dle TTP nemá nacházet.

Při debatě s kolegy jsem následně zjistil, že stejnou situaci také zažili, a dokonce dne 16.12.2021 jel s kolegu na stanovišti služebně zaměstnanec z OR SŽ a byl svědkem výše popsané situace, kterou si ihned poznamenal k řešení, avšak nevyřešil vůbec nic.

Na mou hlášenku mi došla ze SŽ překvapivá odpověď: Na základě hlášenky

byla prověřena činnost PZS v km 109,890 (P42505) v ŽST Bohuňovice. Byla stažena diagnostika a provedeno její vyhodnocení. Jízda vlaku č. 1438 v přibližovacím úseku PZS trvala 32s. Pokyn ke spuštění mechanické výstrahy (závor) byl vydán za 27s. Závory byly uzavřeny současně s průjezdem vlaku bez bezpečnostní rezervy. U světelných PZS je mechanická výstraha doplňkovou výstrahou. PZS byl po celou dobu v bezporuchovém stavu a hlavní světelná výstraha trvala

po celou dobu jízdy vlaku, kdy musel být PZS uzavřen. V TÚ Uničov – Olomouc probíhá stavba „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc“ Na zabezpečovacím zařízení probíhá ověřovací provoz. Uvedený stav není v souladu s podmínkami tohoto provozu a k odstranění tohoto chování byla zavedena pomalá jízda 60 km/hod. v části přibližovacího úseku ze směru od ŽST Šternberk. V průběhu měsíce února 2022 bude dokončeno přezkušování nového systémového softwaru

TÚ Uničov – Olomouc na simulátoru. Jeho nasazení do provozu odstraní toto nežádoucí chování. Duplicitní, opakující rychlostník N 100 km/h v km 110,198 ve směru jízdy od Šternberka byl snesen 28.12.2021. Zhotovitel stavby nezajistil úpravu výstroje trati z předchozí etapy výluky (pozn. 15. 9. 2021) dle domluvy. Děkuje za upozornění.

Jinými slovy - nechali jsme vás čtvrt roku jezdit přes přejezd rychlostí o 40 km/h vyšší, než na kterou je PZS nastaven, a nikdo ze SŽ za to nenese patřičnou zodpovědnost, stejně tak i za chybně umístěný rychlostník. To musí vše „reklamovat“ až strojvedoucí? Kdy byla poslední kontrola železničního svršku a spodku, kdy byla poslední kontrola uvedeného PZS, když to nikdo i přes upozornění neřešil, nebo spíše řešit nechtěl, až do napsání mé hlášenky? Také je udivující, jak SŽ celou situaci vyřešila zavedením pomalé jízdy 60 km/h.

Mezi Olomoucí a Uničovem bude od 1. ledna 2023 zaveden výhradní provoz pod dohledem ETCS, půjde tak o první trať u nás s výhradním provozem s ETCS. Jsem zvědavý, jak SŽ zvládne tuhle moderní technologii, když na této trati evidentně nezvládne ani seříditi PZS tak, aby bezpečně fungoval a aby rychlostníky byly v souladu s TTP a předpisy. Nikoho ze SŽ to zjevně netrápí a řídi se heslem „my nic“, přestože je zřejmé, že se již jedná o systémové selhání na železnici, nikoli o chybu jednotlivce.

Jiří Balcárek, Olomouc

(Poznámka redakce: Velmi děkujeme kolegovi Jiřímu Balcárkovi za nahlášení této situace.)

Společenská rubrika

K 31. prosinci 2021 ukončil svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace, pan **Theodor Dvořák**. Po vyučení v železničním učilišti v Chomutově (obor mechanik motorových lokomotiv a vozů) nastoupil 1. 7. 1972 do Lokomotivního depa Chomutov jako mechanik motorových lokomotiv na dílnu. 1. 10. 1974 se stal pomocníkem a topičem parní trakce a od 1. 3. 1978 začal jezdit jako strojvedoucí. Za odvedenou práci bychom tímto chtěli Theodorovi poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku mu popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To vše mu přejí kolegové ze ZO FS Chomutov a všichni spolupracovníci. (Foto: Alois Sedlařík)



Dne 14. 1. 2022 se dožil krásných kulatých 70 let pan **Josef Fritscher**, IŽD, kontrolor vozby RPP Olomouc, který vchoval i desítky mladých šumperských strojvedoucích, především elektrické trakce. Tento člověk, duší i srdcem oddaný celoživotně dráze, mašinkám a všemu, co se umí pohybovat po kolejích, umí kdykoliv pomoci, poradit bez rozdílu a je vzorem pro nastávající generaci. Výbor a všichni členové ZO FS Šumperk mu do dalších let přejí hlavně pevné zdraví, dostatek energie a silné nervy, které jsou potřeba v těchto někdy problematických dnech.



