

● Sankční systém a monitoring licencí strojvedoucích. Co to pro strojvůdce znamená? ... str. 1 ● Dodatek kolektivní smlouvy u ARRIVA vlaky s.r.o. podepsán ... str. 1 ● Podepsána podniková kolektivní smlouva ČD Cargo 2022/23 ... str. 1 ● Prezidium FSČR přispěje nadačnímu fondu ČD – ŽELEZNICE SRDCEM ... str. 1 ● Názor ke kauze vykolejení nákladního vlaku v červenci 2019 u Mariánských Lázní ... str. 2 ● Nad novelou drážního zákona ... str. 3 ● Digitalizace práce strojvedoucích ČD ... str. 3 ● Bateriová svítidla od FS ... str. 5 ●

číslo 3-4

28. února 2022  
ročník 75



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Dodatek kolektivní smlouvy u ARRIVA vlaky s.r.o. podepsán

V minulých dnech byl podepsán prezidentem Federace strojvůdců České republiky Jaroslavem Vondrovicem dodatek č. 1 platné kolektivní smlouvy u společnosti Arriva vlaky s.r.o.

Podpisu dodatku č. 1 předcházelo jednání odborových organizací s vedením společnosti Arriva iniciované návrhem FSČR o navýšení mezd s odkazem na znění kolektivní smlouvy při překročení roční inflace nad jedno procento.

Předmětem dohody o uzavření dodatku, která platí zpětně od 1. ledna 2022, je zejména úprava odměňování zaměstnanců v provozních profesích, nárůst základních mzdových tarifů a zavedení příplatku za praxi u pracovních pozic průvodčí, s cílem

stabilizovat zaměstnance v této profesi, a dále navýšení stravenkového paušálu.

Zaměstnavatel současně rozhodl od 1. ledna 2022 o navýšení sazeb při tuzemských cestách nad rámec minimální částky dle vyhlášky č. 511/2021 MPSV a navýšení měsíčního limitu pro uživatele karty Benzina v rámci benefičního systému zaměstnavatele.

Vlastní výsledek dohody z jednání, které bylo korektní a vstřícné, lze chápat jako oboustranný kompromis mezi očekávaným nárůstem platů zaměstnanců s ohledem na zvyšující se životní náklady a ekonomickými možnostmi zaměstnavatele v současné nelehké době.

Pavel Semečský, člen prezidia FSČR

## Sankční systém a monitoring licencí strojvedoucích. Co to pro strojvůdce znamená?

Rozhovor na velmi aktuální téma. Na otázky odpovídá prezident Federace strojvůdců ČR Jaroslav Vondrovič.

Od 1. února 2022 vstoupila v účinnost novelizace zákona o dráhách. Ta obsahuje kromě technických úprav souvisejících s normami stanovenými EU i sankční systém strojvedoucích a monitoring licencí osob řídících drážní vozidlo.

Mezi našimi členy se zvedla silná vlna nevole proti skutečnosti, že v rámci uvedené novely zákona byly schváleny změny, které vnímají jako diskriminační prvek zaměřený pouze proti jejich profesi. Jak to tedy je? O vyjádření jsme požádali prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovicem.

FSČR, jako odborová organizace zastupující většinu strojvedoucích u všech významných dopravců v ČR, byla přizvána do Bezpečnostní komise ministra dopravy, jež měla nalézt prostředky pro zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Jako jedna z cest se zástupcům ministerstva dopravy jevílo zavedení sankčního systému strojvedoucích. Jak probíhala jednání? Co se vám podařilo prosadit?

Uvedená úprava reflektuje tři možná porušení zákona.

Prvním je nedodržení povinnosti zastavit drážní vozidlo včas před návštěví zakazující jízdu a nedodržení ohlašovací povinnosti na tratích se zjednodušenou organizací drážní dopravy.

Druhým je rozšíření povinnosti strojvedoucích podrobit se zkoušce či vyšetření, zda není pod vlivem alkoholu nebo psychotropních látek, i na výzvu zaměstnanců Drážního úřadu.

Třetí pak stanovuje povinnost předložit zaměstnancům Drážního úřadu na výzvu doklady osvědčující oprávnění řídit drážní vozidlo (licence strojvedoucích a osvědčení).

Původní návrh znění úpravy zákona a výše sankcí s tím spojená byla téměř drakonická. Proto jsme se snažili suchou dikcí zákona doplnit o pravidla, kdy a za jakých podmínek je případná sankce namístě, jakož i omezit výši sankcí, což se nám po náročných jednáních podařilo.

Myslíte si, že sankční systém strojvedoucích je opatření, které by diskriminovalo tuto profesi? Podobné sankční systémy nejsou, myslím, u jiných profesí obvyklé.



Jaroslav Vondrovič, prezident FSČR

Je to složitější. Strojvedoucí jsou jediní provozní zaměstnanci na železnici, kteří po získání licence strojvedoucích mohou pracovat na rozdíl od ostatních zaměstnanců prakticky ve všech státech Evropy. Z toho pak plynou i vyšší požadavky na výkon tohoto povolání. Morální, ale především finanční ocenění od zaměstnavatelů při srovnání s ostatními provozními profesemi tomu zatím bohužel neodpovídá.

Lze vidět v sankčním systému nějaká pozitivita?

Rozhodně. Dovolte, abych to vysvětlil. Velcí dopravci v ČR mají nastaven vlastní sankční systém v rámci pracovněprávních mechanismů. Ale při agenturním způsobu zaměstnávání a u některých menších dopravců nehrozí sankcionování strojvedoucích zpravidla vůbec. Sankční systém tedy v podstatě narovnává podmínky mezi jednotlivými dopravci. A to je fér.

Co se stane, když je strojvůdce za chybu potrestán již dopravcem? Jak to dál řeší Drážní úřad?

Tak, jak jsme pravidla sankčního systému dohodli, přihlédne Drážní úřad při přestupkovém řízení k tomu, zda byl zaměstnanec již sankcionován svým zaměstnavatelem, a v případě že ano, pak od sankce upustí, nebo ji vyměří při spodní hranici sazby. Prokázat udělení trestu zaměstnavatelem může nejen daný dopravce, ale i zaměstnanec sám.

Jak bude Drážní úřad hodnotit závažnost přestupku?

Zohlední především, zda došlo ke vzniku škody na majetku, zranění nebo omezení provozu na dráze, případně zda jednáním bylo ohroženo zdraví osob. Rovněž zohlední okolnosti, za kterých se přestupek stal (např. snížená viditelnost, zhoršené adhezní podmínky apod.) a dále zohlední druh a míru zavinění.

Co může Drážní úřad považovat za polehčující okolnosti při spáchání přestupku?

Za polehčující okolnosti bude Drážní úřad považovat, pokud strojvedoucí odvrátí nebezpečí, snahu strojvedoucím odstranit škodlivý následek nebo mu zabránit, míru spolupráce s provozovatelem dráhy, Drážní inspekci a Drážním úřadem po spáchání přestupku, případně to, že přestupek sám oznámil a při jeho objasňování účinně napomáhal.

V čem konkrétně může existence polehčujících okolností pomoci?

Existence jedné nebo více polehčujících okolností by měla vést k uložení trestu napomenutí, případně pokuty při spodní hranici sazby.

Můžete z metodiky k postupu Drážního úřadu při správním trestání strojvůdců vybrat některé důležité věci, které bychom měli vědět?

Obecným postupem je, že Drážní úřad zahájí řízení o každém přestupku, o kterém se dozví. Drážní úřad ověří, zda se skutečně jedná o přestupek a zda je tedy třeba zahájit řízení, a k tomu využije i vyhodnocení příslušného dopravce.

K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek stačí, pokud tak jedná z nedbalosti. V případě, že by Drážní úřad došel k závěru, že přestupek byl spáchán úmyslně, uloží vždy pokutu při horní hranici zákonem stanovené sazby a rovněž vyhodnotí, zda byl spáchán trestný čin, a případně věc bezodkladně předá orgánu činnému v trestním řízení.

Za přestupek je možné uložit i zákaz činnosti do 1 roku, byl-li spáchán alespoň dvakrát v období 1 roku před spácháním posledního přestupku. V případě výjimečných okolností případu bude Drážní úřad povinen zvážit uložení zákazu činnosti i v případech, kdy bude strojvedoucí postížen nějakou pracovněprávní sankcí.

A jaká jsou další porušení zákona, která sankční systém řeší?

Druhým okruhem sankčního systému, jak jsem již uvedl, je rozšíření spektra osob, které mohou kontrolovat možné požití alkoholu nebo jiných návykových látek, o zaměstnance Drážního úřadu. Může jít jak o orientační vyšetření, tak o lékařské vyšetření odborné. V případě pozitivního výsledku může DÚ vyměřit pokutu za přestupek až do výše 50.000 Kč a pak záležitost předat inspektorátu práce či obci s rozšířenou působností, které povedou řízení o příslušném přestupku dle obecné právní úpravy. Drážní úřad bude považovat tento přestupek za závažný, což plyne z toho, že zavinění je v zásadě vždy úmyslné.

Třetí a poslední okruh sankčního systému stanovuje povinnost osobě řídící drážní vozidlo mít u sebe a na výzvu kontrolní osoby předložit licenci strojvedoucích a příslušné osvědčení. V případě, že strojvedoucí u sebe potřebné doklady nemá, zjistí kontrolní orgán v evidenci osvědčení a licenci Drážního úřadu, zda je strojvedoucí držitelem potřebných oprávnění. V případě, že ano, uloží pokutu příkazem na místě v minimální výši. Zjistí-li však, že strojvůdce není držitelem licence nebo příslušného oprávnění, zahájí Drážní úřad řízení o přestupku. Strojvedoucímu může být uložena pokuta až do výše 5000 Kč a dopravci do výše až jednoho milionu korun.

Teď se přesuňme k další záležitosti: monitoring licencí osob řídících drážní vozidlo. I tuto problematiku řešila Bezpečnostní komise ministra dopravy, jejímž byla FSČR účastníkem. Co se vám podařilo prosadit?

Zavedení monitoringu licencí osob řídících drážní vozidlo jsme spolu s Drážním úřadem požadovali již několik let. Stejně jako metodiku sankcionování strojvedoucích, tak i stanovení definicí a praktických postupů při monitoringu licencí strojvedoucích jsme se snažili ukotvit do podzákonné normy typu nařízení vlády či vyhlášky ministerstva dopravy. To bohužel nebylo legislativním odborem ministerstva dopravy akceptováno, a tak mají stanovená pravidla podobu pouze metodického pokynu, jímž se musí Drážní úřad při monitoringu řídit.

Jak bude probíhat monitorování licencí v praxi?

Principu monitoringu je následující: Dopravce stanoveným způsobem oznámí spolu s ostatními potřebnými údaji pro odbavení vlaku Správě železnic spolu s číslem drážního vozidla i číslo licence a začátek doby řízení strojvedoucím (tím je odjezd prvního vlaku na daném vozidle). Dobou řízení se rozumí doba, po kterou strojvedoucí vozidlo řídí, je na něm přítomen a je za ně odpovědný. Tedy i technologické časy mezi jednotlivými vlaky. Nakonec dopravce oznámí stejným způsobem i ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucím (tím je příjezd posledního vlaku na daném vozidle). Samozřejmě, že součet dob řízení během jedné směny v případě jízdy na více vozidlech nesmí překročit zákonem stanovenou dobu.

Tyto údaje předává Správa železnic Drážnímu úřadu, a ten z nich vyhodnocuje, zda konkrétní strojvedoucí dodržel veškeré zákonné lhůty, tedy nejen dodržel maximální dobu řízení, resp. délku směny, ale i minimální dobu odpočinku mezi směnami.

Ačkoliv zákon neumožňuje Drážnímu úřadu vyměřit trest za porušení stanovených dob, chci však důrazně upozornit kolegy strojvedoucí na to, že v případě zjištění porušení je Drážní úřad povinen informovat Státní úřad inspekce práce a v případě závažného porušení i státní zástupce či policejní orgány. Mohla by být naplněna skutková podstata trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti. A tato skutková podstata je u jízdy vlaku naplněna prakticky vždy, protože je definována být jen jako ohrožení sedmi a více osob (ve vlaku přepravujeme cestující běžně daleko víc) nebo jako ohrožení majetku v hodnotě nejméně 10 milionů korun (a hodnota vlaku, který řídíme, vždy tuto částku vysoce přesahuje).

Závěrem chci ještě připomenout: V případě, že strojvedoucí pracuje pouze pro jednoho dopravce, je povinností jak strojvedoucích, tak i zaměstnavatele zajistit dodržování zákonem stanovených dob. V případě, že strojvedoucí má svolení a pracuje pro více dopravců, je za dodržení těchto dob odpovědný pouze on sám.

Děkuji za rozhovor a věřím, že Vámi uvedené informace poslouží kolegům k lepší orientaci v nově stanovených pravidlech ovlivňujících práci strojvedoucích.

Mgr. Jan Kratochvíl

## Prezidium FSČR přispěje nadačnímu fondu ČD – ŽELEZNICE SRDCEM

Prezidium FSČR zasle stejně jako loni a předloni finanční příspěvek na konto „Nadace Železnice srdcem“. Rozhodlo tak na svém pravidelném zasedání 7. 2. 2022. Jedná se o důležité rozhodnutí s cílem pomoci. Jak všichni víme, Nadační fond Skupiny „ČD – Železnice srdcem“ vznikl

Pokračování na str. 4

## Podepsána podniková kolektivní smlouva ČD Cargo 2022/23

Dne 2. 2. 2022 podepsal prezident Federace strojvůdců ČR Jaroslav Vondrovič v odpoledních hodinách v sídle společnosti PKS ČD Cargo na roky 2022/23. Podpis tohoto stěžejního dokumentu následoval po dlouhé sérii jednání, která byla započata v loňském roce. Všechna jednání probíhala ve velmi složité covidové době a přísná hygienická opatření rozhodně nebyla zjednodušením.

Celé vyjednávání bylo vedeno také ve velice složitém období jak pro zaměstnance, tak pro firmu. Bohužel v této době žijeme v neskutečně turbulentním čase, vyznačujícím se nebyvalou mírou inflace, kterou máme již za sebou, ale neméně obtížné období s ještě většími inflačními tlaky máme ještě před sebou. Živíme neuvěřitelně náročné období, které znamená obrovský tlak na ceny prakticky všeho. Bohužel naprosto

stejně tlaky působí i na firmy, a proto bylo letošní vyjednávání kvůli těmto všem faktorům skutečně výjimečné a nesmírně náročné.

V konečné podobě tohoto dokumentu bylo dojednáno navýšení tarifních mezd od počátku platnosti PKS 2022/23, tj. od 1. 4. 2022 o 1100 Kč a následně od 1. 1. 2023 o další jedno procento ve všech tarifních stupních a stupnicích.

Dále bylo dojednáno navýšení motivační složky pro zaměstnance letmo o téměř 20 % na 650 Kč. O více než 30 % byla také navýšena odměna za nepravidelný nástup na 200 Kč. O jeden procentní bod se podařilo navýšit příplatek za práci v noci, kdy s 15 % příplatku je ČD Cargo již 50 % nad úrovní stanovenou zákonem práce. Došlo také k navýšení příplatku za zaškolování na 25 %.

Pokračování na str. 5

# Začalo to v září roku 1990



Libor Poláček

Možná se mnohý laskavý čtenář ptá, co že to v tom daném datu vlastně začalo. Možná si někteří vzpomenou, že právě v ten čas bylo obnoveno vydávání časopisu Zájmy strojvůdce. Ten začala vydávat tehdy obnovena Federace strojvůdců, jejíž činnost byla úředním rozhodnutím tehdejšího ministerstva vnitra číslo 33072/1939-6 ukončena v červnu pohnutého roku 1939. Tehdejší Federace byla z moci úřední sloučena s jinými spolky v nový spolek Jednota zaměstnanců veřejné dopravy. Tento spolek – stejně tak jako tehdejší mnohé spolky – také vydával svůj časopis. Tento s názvem Železniční noviny. Poslední číslo Zájmů strojvůdce, pak jako poslední číslo čtyřicátého druhého ročníku, vyšlo 11. 9. 1939. V závěru tohoto čísla byli potom čtenáři ujištěni, že „objevili se potřeba opětovného vydávání vlastního listu, ujišťujeme, že se tak stane ihned“.

Jak všichni víme, toto „ihned“, si mělo na svou příležitost počkat neskutečně dlouhou dobu.

Po obnově činnosti Federace strojvůdců vyšlo první obnovené číslo časopisu Zájmy strojvůdce na den přesně po padesáti jedna letech. Tedy 11. 9. 1990, jako první číslo čtyřicátého třetího ročníku. Letošní rok tak Zájmy strojvůdce vstupují do svého sedmdesátého pátého ročníku.

Ať to počítám ze všech směrů, vychází mi, že těch obnověných ročníků už máme třicet dva. To rozhodně není žádné malé číslo. Nikdo z nás si nedovede představit tu ohromnou spoustu práce, která stojí za prostě označenými dvěmi „Tiskové centrum

## Generální ředitel ČD Ivan Bednárik rezignoval. Dozorčí rada vypíše výběrové řízení na předsedu představenstva

Dozorčí rada Českých drah v novém složení vypíše v následujících dnech výběrové řízení na pozici předsedy představenstva ČD. Důvodem je rozhodnutí dosavadního generálního ředitele Českých drah Ivana Bednárika rezignovat na svou funkci. V představenstvu ČD končí i stávající místopředseda Václav Nebeský a člen Petr Pavelce, oba ze svých pozic také odstoupili.

Dozorčí rada ČD v novém složení si do svého čela zvolila předsedou ekonomu Miroslava Zámečnicka. Po prvním jednání zároveň projednala kromě rezignace Ivana Bednárika také rezignaci místopředsedy představenstva ČD Václava Nebeského a člena Petra Pavelce, kteří rezignovali k 15. únoru 2022. Dozorčí rada také s účinností od 16. února 2022 jmenovala novým členem představenstva Blanku Havelkovou, dosavadní předsedkyní představenstva dceřiné společnosti DVI.

Dozorčí rada dnes zároveň pověřila nově zvoleného místopředsedu představenstva Michala Krause řízením společnosti od 1. 3. 2022 do konce výběrového řízení a jmenování nového generálního ředitele a předsedy představenstva společnosti.

Složení představenstva Českých drah:

• Mgr. Michal Kraus, MSc., místopředseda představenstva

• Ing. Jiří Jeřeta, člen představenstva

• Mgr. Blanka Havelková, člen představenstva

(jk)

FSČR“. Rozhodně to není jen příprava novin nebo příprava kalendářů. Je to práce tiskového mluvčího, koordinátora všech možných akcí. Práce na různých zpravodajských a mediálních výstupech, komunikace s médii, tiskárnami, úřady, ministerstvy, zákonodárnými shromážděními, krajskými úřady různých úrovní, řediteli jednotlivých zaměstnavatelů, dodavatelů, příprava materiálů pro různá jednání, účast na jednáních, tiskové konference... a další věci, skryté běžnému oku každého z nás.

A za tím vším je právě od zmíněného září roku 1990 – jakoby skrytý v pozadí – jeden jediný člověk. PhDr. Libor Poláček. Ten, ještě dříve, než se začal naplno pracovat práci pro obnovu Federaci strojvůdců, již deset let pracoval jako redaktor Jihomoravského železničáře.

Jak jsem již výše zmínil, práci pro Federaci strojvůdců zasvětil třicet dva let ze svého života. Rozhodně to nebyly roky jednoduché. Od samotné práce na obnově Zájmů strojvůdce, přes práci v samotném tiskovém centru a podporu obnovy Federaci strojvůdce v letech devadesátých. Nikdo z nás si nyní nedovede, nebo už raději ani nechce představit, jak ve zmíněných devadesátých letech tato práce vypadala. Dnes v době počítačů a internetu všechno vypadá jednoduše. Jenže tehdy, kdy zkušenosti z odborové práce bylo jak šafránu a zkušenosti z práce v tiskovém oddělení jakékoli organizace bylo ještě méně, se musely právě těmto činnostem dát pevné základy. A tak, jak se to podařilo tehdejšímu prezidiu, tak se to

podařilo také Liboru Poláčkovi v čele tiskového centra FSČR. Za práci Libora Poláčka jsou mnohé prodlžené noci, pracovní soboty či neděle, dovolená strávená v kanceláři či na nějakém jednání. To, že je v podstatě připravený reagovat a pracovat v jakoukoli dobu... To je prostý fakt, který jen podtrhuje jak časovou náročnost, tak náročnost na osobní život v této profesi.

Čas se však naplnil a každému ukrajuje stejně. V minulých dnech Libor Poláček za sebou zavřel dveře našeho brněnského tiskového centra naposledy a odešel na zasloužený odpočinek.

Hledám vhodná slova, jakými bych vyjádřil vděčnost svoji – a věřím, že i vděčnost vás, laskavých čtenářů Zájmů strojvůdce – za velké množství odvedené práce pro nás, strojvůdce. Ovšem jen těžko mohu vymyslet něco nového, neotřelého, něco, co by vystihovalo podstatu toho, čemu Libor Poláček zasvětil polovinu svého života.

Prostě a jednoduše slovo „Děkujeme“, se mi zdá až příliš málo, za to vše, co jsi, Libore, vykonal. Zároveň však vnímám, že nemohu napsat víc. Jakákoliv omáčka kolem tohoto slova by byla pouze nemastným a neslaným odvarem něčeho, co ani neumím vyjádřit srdečnými slovy.

Nemohu také popřát víc, než je pevné zdraví, a pevnou oporu v rodině. Stejně tak srdečně přeji hodně štěstí a spoustu radosti na doměčku v Bučovicích.

Libore, děkujeme.