7. února oslaví 60. narozeniny **Ivo Swaczyna** a 17. února oslaví 70. narozeniny **Jaroslav Mareš**, oba strojvedoucí ČD Cargo. Výbor ZO FS ČR Praha gratuluje k výročí a přeje hodně zdraví.

V únoru oslaví kolega **Milan Rzepecký** jubileum 60 let. Přejeme hlavně pevné zdraví, hodně štěstí nejen na trati, ale i v osobním životě a velkou dávku optimismu. Základní organizace FSČR Bohumín

K 1. 11. odešel do penze kolega **Igor Broukal**. S koncem roku 2021 odešli do důchodu kolegové **Jožka Černý**, **Pepa Zouhar** a **Aleš (Roláda) Rolenc**. Všem kamarádům příjemné stárnutí rychlostí pomalé chůze a v pohodě přeje výbor ZO FS Brno dolní.

Dosáhl dvou stovek odběrů krevní plazmy

Mezi dlouholeté dárcce krevní plazmy patří strojvedoucí ČD Cargo a člen základní organizace Federace strojvůdčů Hradec Králové **Miroslav Březina**. V srpnu loňského roku tento náš kolega již dokonce dosáhl úctyhodných dvou stovek odběrů této cenné tekutiny, jež pomáhá zachraňovat lidské životy. Za tento vysoce humánní přístup mu srdečně děkujeme a zároveň mu blahopřejeme k významnému životnímu jubileu, neboť čtvrtého prosince oslavil své šedesátiny. Do dalších mnoha let mu přejeme hodně štěstí a životního optimismu, spokojenost a především pevné zdraví.



Výbor ZO FSČR a všichni královéhradečtí kolegové

Literáři na trati IX aneb Příběhy (Poezie) grafikonu

Literární skupina ČZS FISAIC vyhláší devátý ročník železniční knižní antologie Literáři na trati, která je příležitostí pro všechny autory, jejichž námětem, múzou či inspirací prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i tentokrát budou knihy dvě: „Příběhy grafikonu“ a „Poezie grafikonu“. Vaším úkolem je dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, poezii i prózu, povídky, fejetony, cestopisy, články, pohádky... Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáři na trati“.

Ať už profesí či láskou k železnici. Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již více než stoleté party a vytvořte společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvahu a pojďme do toho! „Stojí za to!“

Další informace: <http://obecpsisovatelu.blogspot.com/> frantisek.tylsar@seznam.cz tel.: 776 582 331

Vzpomínání ze stanice Důchod

Koncem roku 2021 jsem dojel do konečné stanice jménem Důchod. Snad nebudu nudit milé kolegy, když trochu zavzpomínám...

Po několikaleté práci ve strojárnách, kde jsem montoval tkací stavy, se mně podařilo splnit si svůj dětský sen a stanout za kontrolérem lokomotivy. Mým prvním mateřským depem bylo pobočné depo v Trenčianské Tepelě. Hodně jsem se naučil na místní dílně, kde ve skromných podmínkách prováděli mechanici velice kvalitní údržbu strojů. Rád vzpomínám na kurzy ve Strečně.

Výběr vyučujících byl bezvadný, byla to taková průmyslovka v kostce. Výuka bývalého cvičného z depa Žilina pana Sýkory, vedoucího oprav vrúteckého depa pana Vladára či pana Bachratého z depa Bratislava se často protáhla až do večerních hodin, byť nás k tomu nikdo nenutil. Vzpomínám rád také na starší kolegy z teplanského depa, u kterých jsem byl v závěru. Pánové Rosťa Salvet, Mírek Urbánek, Ivan Marek, Ivan Ševčík, Josef Kolínek, Jozef Záhradník, Jozef Kalapoš a další vynikající strojvůdci a dobří kamarádi mně dali základní vědomosti pro celý můj další profesní život.

V další službě, tedy v LD Brno dolní, jsem našel své následné působíště. Depo plně břežlovců, s krásnou vzbou, vynikající údržba dílny i strojvedoucích, kteří tehdy turnusově obsazovali „svoje“ mašiny. Ač je to dnes skoro k nevíře, nikdo nebyl k práci navíc nucen, byla to věc cti mít mašinu čistou a v dobrém technickém stavu.