Evžen Mikolajek

předseda redakční rady Zájmů strojvůdce



Libor Poláček jako jeden z organizátorů Kongresu evropského sdružení strojvedoucích ALE (říjen 2006) v Brně – zde s jeho hostem, hejtnem Jihomoravského kraje

## Názor ke kauze vykolejení nákladního vlaku v červenci 2019 u Mariánských Lázní

1. Policie České republiky již dlouhá léta vyšetřuje železniční nehody obdobně jako nehody silniční, což je evidentně scestné. Je nutné si uvědomit, že se zde jedná o zcela rozdílné způsoby zabezpečení dopravy: V silniční dopravě se jezdí tzv. podle rozhledu, takže jakýkoliv řidič může vyjet na jakoukoli komunikaci bez její předchozí znalosti, kdežto na železnici může strojvedoucí vyjet na trať až po provedeném seznání. Na rozdíl od řidiče automobilu, který na silnici musí očekávat cokoliv, strojvedoucí musí být předem seznámen se všemi důležitými parametry tratě a při jejich změně musí být o této změně předem a prokazatelně seznámen. PČR zde postupovala podle jednoduchého schématu: Strojvedoucí překročil rychlost, a proto je viníkem. Jako řidič na silnici. Podle mne měla Policie České republiky obvinit zaměstnance Správy železnic, který rozhodl o změně omezení rychlosti z režimu dočasné pomalé jízdy na trvalé omezení traťové rychlosti. Je sice pravda, že Správa železnic nikde v žádném předpise neurčuje, jaká doba je dočasná, ale v tomto případě, kdy předem věděla, že po dokončení stavby nadjezdu cca za půl roku bude původní rychlost na trati obnovena, je rozhodnutí o trvalém snížení rychlosti evidentně nelogičností. A ano, ještě kdyby tam zavědli již od samého začátku to trvalé snížení, tak by to bylo jakž takž v pořádku, ale když tam nejdříve zavědli dočasnou pomalou jízdu a teprve v průběhu stavby to změnili na trvalé snížení traťové rychlosti, tak vlastně všem strojvedoucím tzv. „namydliši schody“ a připravili podmínky k této nehodě.

Podle mých (neověřených) informací dokonce strojvedoucí při přebírání všeobecného rozkazu pro vlak si po přečtení rozkazu vzpomněl na tu pomalou jízdu a ptal se výpravčího, zda tam ta pomalá jízda ještě je.

Výpravčí mu po pravdě odpověděl, že tam pomalá jízda již není a strojvedoucí podle toho jednal... Zaměstnanec Správy železnic totiž svým rozhodnutím porušil článek 264 předpisu SŽDC D1: „Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy a organizování dráží dopravy je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy.“ Je tedy nad slunce jasnější, že kdyby nedošlo k zavedení trvalého omezení rychlosti a strojvedoucí by po celou dobu stavby byli vyrozumívání všeobecnými rozkazy o pomalé jízdě, tak by k této nehodě nikdy nedošlo.

2. Dříve byli strojvedoucí o změně TTP vyrozumívání při nástupu služby, kdy se v knize normálíi museli se změnou seznámit a podepsat, že se o ní dozvěděli. Nynější systém, kdy mají do tabletu, kde jsou Tabulky traťových poměrů, nahrány tabulky nové (a to tabulky platné pro celou síť Správy železnic), připomíná hádanky ze zábavných časopisů, kde jsou otištěny dva podobné obrázky a pozorný čtenář má za úkol najít 10 rozdílů. To už je zase chyba ne Správy železnic, ale jednotlivých dopravců, kteří by měli strojvedoucí prokazatelně upozornit na jednotlivé změny. Jen pro zajímavost: většina strojvedoucích má podepsáno seznání více tratí, a těch tabulek je na každou trať 13, a to ještě většina tabulek má více stránek, třeba až 10, takže nějakých 15 minut na začátku směny k zjištění změn evidentně nestačí. V každém případě ovšem strojvedoucí o změně traťové rychlosti nebyl prokazatelně vyrozuměn.

Petr Kůžel

# Změny předpisů ČD D2, ČD V2, ČD V62, ČD V15/1 a ČD V8/1

V závěru minulého roku se s návrhy změn předpisů u ČD a.s. doslova „roztrhl pytel“. Se zdůvodněním naléhavosti sladění vnitřních norem zaměstnavatele s legislativou EU bylo FSČR předloženo k připomínce asi 20 předpisů a jiných vnitřních norem o celkovém rozsahu hodně přes 1000 stran textu. V některých případech došlo k tak razantní změně struktury dokumentu, že zřejmě ztratilo smysl změny textu barevně odlišovat. Tím se připomínající strany dostaly do situace, kdy musely vyhledat a srovnávat texty, které byly v současně platné normě např. na straně 17 a v návrhu změny na straně např. 42. Nastala neuvěřitelně deprimující mravenčí práce. Jak se říká „takovou bych nepřál ani největšímu nepříteli“.

Zaměstnavatel disponuje na každý předpis samostatným oddělením. Takový aparát žádná odborová organizace samozřejmě nemá, přesto se museli členové Prezidia s problémem vyrovnat. To se, i díky příspěpí několika málo strojvedoucích, nakonec podařilo a připomínky k návrhům změn byly odeslány v dohodnutých termínech. U předpisů uvedených v nadpisu článku zůstaly i po dvou kolech připomínkového řízení některé body nevyřešené. Gestoři dotčených předpisů z Odboru provozu osobní dopravy proto svolali na 20. ledna konferenční projednání za účelem nalezení shody

u konfliktních bodů. Jednání začalo v 9 hodin a vzhledem k náročnému průběhu diskuze o změnách v pěti předpisech se značně protáhlo – konec v cca 17 hodin.

Za důležité však považuji sdělit, že se ve velké části případů podařilo stanovit a návrhy řešení předložené zástupci odborových organizací obhájit. V jiných případech jsme uznali věcné argumenty přítomných gestorů, pánů ing. Gahaie, ing. MPA P. Lodra a Bc. M. Vannaye. Několik zbyvajících témat bude řešeno při dalším jednání.

Příjemným zjištěním pro mě byla forma diskuze, překvapivě konstruktivně vedená z obou stran. Tak nějak bych si představoval i všechna budoucí jednání, na jakékoli úrovni. Považuji za vhodné zdůraznit zde také kvalitní spolupráci s kolegy z OSŽ (P. Corradini) a CS ČR (V. Jelinek). Zájmy strojvedoucích hájily odborové organizace ve stejném duchu a vzájemně se v argumentaci podporovaly. Do jaké míry se nám to podařilo, to budou hodnotit jiní, především kolegové v provozu.

Závěrem mi dovoluji poděkovat všem účastníkům tohoto jednání za snahu sporné body vyřešit a také kolegovi strojvedoucímu A. Sehnalovi za velmi kvalitně připravené podklady, především ty týkající se moderních HV.

J. Bock, člen P-FSČR

# K 1. 7. 2022 vejde v účinnost novelizovaný předpis SŽ D1

Tento článek je určen především těm kolegům, které zajímá, jak se novela zmíněného předpisu rodila. Většina z vás zaregistrovala, že práce na dlouho avizované změně předpisu SŽ D1, skončila a dokument bude od 1. 7. 2022 účinný. Pro profesi strojvedoucí se jedná o jeden z nejdůležitějších předpisů na železnici.

První návrh změny byl připomínkujícím stranám předložen koncem května 2020. Následovalo klasické připomínkové řízení, kdy byly připomínky zasílány písemnou formou a následně byly stejným způsobem zástupci SŽ vypořádávány. Ukázalo se však, že u takto rozsáhlého a pro provozní profese zásadního předpisu není tato forma úplně ideální. Vedení SŽ, zastupované ing. M. Janěčkem proto navrhlo sestavení pracovní skupiny, složené ze zástupců dotčených odborů SŽ, dopravců a odborových organizací. Oslovené strany s nově zvoleným postupem a možností přímo se podílet na úpravě předpisu souhlasili. Za FSČR mohu konstatovat, že jsme vytvořili pracovní skupiny dokonce přivítali, protože naše odborová organizace takový postup navrhovala již na počátku celého procesu. FSČR byla ve skupině zastoupena členy Prezidia FSČR Davidem Votroubkem a Josefem Bockem.

Ke konci července 2021 se v prostorech pardubického hotelu Staré časy uskutečnilo první čtyřdenní jednání nad podobou „nové SŽ D1“. Tato jednání se každý měsíc opakovala a byla ukončena v prosinci minulého roku. Každý článek návrhu předpisu byl podroben přiměřené diskuzi a výsledek je mnohdy kompromisem. Kompromisem, bez kterého by se nenašla shoda všech zúčastněných a byl by zakomponován text v podobě navržené Správou železnic. Diskuze a výměna názorů byla někdy velmi bouřlivá, jindy se shoda našla poměrně rychle. Na tomto místě musím zmínit překvapivě zcela nový přístup Správy železnic, kdy především díky gestorce předpisu ing. M. Štrínlové (ale i ostatních zástupců SŽ) nebyly připomínky „druhé strany stolu“ striktně odmítány. Všechny argumenty byly rádně vyslyšeny a témata projednána. Nelze samozřejmě říct, že by byly přijaty všechny oponentní návrhy. Dovolím si však konstatovat, že z pohledu strojvedoucího nejkonfliktnější pasáže se podařilo nadefinovat do přijatelné podoby. Mezi prioritami FSČR bylo, mimo jiné, např. dostatečné informování strojvedoucích o dění na pojižděné trati a jeho prokazatelnost. Dále srozumitelnost písemných rozkazů, snaha o minimalizování „jízdy podle rozhledových poměrů“ a omezení těch činností

strojvedoucího, které ze své povahy přísluší zaměstnancům SŽ.

Pokud bych zde měl vyjmenovat všechny příklady, kdy se nám podařilo zásadním způsobem změnit navrhovaný text, nebylo by to číslo ZS o ničem jiném. Namátkou uvádím povinnost provozovatele dráhy zpravovat strojvedoucího písemným rozkazem o umístění výstražného světelného terče (návěst Práce na trati) nebo zrušení permissivního významu návěstí Stůj u oddílových návěstidel hlásek, hradel a automatických hradel. To znamená, že jízda za návěst Stůj u těchto návěstidel bude možná pouze na pokyn zaměstnance, který toto návěstidlo obsluhuje (není-li přítomen nebo schopen dopravní služby, tak jen se svolením výpravčího přední, popř. zadní stanice). Tedy již ne jako doposud, kdy při nemožnosti komunikace může vlak pokračovat dál, dodrží-li strojvedoucí podmínky jízdy podle rozhledových poměrů. Dále se podařilo zcela vymýtít u některých důležitých článků původně navrhované formulace s významem „není-li strojvedoucí zpraven, jedná jako by byl zpraven“ (např. dočasná pomalá jízda, jízdy drážních vozidel při napětové výluce atd.). Ke změně textu došlo i u rozkazů při jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek (tzv. foukací rozkazy).

Za pozitivní považuji doplnění některých popisovaných situací obrázkovou dokumentací, z níž je lépe pochopitelné řešení v praxi. Přínosem by měly být i centrálně tištěné písemné rozkazy, které rozhodně zajistí lepší srozumitelnost a čitelnost. Pokud bude jejich součástí i text rozkazu OP, musí být tato pasáž zvýrazněna tučným „orámováním“.

Osobně nepovažuji novelizovaný předpis za „nový“. Z mého pohledu se jedná o jakousi revizi a aktualizaci současně platné SŽDC D1. Představa FSČR o konečné podobě předpisu nebyla zcela naplněna, protože pestrá škála používaného zabezpečovacího zařízení, stavebních projektů a i vybavenost (nevybavenost) HV různých dopravců předpis velmi komplikuje. V úvahu je také nutné vzít i nároky a požadavky ostatních účastníků pracovní skupiny.

Očekávám, že přes veskerou snahu všech zúčastněných bude předpis podroben ostré kritice, v některých případech oprávněné. Stane se tématem vzrušených diskuzí a nepřiznivého hodnocení výkonu všech členů pracovní skupiny, bez rozdílu koho a jak v pracovní skupině zastupovali. Tak už to prostě bývá. Přesto bych chtěl závěrem velmi poděkovat všem, kteří se na novelizaci předpisu podíleli.

Josef Bock, člen P-FSČR

# Nad novelou drážního zákona

Od prvního února nám začínají platit dvě novely platných zákonů. **Zákon č. 426/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.**

Budu se nyní věnovat jen dvěma změnám. Ono jich je samozřejmě daleko víc, ale myslím, že v tuto chvíli si právě tyto dvě zaslouží naši pozornost.

V první, mnou zmiňované změně, jde o velmi podstatnou a zásadní záležitost, o kterou naše odborová organizace již léta marně usilovala. Teprve až série nehod v nedávné minulosti, jejichž vyšetřování prokázalo jako jednu z možných příčin nadměrnou únavu strojvedoucího, umožnila tuto naprosto zásadní změnu. O co jde? Jde o prostou skutečnost, že se od 1. 2. 2022 zavádí povinný monitoring licence strojvedoucího. Toto sledování licence sice bylo sice již dříve zavedeno do praxe, ovšem jen na základě dobrovolnosti. Dovolují si nyní citaci z usnesení parlamentu zveřejněnou na stránkách ministerstva dopravy.

V § 35 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno p), které zní:

„p) zajistit, aby neprodleně po zahájení řízení drážního vozidla strojvedoucím na takové dráze byly jejímu provozovateli v elektronické podobě a způsobem stanoveným v prohlášení o dráze oznámeny okamžik zahájení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo vozidla.

2. ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucím na takové dráze byly jejímu provozovateli v elektronické podobě a způsobem stanoveným v prohlášení o dráze oznámeny okamžik ukončení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo vozidla.“

Je určitým veřejným tajemstvím, že existuje jisté množství strojvedoucích pracujících

po několik dopravců současně. Je stejně tak veřejným tajemstvím, že ne všichni dopravci dodržují ustanovení o dodržování maximální přípustné doby pro práci strojvedoucího. Stejně tak je veřejným tajemstvím, že jsou strojvedoucí, kterým tato skutečnost nevadí, a tak pro ně není problém dobrovolně strávit na lokomotivě i mnoho hodin nad maximální možnou délkou pracovní doby.

Tímto způsobem bude jakékoli porušení překročení maximální přípustné délky směny sledováno. Jednoznačně to je krok správným směrem a nelze než vyjádřit poděkování všem, co se o zavedení této vedlejší bezpečnostní pojistky do praxe zasloužili.

Co však parlament také schválil – a co již bylo i na stránkách „Zájmu“ mnohokrát probíráno a na mnoha úrovních i na mnoha jednáních ze strany naší odborové organizace rozporováno, je již dříve zmiňovaný sankční systém strojvedoucího. Opět si dovoluji citaci ze stránek ministerstva dopravy.

V § 50 se za odstavce 4 vkládá nový odstavec 5, který zní:

„(5) Fyzická osoba se jako osoba řídící drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce dopustí přeštku tím, že

a) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. a) nezačíná řízení drážního vozidla včas před návštěví zakažující jízdu,

b) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. b) neohlásí dojezd drážního vozidla do místa se zjednodušenou organizací drážní dopravy osobě pověřené provozovatelem dráhy nebo se neřídí jejím pokynem směřujícím k řízení drážního vozidla,

c) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. c) se na výzvu drážního správního úřadu nepodrobí orientačnímu vyšetření nebo odbornému lékařskému vyšetření,

d) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. d) nemá u sebe při řízení drážního vozidla doklad osvědčující oprávnění k jeho řízení, nebo

e) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. e) na výzvu drážního správního úřadu nepředloží stanovený doklad.“

Dosavadní odstavec 5 se označuje jako odstavec 6.

V § 50 odstavec 6 zní:  
 „(6) Za přeštek lze uložit pokutu do  
 a) 5 000 Kč, jde-li o přeštek podle odstavce 5 písm. d) nebo e),  
 b) 10 000 Kč, jde-li o přeštek podle odstavce 1 písm. a), f) nebo j), odstavec 4 nebo odstavce 5 písm. a) nebo b),  
 c) 50 000 Kč, jde-li o přeštek podle odstavce 1 písm. m) nebo odstavce 5 písm. c),  
 d) 200 000 Kč, jde-li o přeštek podle odstavce 1 písm. g), h) nebo l),  
 e) 1 000 000 Kč, jde-li o přeštek podle odstavce 1 písm. b), c), d), e) nebo k), nebo  
 f) 10 000 000 Kč, jde-li o přeštek podle odstavce 1 písm. i) nebo odstavce 2 nebo 3.“

V § 50 se doplňuje odstavec 7, který zní:  
 „(7) Za přeštek podle odstavce 5 písm. a) nebo b) lze uložit zákaz činnosti do 1 roku spočívající v zákazu řízení drážního vozidla, byl-li spáchán alespoň dvakrát v období 1 roku.“

Tolik strohá řeč paragrafů a odstavců a dalších právních úprav.

Co to pro nás v praxi znamená? Jen skutečnost, že veškerá zodpovědnost je hozena na strojvedoucího. Nikdo v tomto zákoně neřeší, že jisté množství mimořádných událostí jde také za zaměstnanci Správy železnic. Ať to už jsou výpravčí, výhybkáři, nebo jiní. Na jejich chyby se žádné sankce nevztahují. Tohle žádný zákon ani postih neřeší. V konečném důsledku jsme to my, strojvedoucí, kteří sáhneme do kapsy a dle tohoto zákona budeme a jsme jedinou příčinou problémů na železnici.

Smutné konstatování.

Evžen Mikolajek

## Zabránil mimořádné události

O velkém štěstí může hovořit starší muž, který se v úterý 8. února ve večerních hodinách pohyboval v kolejisti železniční stanice Hodonín, kde uvázl s nákupním vozíkem a marně se snažil vystoupit na nástupiště. V té době vjížděl do stanice osobní vlak č. 4223 vedený strojvedoucím OŘ OD - Východ **Martínem Urbánkem**. Strojvedoucí po zpozorování neobvyklého pohybu v kolejisti ihned zavedl rychločinné brzdění a před mužem ve vzdálenosti cca 20 metrů zastavil.

Cestující, kteří čekali na nástupišti, po zastavení vlaku pomohli muži na nástupiště. Strojvedoucí svojí rychlou reakcí zabránil mimořádné události, která mohla mít pro staršího občana tragické následky a zřejmě by také vedla poškození hnacího vozidla řady 362. Za příkladný výkon služby patří našemu kolegovi i toto naše veřejné poděkování.

Jiří Šupler  
ZO FSCŘ Veselí nad Moravou

## Je bezpečné neříkat zaměstnancům, co se mění?



V těchto dnech se na některých lokomotivách začaly objevovat některé dříve nepoznané a neobvyklé ovládací a indikační prvky. Evoluce, vývoj a aplikace nových poznatků, to je dobře a vítáme, chtělo by se říci. Avšak s významem a funkcí těchto nových zařízení, ale i vozidel samotných nejsou zaměstnanci vůbec nijak seznamováni.

Příkladem budiž nová indikace stavu nástupních dveří na loko 362, která se na některých lokomotivách objevuje již od poloviny loňského roku. Krátkými pokusy v depu jsem zjistil, že jakási nová světelná indikace nějakým způsobem souvisí s ovládním dveří u tažených osobních vozů. K takto poměrně důležité záležitosti nedostali strojvedoucí ani jedinou informaci. Přičemž je nutné zdůraznit, že již několik let požaduje GR ČD po svých strojvedoucích, aby používali systémy stranového ovládní nástupních dveří na osobních vozech. A pak totéž GR dramatičticky změnil způsob ovládní tohoto zařízení, avšak nikomu ze strojvedoucího toto nedá vědět. Jak má poté strojvedoucí poznat, zda zařízení funguje, jak má? Jak pozná, že došlo skutečně k uzavření a bezpečnému zajištění dveří a se soupravou může odjet?

Velmi podobná situace se opakuje s nyní zaváděnými jednotkami s obchodním názvem Interjet do provozu. Soupravy nám již jezdí nějaký ten týden, avšak stále existuje drtivá většina zaměstnanců, kteří sice s těmito vozidly musí nějak zacházet, ale nebyli zaměstnavatelem ČD s obsluhou těchto vozidel jakkoliv seznámeni. V praxi se tak nezdá kdy dostáváme do situací typu: „Hele mně tam něco blíká červeně, asi protismyk.“ „Aha, a co s tím teď budeme dělat?“ „Já o tom vůbec nic nevím, nikdo nám to nijak neukázal. Necháme to tak jet a doufáme, že se nic nestane.“ Stejně tak nebyla oznámena i některá další nevyznaná specifika těchto vozidel. Někdě mi například říkal, že je nutné nějak jinak spojovat spojku elektrického napájení, protože pak není možné spojku rozpojit. Někdě jiný zase u piva říkal, že není možné používat nějaký ovládací UIC kabel kvůli problémům s nástupními dveřmi pro cestující. Jiný kolega se podělil, že není možné používat kabel vůbec, neboť některé lokomotivy s aktivní gateway vidí soupravu jako další hnací vozidlo a odmítají dále jakkoliv pracovat. A mnoho dalšího... Neměl bych to jako strojvedoucí vědět?

Nejen mě zajímá, jak je možné, že dopravce ČD nasazuje do provozu techniku, se kterou své zaměstnance nijak neseznámí. Jak mají pak zaměstnanci vědět, jak se zachovat v tom kterém konkrétním případě správně, ale hlavně bezpečně, když jim zaměstnavatel nic neobjasní? Je zcela jasné, že změnu zařízení na vozidle nikdo neudělá za jedno odpoledne. Je nutné celou věc vymyslet, zkonstruovat, zvážít dopady na vozidlo, popat instalaci, je nutné zařízení vyzkoušet, schválit a zaplatit. To není akce na jeden den. Proč je tedy z tohoto procesu zcela vynecháno informování provozních zaměstnanců o tom, co to pro ně při jejich práci znamená? Času na to, jak jim informaci poskytnout, je v tomto procesu jistě více než dost.

Antonín Sehnal, předseda ZO Praha a člen předpisové komise P-FS

## Digitalizace práce strojvedoucího ČD



Foto: Jan Kratochvíl

V pátek 28. 1. 2022 se v sídle Federace strojvůdce České republiky konalo další setkání zástupců FS s kolegy z GR ČD k tématu digitalizace práce strojvedoucího u společnosti ČD.