Jak zhodnotit těch bezmála 40 let u lokomotiv? Potkával jsem i kolegy, kteří brali tuto práci jako nutné zlo. S těmi se asi neshodnu, ale nikoho nechci přesvědčovat o své pravdě, natož soudit. Pro mě však byl pohled z kabiny stroje tím nejhezčím pohledem na svět. Odváž rychlík nebo těžký nákladní vlak bylo

opravdu zážitkem. To nic nemění na skutečnosti, že naše povolání je velice náročné. Není tak složité řídit mašinu, ale žít s tím.

Dojezdil jsem na elektrických jednotkách zvaných panter. Krásné vyvrcholení kariéry. VŠak nejen ta práce mě naplňovala radostí. Poznal jsem plno skvělých lidí, přátele všech věkových kategorií. Naštěstí nepadl mezi zapšklé starce kritizující zkaženou mládež, hodně kamarádů mám i mezi mladými kolegy. S radostí zjišťuji, že i mezi nimi jsou kluci, kteří mají mašiny a svoje povolání rádi, jako to bylo u mě.

Povolání strojvůdce si nelze představit bez spolupráce s ostatními profesemi. V depech s mechaniky, strojmisty, technikou ale i kancelářskými zaměstnanci. Pro dobrou pohodu na pracovišti je důležitý hlavně vedoucí. I v tom jsem měl štěstí. Pro dobrou jízdu je však potřebný i „pozemní personál“, tedy hlavně výpravci a dispečeri. Musím uznat, že s dřívou většinou byla spolupráce vynikající. Ač jsem na ně pohlížel „svrchu“, bylo to jen umístěním kabiny, nikoli pocitem nadřazenosti. No, a když má firma spolehlivou vlakovou čet, pak je práce radostí.

Nedílnou součástí mé práce byla naše odborová organizace. Jsem si plně vědom, že bez práce odborů by naše profese na tom byla mnohem hůř. Snad jsem i já malounko přispěl prací ve FS. Tady si nemožu odpustit rýpnutí do kolegů, kteří se nepodíli ani zaplacením členského příspěvku, natož nějakou aktivitou. Volí pozici parazitů. Inu, každý musí sám vědět, kam patří.

Můj vlak dojel do cíle. Kolegům, kteří jsou ještě na trati profesního života, pak přejí hodně štěstí. Nechť jejich andělci slouží stejné šichty.

Váš Radek Ondráček senior



Tímto svým snímkem se kolega Jaroslav Krupička ještě jednou vrací k podzimním životním výročím v Klubu odložených strojvůdčů v Lysé nad Labem. K fotografii uvádí, že oslava kolegy Hlase se konala z Jindrova osobního důvodu až v říjnu. Spolu s ním došlo konečně i na už od počátku roku odkladanou oslavu pětadesátin kolegy Josefa Škopka, který je v současné době nejmladším členem a jubileantem KOS. Proto jsou také oba oslavenci na společném záběru.

Dne 15. ledna 2022 oslavil svou „první šedesátku“ náš kamarád, kolega a ještě „loňský předseda“ základní organizace FS Česká Třebová, pan **Vítek Šedivý**. Za těch sedm let předsedování Ti – „Vító“ – velice děkujeme a doufáme, že se Tvé vrásy za tu dobu moc neprohloubily, a do další šedesátky srdečně přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě. Výbor a členové českotřebovské ZO FSČR



Dne 18. ledna 2022 oslavil 55 let **Jakub Eliáš**, strojvedoucí ČD Cargo a náš kolega ze ZO Federace strojvůdčů Česká Třebová. Srdečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě. Výbor a členové českotřebovské základní organizace FSČR

V lednu oslavili své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdčů: sedmdesát let 1. ledna **Zdeněk Nevala** a 19. ledna **Vlastimil Koudelný**; šedesát let 29. ledna **Luděk Cerman**; padesát let 24. ledna **Mgr. Pavel Pojkar**. K těmto významným životním výročím jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Pátého ledna 2022 oslavil své kulatiny – 70 let náš kolega pan **Václav Žitník**, strojvedoucí v.v. a člen ZO Federace strojvůdčů Horažďovice předměstí. K tomuto životnímu jubileu mu srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme hlavně pevné zdraví, hodně štěstí a pohody. Výbor a všichni členové základní organizace FS Horažďovice předměstí a ostatní kamarádi

V poslední den roku 2021 ukončil svůj pracovní poměr u ČD člen trutnovské ZO FSČR, staropacký strojvůdce kolega **Otakar Šanda** a odešel do předčasného starobního důchodu. Po maturitě z Trakčních vozidel na SPŠZ Česká Třebová v roce 1978 nastoupil k ČSD do funkce pomocník strojvedoucího, ve které s „přestávkou“ pětíměsíční náhradní vojenské služby pracoval až do roku 1983. Po složení všech potřebných zkoušek byl jmenován strojvůdcem a jezdil na všech ramenech provozního pracoviště Stará Paka. Do dalších let Otaví přejeme pevné zdraví a určitě lepší pohodu na domečku než při poslední (předposlední) směně. Za všechny kolegy Brutus



Dne 17. 1. 2022 oslavil krásné životní výročí 60 let pan ing. **Radek Drásal**, kolega strojvedoucí ze ZO FS Šumperk. Radek je jednou z našich nejnovějších posil i přes věk, kdy většina kolegů již vyhlíží zasloužený odpočinek! Po absolvování šumperské

železniční průmyslovky a žilinské vysoké školy dopravní totiž nasměroval své kroky do tehdejších ŽOS Šumperk. Poté několik let pracoval v oboru mimo dráhu. Jeho profesní nádražský kruh se uzavřel v r. 2020, kdy se vrátil ke kolejm, a to přímo jako strojvedoucí. Výbor a všichni členové mu přejí do dalších let hlavně pevné zdraví, štěstí a pohodu v zaměstnání i v rodině a hlavně dostatek energie a sil na lyžování, cyklistiku a práci na oblíbené zahrádce!

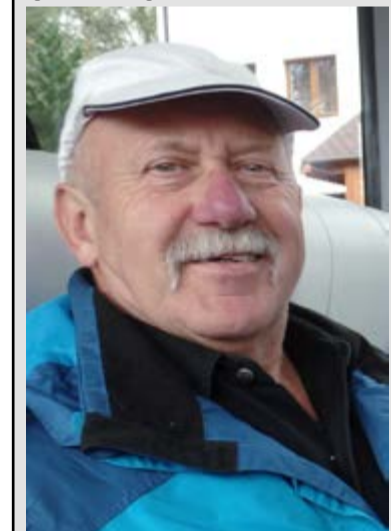
V srpnu 2021 oslavil své životní jubileum, a to 50. narozeniny, náš kolega a člen ZO Federace strojvůdčů Chomutov **Pavel Vondrášek**. Tímto bychom mu chtěli dodatečně poblahopřát do dalších let mnoho zdraví, štěstí a úspěchů v osobním i pracovním životě. Kolegové a kamarádi z chomutovské základní organizace FS

Dne 13. ledna oslaví své 65. narozeniny pan **Karel Brynda** a 25. ledna oslaví své 80. narozeniny pan **František Zich**. Oba jsou to naši kolegové a strojvedoucí ve výslužbě a členové základní organizace FS Chomutov. Tímto bychom chtěli oběma jubileantům srdečně poblahopřát do dalších let mnoho štěstí, zdraví a spokojenosti. To vše přejí kolegové a kamarádi z chomutovské ZO Federace strojvůdčů.

V lednu 2022 slaví svá jubilea naši kolegové **Vladislav Daniš** 65 let (19. 1.), **Jaroslav Ryšavý** 65 let (25. 1.), **Karel Loos** 75 let (15. 1.), **Josef Semrád** 75 let (17. 1.), **Jiří Semrád** 75 let (5. 1.). Přejeme hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti. Základní organizace FS Děčín

Poslední rozloučení

S velkým smutkem oznamujeme, že na samém sklonku starého roku zemřel ve věku 74 let pan **Bronislav Kravčík**, bývalý strojvedoucí, kontrolor vozby a také člen ZO Jablunkov. Broňa svým citlivým přístupem a svým velkým srdcem dosáhl obrovského uznání. Nezapomeneme na společné chvíle jak v provozu, tak u zkoušek anebo při mnoha společensko-sportovních akcích naší ZO.



Dne 21. srpna nás opustil emeritní strojvůdce a náš bývalý kolega pan **Jaroslav Holubec** nejst. Zemřel ve věku 85 let. Dne 13. listopadu zemřel ve věku 86 let náš bývalý kolega strojvůdce pan **Zdeněk Pertl**. Oba kolegové pracovali v depu Havlíkův Brod. Kdo jste je znali, věnujte jim, prosím, tichou vzpomínku. ZO FS ČR Havlíkův Brod

Vážení kolegové, dovolu, abychom na tomto místě zavzpomínali na našeho kolegu a strojvedoucího ve výslužbě z chomutovské ZO FS pana **Miloše Seinera**, který nás opustil dne 6. prosince 2021 po těžké nemoci ve věku 74 let. Kdo jste ho znali, prosím, věnujte mu tichou vzpomínku společně s kamarády a členy ZO FS Chomutov. Děkujeme.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdčů České republiky, IČ 44265484, www.fscz.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 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@fscz.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