Na tomto setkání byly FS navrženy úpravy stávajících informačních systémů ČD,

avšak byly také definovány požadavky na nové funkce, které ne nevýznamným způsobem zjednoduší práci strojvedoucího.

Mezi projednávanými body byly například:

- Úprava app ČD Komando tak, aby lépe informovala strojvedoucího o průběhu

směny a zjednodušila některé činnosti (např. otevírání TJŘ app ETD).

- Úprava app ETD: rozšíření zobrazení parametrů vlaku, úprava zobrazení některých TJŘ (např. zobrazení změny druhu vlaku) aj.
- Vhodnější funkce app Mapsis, např. lepší práce s PDF dokumenty v interní čtečce dokumentů aj.
- Úprava app ČD Kontakty tak, aby obsahovala pro strojvedoucího použitelný telefonní seznam. Současný obsah kontaktů je vhodný zejména pro zaměstnance vlakových čt.
- Automatizace app SH SAP tak, aby sama aplikace věděla, na jakém vozidle nyní sedím, a nebylo tak nutné zadávat toto číslo vozidla.

Navrhovali jsme také zřízení nových funkcionalit digitální agendy, zejména pak Provozního záznamu, Zprávy o brzdění aj. Akcentovali jsme mj. také nutnost jednotného přihlášení a zlepšení práce jednotlivých funkcionalit tak, aby nebylo nutné duplicitně zadávat/zobrazovat údaje, které již jiná část IS ví a umí s nimi již pracovat.

Velmi konstruktivně také vnímám fakt stanovení dalších společných jednání na toto téma, na kterých tak budeme sledovat vývoj jednotlivých kroků.

Antonín Sehnal

## Připomínky k nehodě ve Kdyni

V předchozím vydání Zájmu strojvůdce vyšel na str. 3. článek „Analýza závěrečné vyšetřovací zprávy DI z nehody ve Kdyni“, který napsal Jaromír Ott, předseda ZO FSCŘ Plzeň a přímý účastník nehody.

Tentokrát otiškujeme připomínky k této nehodě od Petra Kůzela:

1. Zajímavé je, že se po nehodě nikdo neobtěžoval přesvědčit se o tom, zda vůbec je v písečnicích písek a jestli po sepnutí elektropneumatického ventilu pískování vůbec padá! To, že strojvedoucí zmáčkne tlačítko pískování, ještě neznamená, že písek začne padat. V letním období se na motorových vozech používá pískování velice málo, a proto se otřesy za jízdy písek v písečnicích ztuhne natolik, že přestane padat. Může k tomu přispět i to, že písek v písečnicích při delší nečinnosti zvlhne a pak opět nepadá.

2. Soud pochopitelně vycházel z toho, co dostal od Policie České republiky: Překročená rychlost, doložená záznamem rychloměru, ale o porušení vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC SM79 Směrnice SŽDC pro hubení plevelů“ a o povinnosti provozovatele dráhy tuto udržovat v bezpečném stavu danou Zákonem č. 266/1994 Sb. tam toho asi moc nebylo. Obžalován tedy neměl být pouze strojvedoucí, ale i Správa železnic, která i přes dřívější hlášení strojvedoucího o nebezpečném stavu druhé koleje s tímto nic neudělala. Je tedy jasné, že kdyby koleje byla v pořádku, tak i přes překročení rychlosti strojvedoucí by k nehodě v žádném případě nedošlo, což je možné kdykoliv vyšetřováním pokusem (který soud odmítl) prokázat.

3. V závěrečné zprávě píše DI kromě jiného i o rozboru dat, zaznamenaných rychloměrem. Z nich vyplývá, že za jízdy ze žst. Klatovy strojvedoucí několikrát překročil stanovenou rychlost o jeden až čtyři km/hod. Čtenář nezalájně poměří (např. vyšetřovatel PCR nebo státní zástupce) z toho může usoudit, že strojvedoucí je notorický překračovatel dovolené rychlosti. Ve skutečnosti je to jinak: Uvedený vlak odjel z Klatov již se zpožděním a strojvedoucí se při jízdě snažil toto zpoždění eliminovat. Proto došlo i k překročení rychlosti v úseku od vjezdového návěstidla. Na druhé koleji se mu podařilo snížit rychlost až na 46 km/hod., takže toto překročení již nemohlo zavinit zmíněnou nehodu.

Petr Kůzel

## Poslední rozloučení s Pepou Daňkem



V obřadní síni krematoria na Ústředním hřbitově v Brně se dne 17. ledna konalo poslední rozloučení s naším kolegou Josefem Daňkem, který v naší profesní odborové organizaci vykonával funkci vedoucího oddělení BOZP.

Mezi mnoha smutečními hosty byli i zastupci vedení Federace strojířů České republiky, člen prezidia Jiří Šafařík a předseda ústřední revizní komise Jiří Hajný a se

zesnulým se přišlo rozloučit i několik kolegů z naší komise bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, kterou J. Daňek v posledních šesti letech řídil.

Na Pepu Daňka budeme vzpomínat jako na pracovitěho, příjemného a vždy pozitivně smýšlejícího kolegu, jak ho ostatně zachytil i portrét, který byl součástí smuteční výzdoby obřadní síně.

Libor Poláček

## Poděkování předšedovi veselské základní organizace

V lednovém vydání časopisu Zájmy strojířů byl otištěn svým obsahem velmi závazný článek „Podniková kolektivní smlouva platí závazně jak pro zaměstnance, tak i zaměstnavatele“, jehož autorem je předseda základní organizace Federace strojířů Veselí nad Moravou **Martin Urbánek**. My bychom mu těmito řádky chtěli poděkovat za jeho čas a velké úsilí, které v posledních měsících vynaložil na řešení nepříjemných problémů, jež značně ztěžovaly práci strojířů vedoucím ČD v naší strojířské stanici ve Veselí nad Moravou.

Jak bylo uvedeno v již zmíněném článku, v prosinci loňského roku proběhlo v Olomouci pracovní setkání zástupců veselských strojířůvých odborů s vedením OŘ OD - Východ, kde se projednávaly závazné problémy, jako bylo neproplácení přesčasových hodin, neplacení dělných apod., na které jsme sice opakovaně, ale dříve bohužel jen marně upozorňovali. Většinu věcí se však nyní předšedovi naší ZO na jednání s vrcholovými

manažery ČD podařilo vyřešit v náš prospěch a tím v neposlední řadě i prokázat úmyslné pochybení a evidentně mylný vlastní právní výklad podnikové kolektivní smlouvy, jak vzešel „z autorské dílny“ našeho referenta plánu směn (vedoucího strojmistra).

Jsem ale moc rád, že se konečně vyřešil rovněž onen věčný problém týkající se dělných směn. Veškeré peníze nám byly zpětně dopláceny, a to dokonce za celé poslední tři roky, a my se tak dočkali spravedlnosti.

I na tomto konkrétním případě týkajícím se naší veselské základní organizace je zřejmé, že profesní odborová organizovanost strojířůvých má stále svůj velký význam. A pokud její zvolení představitel dokáží při zastupování svých kolegů při jednání s vedením podniku náležitě argumentovat, kýžený pozitivní výsledek takto vynaloženého úsilí se může dostavit.

Členové základní organizace  
FS Veselí nad Moravou

## Prezidium FSČR přispěje nadačnímu fondu ČD – ŽELEZNICE SRDCEM

Dokončení ze str. 1

9. června 2020 s cílem podporovat železničáře, kteří při výkonu svého zaměstnání utrpěli úraz anebo se nikoli vlastní vinou oni sami a jejich rodiny ocitli v těžké životní situaci.

Fond si dal za cíl alespoň částečně ulehčit údel zraněným, vážně nemocným, ale například také bývalým zaměstnancům, kteří dnes žijí v sociálních zařízeních a na jejichž péči by bylo možné přispět.

Základem Nadačního fondu jsou vklady a dary zakládajících společností (ČD, ČD Cargo, Správa železnic, státní organizace) i jednotlivců. Na transparentní účet přispěly nejen zakládající společnosti, ale byly na něj zaslány i desítky menších i větších

finančních darů od lidí, kteří se o něm došli a chtějí železničářům v nesnázích pomoci. O poskytnutí prostředků rozhoduje Správní rada fondu, která již rozdělila finanční pomoc v rádech milionů korun včetně dlouhodobé podpory určené na vzdělání nezletilých dětí po tragicky zesnulém zaměstnanci.

Podporu je možné čerpat i na vzdělání dětí železničářů v tíživé životní situaci spojené se zraněním či závažnou nemocí. Návrh na poskytnutí nadačního příspěvku může poslat kdokoli na [info@zeleznicersrdcem.cz](mailto:info@zeleznicersrdcem.cz) nebo prostřednictvím [www.zeleznicersrdcem.cz](http://www.zeleznicersrdcem.cz).

PhDr. Miloslav Pykal,  
vedoucí analytického oddělení P-FSČR

## Kapitoly z historie brzdění vlaků – něco málo vzpomínek na doby dávno minulé

VIII. – Dokončení ze ZS č. 20/2021

Někdy v roce 1974 jsem zapřahal „uhlí“ na předávacím nádraží Washington v Třebušicích. Soupis vlaku, brzda a chvíli po půlnoci odjezd. Jak to tehdy moc nejezdilo, tak ten den jsme jeli až do Ústí nad Labem bez jediného zastavení. Dvakrát přibrzdil na nějakou pomalou jízdu, povolil a vlak se z kopce valil setrvačností dál.

Na vjezdu na objíždné nádraží v Ústí přibrzdí, neboť nás čeká zastavení na 10 promile spádu. Chvilka čekání, až brzda zabere, a ono nic. Brzdím víc, opět nic a pak tedy rychlobrzda. V tu chvíli se probudil vlakvedoucí a říká, nejedeme moc rychle? Brzdí! Vždyť tam mám rychlobrzdu a vlak stále jede tou svou třicítkou, špalky dřou mašině kola. A když mjíme cestové návštěvník v poloze Stůj, tak vlakvedoucí křičí na paní na pomocném stavědle 10a, že nám nebrzdí vlak.

Pokračujeme dál a další projetí návštěvníka na 101. koleji. Kousek rovinka a koleje stoupají na most přes Labe a teprve tam vlak zastaví. Klepou se mi ruce a nevím najednou co dělat. Posílám vlakvedoucího, aby šel k výpravčímu a řekl, co se stalo.

Než se vrátil, už tu byla pohotovost z tehdejšího provozního oddělení ČSD. Říkám, co se stalo, a oni jdou po vlaku dozadu. Za chvíli jsou zpátky a jeden z nich povídá: „Můžete si oddechnout, nebyla to vaše vina, za osmým vozem byl zavřený kohout vlakového potrubí. A už vám jde vystřídání.“

Na dvou sousedních vozech tam totiž byly hned dvě chyby. Na jednom nezavěšená a nestažená šroubovka, na druhém pravý kohout na levé straně, tedy rukojetí dolů. A šroubovka se občas (asi nárazem o přejezd) rozhoupala a pomalu klepala do kohoutu, až ho úplně zavřela. A vlak byl tak těsný, že ani nezabrzdl při pomalé ztrátě

## Oslava vykácených stromů napodruhé?

Je za námi několik dalších dní, kdy síla větru byla větší než to, nač jsme po většinu roku zvyklí. Stačilo ovšem jen necelých čtyřadvacet hodin, abychom byli opět ujištěni, že doba, kdy poručíme větru i dešti, je ještě hodně vzdálená.

Skutečnost, že při vyšších rychlostech větru padají stromy, nás samozřejmě nemůže překvapit. Co nás ovšem překvapit může a co je skutečně překvapivé, je fakt, že tolik stromů popadalo na koleje a udělalo „paseku“ takových rozměrů, jaké jsme byli svědky. Dokonce i hlavní zpravodajství na veřejnoprávní televizi, v neděli 30. ledna, reportáže o této povětrnostní kalamitě zařadilo na první místo.

Léta se probírá – a nejen na stránkách našeho časopisu – nutnost dodržet čisté ochranné pásmo dráhy. Není to jen nějaký výmysl, který by si někdo někde vymyslel. Je to veledůležitý ochranný prvek. Můžete tomu klidně říkat bezpečnostní opatření. Léta se také potkáváme s argumenty, že kolem trati rostou převážně zdravé stromy, a ty přece není potřeba kácet. Ochrana přírody je nadřazena nad vše ostatní, hlavně nad zdravý rozum. Pokácení zdravého stromu v ochranném pásmu dráhy se tak stává hrdelním zločinem, kdy jednotlivé organizace ochranou přírody se zabývající, podávají za vykácení těchto stromů hromady trestních oznámení.

Jak jsem již kdysi váženě čtenáře ujistil, nemám nic proti ochraně přírody a považuji tuto činnost za veledůležitou. Nicméně opět zdůrazňuji. V ochranném pásmu dráhy nemají stromy co dělat! Jestli mi někdo dokáže, že stromy, co kvůli silnému větru v předešlých dnech popadaly na koleje téměř po celé republice, byly jen a pouze stromy nemocné a nebyl mezi nimi jediný zdravý strom, má u mne láhev dobrého vína.

Samotný fakt, že v ochranném pásmu dráhy stromy rostou, a dokonce vzrostlé stromy, které tam bují mnoho desítek let, nás bohužel nepřekvapí. Co je ale překvapivé, je podle mne skutečnost, že tyto stromy nerušeně rostou i přímo vedle trati hlavních koridorů. Všichni víme, jak v těchto měsících probíhají stavební práce u Pardubic, u Brandýsa nad

Orlicí. Probíhají takovou měrou, že nákladní doprava mezi Prahou a Ostravou je převážně vedena přes Brno a Břeclav. A na této veledůležitě trati kvůli spadlým stromům – například ve Žďáru nad Sázavou – došlo k zablokování a doprava byla na několik hodin zastavena. Stejně tak u Břeclavi. Spadlý strom potřhal elektrické vedení a lidé v uváženém vlaku čekali čtyři hodiny, než se k nim dostala pomocná lokomotiva a vlak odtáhla. Kdo se v tu dobu díval do GRAPu, nemohl si nevšimnout hromady vlaků, které stály a čekaly na uvolnění těchto postižených úseků. Některé vlaky z Břeclavi do Bratislavy jezdily kupříkladu přes Vídeň, aspoň to tak ve zpravodajství tvrdili.

Kdo by se do již zmiňované aplikace díval pozorněji, nemohl by si nevšimnout mnoha tratí, doslova po celé republice, které byly zvýrazněné červenou barvou. K tomu doplněné vykřičníkem s upozorněním, že pro nepříznivé klimatické podmínky byl na dotyčné trati zastavený provoz.

Znovu a znovu se mi do hlavy vkrádá otázka, jak je možné, že u tak vytižených tratí si Správa železnic dovoli nechávat růst stromy. Není přece poprvé, kdy povětrnostní podmínky provoz na železnici zastavily. Situace, která nastala, nemá okamžité řešení. NESTAČÍ jen motorová pila a několik chlapů na odtahání zbytků stromů. Na několika místech napříč republikou se musí natáhnout nové trakční vedení, a to rozhodně není práce na den či dva. Samozřejmě jsou to o trochu větší náklady na opravu, než je jen kanystř benzínu a láhev oleje pro motorovou pilu na trati bez „drátů“. Vzrostlé stromy nemají u kolejí co dělat. Tečka. Bez diskuse. Tohle je prostě neomluvitelné. Času na jejich odstranění bylo přece dost? Již zmíněné náročné stavební úpravy koridoru Praha–Ostrava se neplánovaly několik hodin. Mnoho měsíců byla zřejmá potřeba zvýšeného provozu mezi Břeclaví a Prahou. Proč nikdo nezajistil její bezpečnost? Předpokládám, že mi na tuto otázku nikdo neodpoví.

Za povětrnostních podmínek, které kolem zmíněného 30. ledna vládly, by si nikdo

z nás určitě nevzal auto a jel se jen tak projet silnicí, kolem které vzrostlé stromy rostou. Většina z nás by se jistě obávala o své bezpečí a takovou cestu by považovala za nebezpečné hazardování. Nebezpečí pádu stromu na silnici je za takového počasí poměrně veliké. Často se píše o stromech popadaných na jedoucí auta a i v tomto dnu se to stalo. No a my sedíme na lokomotivu a v těchto povětrnostních podmínkách se řítíme po koridorech či lokálkách v čele našich vlaků, za splněním všech časových údajů jízdního řádu.

Já jsem bohužel musel do práce a v půli cesty jsem čekal, až hasiči ze silnice odstraní krásný zdravý strom, který nápor vichru nevydržel. Naštěstí pod ním auto žádné nebylo. Ale že bych byl klidný, když jsem viděl ostatní stromy, i ty nade mnou, jak se v porývech větru divoce zmitají, to jsem tedy nebyl. Nebo byl některý z mých vážených kolegů strojířů klidný, když v tomto počasí projížděl okolo stejně se naklánějících stromů kolem kolejí? Předpokládám, že jen velmi těžko.

Federace strojířů již mnoho let usiluje o to, aby správce tratí, po kterých dennodenně své vlaky vedeme, ochranné pásmo dráhy dodržoval. Sám tuto snahu považuji za bezpodmínečně nutnou a jednu z nejdůležitějších. Věřím, že díky těmto událostem bude tlak na dodržení ochranného pásmo dráhy ještě větší. Drážní inspekce a média sice kupodivu informovaly jen o několika srážkách se stromy, které spadly těsně před projíždějícím vlakem, naštěstí se ale pro tentokrát alespoň obešly bez zranění našich kolegů a cestujících.

Nicméně tato skutečnost nikoho z těch, kteří mají odpovědnost za dodržování ochranného pásmo dráhy, neomlouvá ze zanedbání jejich povinností. Nechtěl bych se dožít toho, že v redakční radě budeme připravovat číslo s černým rámečkem jako vzpomínku na někoho, kdo kvůli této nedůslednosti svůj vlak do konečné stanice už nikdy nedoveze.

Evžen Mikolajek



25. října 2021 jste mohli v čele několika osobních vlaků na trati 330 spatřit lokomotivu 362.001, která zde nahrazovala jednu z turnusových 362.WTB. Díky tomu jelo několik vlaků v tomto netradičním řazení, přičemž ve stanicích Přerov a Hodonín se souprava musela objíždět. Na fotografii je odpolední Os 4216 zvečnění u úseku Břest–Hulín. Za pákami stroje je strojířův a jeden z členů naší federace Martin Urbánek. Foto: Michal Pavelka

# „Pepi“ odchází do důchodu

Sedmý únorový den byl posledním, kdy náš milý kamarád a kolega z PP Olomouc – Cargo, **Josef Hekela**, všemi námi zvaný „Pepi“, přišel do zaměstnání naposledy. Nemohlo se jinak, než pokračovat v letité – a velmi pěkné – dráží tradici a našeho dobrého kamaráda v tento významný den na točně otočit naposledy.

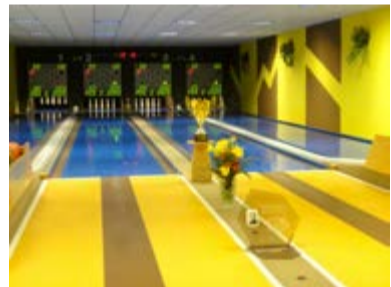
„Pepi“ vystudoval strojný průmyslovou školu v Olomouci a hned po maturitě přišel do tehdejšího DKV Olomouc. Dodnes si pamatuje, že nastoupil 29. 6. 1977. Velmi brzy začal pracovat jako pomocník strojevedoucího. Zákonitě zkoušky složil v roce 1981, zkoušky dopravní pak v roce následujícím. Nastalo období, kdy povětšinou sloužil na mnoha tehdejších olomouckých zálohách, a to až do roku 1991, kdy si rozšířil kvalifikaci o elektrické lokomotivy. Následně byl zařazen „letmo“ a jezdil jak na motorových, tak na elektrických výkonech, a to osobní i nákladní dopravu. Nejraději však jezdil na výkonech, které byly obsluhovány lokomotivami řady 749, jež byly jeho nejoblíbenější.

V prosinci roku 2007 byl přeřazen do nově vzniklé společnosti ČD Cargo. Do dnešního dne tak sloužil na posunech a především manipulačních vlcích. Mnoha novým kolegům v závci byl dobrým, a hlavně velmi trpělivým učitelem při získávání jejich prvních praktických zkušeností s lokomotivami. Neexistuje snad nikdo, kdo by ho neviděl stále se usmávajícího a neskutečně klidného.

Nesmíme také zapomenout, že „Pepi“ je také dlouholetým dárcem krve. Za tuto velmi zásluhou činnost mu patří naše vřelá poděkování.

## Pozvánka na Memorál Břetislava Demela

Ve dnech 18.–19. května 2022 se v České Třebové uskuteční již 14. ročník **Memoriálu Břetislava Demela** v kuželkách. Na tomto turnaji opět vzpomeneme na našeho kolegu, který tragicky zahynul v žst. Moravany. Přihlásit se můžete každé pondělí nebo čtvrtek na tel. číslo 725 204 509 nebo na adrese [z013ceskatrebova@fscr.cz](mailto:z013ceskatrebova@fscr.cz). Občerstvení po celou dobu turnaje zajištěno. Srdečně zvou a na všechny se těší pořadatelé.



Za FSCŘ ZO Olomouc Cargo  
Evžen Mikolajek

## Podepsána podniková kolektivní smlouva ČD Cargo 2022/23

Dokončení ze str. 1



byť ten či onen příspěvek poskytnut.

Velmi silným signálem je pak dohoda nad vyšší stravného, které bude u společnosti ČD Cargo v roce 2022 poskytováno v maximální výši uváděné vyhláškou MPSV. Konkrétní výše sazeb tedy bude 118, 182 a 283 Kč.

Další výrazná změna se podařila dojednat u kondičních ozdravných pobytů, kdy letos bude nárok na KOP již po 18 letech a od roku 2023 po 16 letech. Nově bude mít možnost čerpat mimořádný KOP v délce jednoho

Jak již bylo zmíněno, sedmého února nastal pracovní den poslední. Po malém pohostění přijel k rampě olomoucké koleje číslo 105 nádherně udržovaný motorový vůz M286.0001. Ten nám pro tuto chvíli zapůjčilo olomoucké muzeum, neboť i na těchto strojích „Pepi“ mnohé roky jezdil na místních lokálkách. Tento do dnešního dne velmi elegantní stroj odvezl všechny účastníky slavnosti na točnu, kde došlo k poslednímu, slavnostnímu otočení našeho „Pepiho“.

Chceme na závěr tohoto článku „Pepimu“ srdečně poděkovat za jeho práci. Za jeho stálý úsměv a pohodu, kterou na něm každý viděl. Děkujeme a těšíme se, že se budeme nadále vídat na našich pravidelných letních Zahradních slavnostech i při jiných příležitostech. Zároveň také přejeme pevně zdraví a osobní pohodu do dalších let.

## Bateriová svítilna od FS

Jak jistě všichni členové Federace strojvůdčů ví, dostali jsme od FS **dárek k 125. výročí založení naší organizace**, a to sice multifunkční bateriovou LED svítilnu s magnetem.

U daného předmětu mě velice zajímaly dvě věci: co vše svítilna umí a kolik vydrží baterie – tj. výkon vs. spotřeba svítilny.

Těm, co nevyfasovali /přihlaste se do FS :-), jsem svítilnu vyfotil.

Tělo svítilny je vyrobeno z kovové slitiny. Jedná se o vícefunkční svítilnu – tlačítkem se zapíná a současně se přepínají režimy:

- bodové světlo
- rozptýlené bílé světlo
- rozptýlené bílé světlo tlumené
- blikající červené světlo.

Na horní straně svítilny je výkonná LED dioda, která generuje soustředěný paprsek – dosvit cca 70 m.

Na boční straně je pak soustava LED diod COB (žlutý pásek), která generuje rozptýlené světlo, buď silné, nebo tlumené, z téhož místa je pak z osmi LED diod generováno červené blikající světlo.

Na zadní straně svítilny je pružný klip z ocelového plechu na přichycení svítilny (např. do kapsy, nebo na opasek). Na spodní straně je magnet k přichycení svítilny na magnetickou podložku.

Do svítilny se vkládají 3 ks baterie typu AA (tužkové). Hmotnost 200 g vč. baterií.

Na internetu jsem hledal stejnou svítilnu – bohužel marně, ale našel jsem tři alespoň nejvíce podobné:

- LED svítilna 1,5 W + 1 W magnet Dedra L1004 (cena 179 Kč). Tato svítilna je ale menší, neboť se do ní vkládají 3 ks AAA (mikrotužka).

- 2000lm COB Led praktická mini svítilna s magnetem a klipem pro uchycení (99 Kč). Je 16,6 cm dlouhá, 3x AAA, ta, kterou jsme dostali, je o 3 cm delší.

- IN256 pracovní LED svítilna s magnetem (265 Kč). Proportčně se nejvíce blíží naší svítilně (3x AA, d = 19,1 cm), ale nemá nahore bodový zdroj světla.

I když někteří kolegové brblali na téma: „... to už nám taky mohli koupit nabíjecí baterku vč. článků, když už máme na lokomotivách konečně USB zásuvky na nabíjení“. Cena dárku mě zajímala z důvodu, kolik by asi tak stála taková nějaká (?), když by byla nabíjecí vč. baterie vs. varianta, kterou jsme dostali. Já osobně zastávám názor: „darovanému koni na zuby nehleď!“.

A cena předmětné svítilny? Těžko odhadovat – a tak posouzení nechávám na čtenáři (viz ceny výše). Pokud by se vyhovělo brblajícím kolegům, tak cena by asi byla dvojnásobek pořizovací ceny. Já v práci používám



Foto: Radek Smejkal

## Penzista vzpomíná: Nešťastný osobák

Psal se 22. leden 2005. Jezdil jsem už v osobním turnuse, takže jsem měl turnusovou šichtu, dopolední osobák z Ústí do Chomutova se svým turnusovým strojem, „peršanem“ 163 100-1. Naše parta z mašiny mu říkala „Céčko“, jelikož jsme měli v prvním kulatém okně velké žluté písmeno „C“ (římská číslice 100 je C). Původně tam měla být mezi okny také normální číslice 100, stejně jako na žaluzii z druhé strany lokomotivy, ale vedení depa nám řeklo, že na té žaluzii tu stovku ještě budou tolerovat, ale na karoserii nic malovat nesmíme, takže jsem vymyslel to céčko, což někteří kolegové z depa nepochopili a stále se nás ptali, kde je mašina s písmeny „A“ a „B“.

Ale vraťme se zpět. Směna začínala na hlavním nádraží, takže klasicky příprava soupravy a na čas odjezd. Vše probíhalo v normálu až za stanicí Oldřichov, kde po odjezdu ze stanicí najednou vypadl hlavní vypínač. Žádná konkrétní signalizace poruch nebyla, takže jsem to znova nahodil a dobrý, jelo to. Při brzdění do zastávky Duchcov následoval další výpadek. Naštěstí tam ale byl dlouhý peron a já z rychlosti 100 a s výpadkem EDB jsem zastavil ještě u nástupiště, byť s jizvou na srdci.

Po zastavení, než jsem se stačil rozkoukat, jsem ucítil kouř. Při pohledu do strojovny

mi bylo jasné, že tam něco hoří, jelikož tam bylo kouře plno. Při ohledání strojovny jsem viděl kouř stoupat z pulzního měniče druhé osy, takže jsem si myslil, že mi hoří měnič, ale pak jsem viděl, že kouř měničem jen prochází a za ním hoří hlavní vypínač. No, hoří... spíše to jen hodně silně kouřilo, něco se tam škařilo a odkapávala z toho hustá hnědá kapalina.

Když jsem to pořádně prohlédl, bylo mi jasné, že mám druhý případ shořelé civky vypínače. Ale proč? Pod vypínačem ležely jakési rozlámané kousky. Ulomila se vypínací páka, nedošlo k vrácení kotvy přídržného elektromagnetu a civka dostávala „plnou palbu“ zapínacího proudu a tím se začala škařit.

Takže jsem skončil a musel jsem volat o pomoc. Výpravčí z Oldřichova mi sdělil, že posílá ze stanicé zálohu, která mne stáhne zpět do Oldřichova. Taky mi oznámil, že strojevedoucí z bílinského postřku oživuje v Bílině zamčenou mašinu a přiveze mi ji do Oldřichova, abych mohl pokračovat dál. Čas samozřejmě letěl jako splašený a já jen pozoroval hodinky, jak nabírám zpoždění.

Přijela záloha, stáhla mne zpět z tratě do stanicé, z Bíliny přijela ta oživená lokomotiva řady 122 027, neschopné „Céčko“ jsme

odstavili, zapálili novou mašinu a už jsem vyrazil vstříc novým dobrodružstvím. A to doslova! Při odjezdu z Duchcova došlo na té 027 k signalizaci ochrana a výpadek vypínače. Tentokrát zlobila diferencální ochrana trakčního obvodu. Říkal jsem si, že to snad ani není možné, že mám problémy zase na tom stejném místě. To mi nebude nikdo věřit. Po zprovoznění jsem dojel na nedalekou zastávku Želénky a „buch“, bylo to tady znova. Zkoušel jsem aretovat skupiny, ale marně, bylo to někde v obvodu. Jel jsem pak stylem nahodit, rozjet, než to vypadne, nahodit, rozjet, výpadek, nahodit, rozjet, výpadek... a takto jsem poskakoval směrem do Bíliny, trochu mi pomáhalo to, že je to z kopečka. Nechtěl jsem zůstat viset na trati, to víte, stavovská čest.

Informoval jsem výpravčího v Bílině o svých potížích a o tom, že z Bíliny už neodjedu. Byl opravdu „rád“ a řekl mi, že jsem ničitel lokomotiv. Nakonec jsem se tam doplácel, oni mezitím vzali lokomotivu z nákladního vlaku s tím, že mne odtáhne až do Chomutova, už se asi báli, že bych mohl zničit další. Po přivěšení zmíněné lokomotivy 121 019 přiběhl fira z té mašiny a říká: „Já mám vyhořelý stykač vlakového topení, takže nemůžu topit!“ Tak jsem ho uklidnil, že



já zase nemohu jezdit, ale topit můžu, takže on pojede a já budu jen topit. Konečně jsme se pak z Bíliny hnuli a skutečně jsme dojeli do Chomutova, a to už bez potíží. Tam jsme lokomotivu museli přeredit, aby na zpáteční cestu on byl vepředu a já za ním jako „topič“, jelikož byl leden a byla docela zima.

Dále to už bylo bez příhod. Jen pro úplnost dodám, že zastávka Duchcov byla takovým mým průběžským čili testovacím kamenem, protože jednou jsem při rozjezdu s osobákem z Duchcova směr Bílina utrl na peršounu kardan, takže do Bíliny jsem se plazil desetikilometrovou rychlostí, a udělal tak přes půl hodiny zpoždění. V Bílině pak vlak převzala „žehlička“ z nákladního vlaku a já jsem tam s mašinou zůstal třet.

Další problém jsem měl taky před Duchcovem, kdy mi na peršounu pro změnu

svítilnu s akumulátorem LQ 18650 (3,7 V; 2200 mAh), má pouze čelní LED diodu se zoom reflektorem, nabíjení přes USB, současně slouží jako powerbanka, a tato stála 300 Kč.

A co ty baterie do svítilny a kolik vydrží? Do svítilny můžeme vložit baterie obvyčejné, např. Varta Energy, nebo kvalitnější – technologie sintrované elektrody, např. Varta Ultra.

- Běžný alkalický bateriový článek má kapacitu cca 1000–1500 mAh.
- Sintrované články AA mají kapacitu až 3000 mAh (např. Energizer Ultimate Lithium).
- Anebo do svítilny můžeme vložit akumulátory 1,2 V o různé kapacitě.

Při provozu na jednorázové články je příkon svítilny (vložený Varta Energy):

- soustředěný paprsek 0,82 A (3,6 W),
- rozptýlené světlo 1,26 A (5,67 W),
- rozptýl. světlo tlumené 0,40 A (1,8 W),
- červené přeruš. světlo 0,20 A (stř. efekt. hodnota).

Při provozu na akumulátory 1,2 V (2000 mAh) je příkon svítilny:

- soustř. paprsek 0,56 A (2,02 W),
- rozptýlené světlo 0,8 A (2,88 W),
- rozpt. světlo tlumené 0,29 A (1,04 W),
- červené přeruš. sv. 0,16 A (stř. efekt. hodnota).

To znamená, že při provozu na baterie obvyčejné v režimu rozptýlené světlo plně tyto vydrží (odhadem) cca 1,2–1,5 hodiny.

Při provozu na baterie se sintrovanými elektrodami v režimu rozptýlené světlo plně tyto vydrží (odhadem) cca 2–2,5 hodiny.

Cenově efektivnější se mi jeví provoz na akumulátory. Světelný výkon je sice o cca 30 % menší, ale v porovnání s cenami jednorázových baterií je pak provoz levnější. Výdrž baterie pak záleží na kapacitě a stavu článku.

Resumé: Podle mě se jedná o pěkný a užitečný dárek. Oceňuji velmi dobrý světelný výkon, ale mějte na paměti, že nic není jen tak – alias: „prázdný pytel nestojí“, a pokud budete používat např. rozptýlené bílé světlo plně, pak počítejte s tím, že z jednorázových baterií se bude jen „prašit“. Na druhou stranu – čelní dioda generující soustředěný paprsek (3,6 W) má docela malé rozměry, a tudíž lze počítat s tím, že častým používáním dojde k tzv. popálení PN přechodu, a tím se sníží světelný výkon.

S pozdravem, mějte se a opatrujte se.

Radek Smejkal  
OŘ OD Východ, RPP Jihlava

Zdeněk Sedláček  
emeritní strojevedoucí PP Ústí nad Labem

## Ohlédnutí za premiérou turnaje v badmintonu



Třináctého listopadu se v hale K3, nacházející se na Smetanově okruhu v Krnově, uskutečnil první ročník turnaje v badmintonu O pohár prezidenta Federace strojívedouců České republiky.

Pořadatelem této sportovní akce, která sice byla původně připravována již na loňský rok, ovšem vzhledem k tehdejšímu přísným epidemiologickým opatřením musela být o celých dvanáct měsíců odložena, byla základní organizace Federace strojívedouců Krnov.

Loni tedy turnaj konečně proběhl a potěšitelné bylo, že se tak stalo za velké účasti. Soutěže byly sice nelibé, zároveň však za všech okolností byla tato klání vedena v parádní sportovní atmosféře. Celkovými vítězi se stali manželé Jana a Aleš Bařinovi. Kolega Aleš je strojívedoucím Českých drah a členem základní organizace FSČR ve Valašském Meziříčí.

Naše srdečné poděkování za všestrannou podporu této letos premiérového a velmi zdařilého turnaje patří nejen všem jeho účastníkům, ale v neposlední řadě především prezidentovi Federace strojívedouců České republiky.

Marek Vojkavka  
ZO FSČR Krnov



## Plzeňáci závodili na motokárách

V pořadí již 5. ročník Memoriálu Vojty Šplíchal v závodě motokárářů uspořádali plzeňští federanti 25. října 2021. I když účast oproti rokem minulým byla slabší, i tak bylo v plzeňské KartAréně U Ježíška na co koukat.

Závodníci šli do boje za vítězstvím s plným nasazením. Motory burácely, pneumatiky kvílely, nikdo nikomu nic nedaroval, a tak po uprnutých bojích na pomyslné stupni vítězů vystoupali tito naši kolegové: 1. místo Václav Šlajs, 2. místo Tomáš Mach a na 3. místě se umístil Michal Pelíšek (všichni ČD Cargo).

Václav Šlajs před Tomášem Machem (oba na snímku) zvítězil s nepatrným náskokem



0,451 vteřiny. Na druhé fotografii, která byla pořízena po závěrečné finálové jízdě Memoriálu Vojty Šplíchal, jsou zprava tak, jak se umístili: vítěz Václav Šlajs, Tomáš Mach,

Michal Pelíšek a ing. Petr Sobas. Úplně vlevo je na záběru Radomíra Bláhová.

Jaromír Ott  
Foto: Petra Křelinová

## Společenská rubrika



K poslednímu dni minulého roku ukončil svou profesní dráhu strojívedoucí ČD, dlouholetý a úspěšný předseda ZO FS Pardubice pan **Jan Tomášek**. V letech strávených v této funkci se podílel na organizaci mnoha úspěšných akcí a vždy se aktivně bral za oprávněné zájmy strojívedouců. Za to vše Honzovi patří náš dík a do dalších let mu přejeme hlavně zdraví, pohodu a ještě mnoho kilometrů na kole nebo na běžkách.

\*\*\*

V prvních dvou měsících tohoto roku oslavili svá životní jubilea naši kolegové ze ZO FS Pardubice, pánové **Petr Lehár** (60 let) a **Robert Turina** (50 let). Do dalších let jim přejeme mnoho štěstí a pevné zdraví.

\*\*\*

V březnu slaví své sedmdesáté narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojívedouců: 14. března **Jiří Škrdla**, 22. března **Jiří Král** a 25. března **Jiří Římal**. K tomuto významnému výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

\*\*\*

Kolega strojívedoucí depa ČD Karlovy Vary **Vít Vaněk** se dne 11. 3. 2022 dožívá

krásných 50 let. Do další 50 Ti, Víťo, přejí hodně zdraví a pohody kolegové a kamarádi z karlovarské ZO FS.

\*\*\*

Významné životní výročí šedesáté let oslavil 9. února **Josef Bartušek**, strojívedoucí SLČ Náchod a člen ZO FS Meziměstí. K tomuto jubileu mu všichni kolegové blahopřejí a do mnoha dalších let přejí pevné zdraví, hodně elánu a životní pohody.

\*\*\*

23. února 2022 oslavil své 80. narozeniny pan **Jaroslav Salák**, člen ZO FS Horažďovice předemstí a bývalý dozorce depa v topíně Babin. Výbor, všichni kolegové a kamarádi mu k tomuto významnému životnímu jubileu přejí hlavně pevné zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě.

\*\*\*

Prvními oslavenci v ZO Brno – Maloměřice v roce 2022, jimž chceme touto cestou popřát k narozeninám, jsou lednový padesátník, kolega, **Aleš Nováček**, strojívedoucí ČD, a pan **Karel Pipek**, rovněž strojívedoucí osobní dopravy oslavující již 60 let svého života. Naše ZO jménem všech kolegů přeje hodně bezpečně ujetých kilometrů a harmonický odpočinek mezi blízkými a v rodinném kruhu. Vše si užívejte při plném zdraví.

\*\*\*

V únoru se dožívá 60. narozenin kolega **Josef Nečas**. Je strojívedoucím v ČD Cargo a dlouholetým členem ZO FSČR Brno

– Maloměřice. Přejeme vše nejlepší. Spousta v klidu odvezených vlaků a vždy úsměv na tváři. Zdraví a štěstí přejeme neomezeně. ZO FSČR Brno – Maloměřice

\*\*\*

Koncem měsíce února oslavil své životní jubileum, a to 50 let, strojívedoucí ČD pan **Radovan Lacina** ze ZO FS Valašské Meziříčí. Hodně zdraví, štěstí a osobní pohody do dalších let, doma i na trati přeje výbor a ostatní členové ZO.

\*\*\*

Životní výročí oslavili či oslaví naši kolegové **Petr Braš** 55 let (19. 1.), **Artur Sadový** 55 let (22. 1.), **Libor Pinkas** 55 let (5. 3.) a **Miroslav Sýkora** 60 let (27. 1.). Srdečně přejeme hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti. ZO FS Ostrava – Cargo

\*\*\*

31. ledna 2022 oslavil své životní jubileum 75. narozeniny emeritní strojívedoucí pan **Miloš Dubský**. K tomuto výročí mu srdečně blahopřejí, pevné zdraví, stále štěstí a hodně spokojenosti přejí kolegové z Karlovarského klubu emeritních strojívedouců.

\*\*\*

Na konci měsíce ledna roku 2022 ukončil svoji pouť s železným ořem náš dlouholetý kolega **Jaromír Skypala**. Do dalších let zasluženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové ZO FSČR Přerov

\*\*\*

Významná životní jubilea oslavili či oslaví tito naši kolegové: 55 let **Stanislav Kladivo** (6. 3.); 60 let **Jan Zuščík** (29. 1.); 65 let **Milan Kaplan** (3. 1.), **Jiří Zedník** (7. 3.); 70 let **Jiří Trhák** (18. 1.), **Miroslav Král** (15. 2.), **Čestmír Vainert** (6. 3.); 90 let **Miroslav Volman** (23. 1.), **Jaroslav Peřina** (23. 1.). Do důchodu odešel náš kolega **Petr Svoboda**, který svou pracovní kariéru ukončil k 31. 12. 2021. Všem zmíněným kolegům srdečně přejeme mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti. ZO Federace strojívedouců ČR Louny

\*\*\*

V lednu oslavili svá jubilea 75 let naši kolegové **Jiří Mikyska** (25. 1.) a **Josef Matyáš** (29. 1.). Srdečně jim přejeme hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti. ZO FS Letohrad

\*\*\*

Svá výročí 60 let oslavili naši kolegové **Rudolf Kadlec** (12. 1.) a **Pavel Novák** (16. 2.). Srdečně jim blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme hlavně pevné zdraví, hodně štěstí a pohody. ZO FS Ústí nad Labem

\*\*\*

V polovině ledna využil možnost odchodu do důchodu kolega, náš kamarád, strojívedoucí **Ladislav Rafaj** z ČD Cargo, pracoviště Třinec. Lád'ou, užijte si pohody, nudě se vyhněte, dlouhých dalších let přejeme ze ZO FS Jablunkov.

\*\*\*

21. února oslavil šedesáté narozeniny náš kolega **Ota Burian**, člen nymburské základní organizace Federace strojívedouců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

\*\*\*

Koncem loňského roku ukončil ze zdravotních důvodů pracovní činnost na pozici strojívedoucího ČD náš kolega pan **Břetislav Klauza**. Do dalšího života mu přejeme hodně zdraví, štěstí a životní pohody. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek-Místek

\*\*\*

V loňském roce oslavili svá životní jubilea tito naši členové, pánové důchodci: 65 let **Václav Šlahař**, **Libor Míkoláš**; 70 let **Libor Slanina**, **Antonín Kalus**, **Antonín Kačmarčík**, **Václav Nytra**, **Stanislav Žvak**, **Pavel Huraj**, **Václav Rodek**, **Miroslav Vojtek**; 75 let **Jiří Novosák**, **Jan Šiffner**; 80 let **Karel Štěřba**, **Arnold Hölbling**; 81 let **Milan Petroš**; 83 let **Miloslav Holemář**; 84 let **Jan Ručka**; 86 let **Karel Kunčický**; 87 let **Karel Fišer** a 88 let **Josef Brezina**. Do dalších let hodně zdraví, štěstí a životní pohody přeje výbor a všichni členové ZO FS Frýdek-Místek.

\*\*\*

V měsíci únoru oslavili svá životní jubilea naši členové chomutovské ZO FS. 4. února oslavil 60. narozeniny strojívedoucí ČD pan **Miroslav Kukuc** a 75. narozeniny oslavil 6. února strojívedoucí ve výslužbě pan **František Pánek**. Oběma kolegům srdečně blahopřejeme a do dalších let mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti přejí všichni členové ZO FS Chomutov.

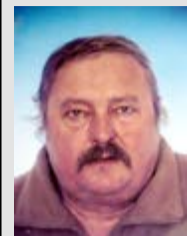
\*\*\*

V měsíci únoru oslavili dva naši členové kulaté výročí 60 let. Jedná se o strojívedoucího ČD pana **Jiřího Rygla**, který brázdí tratě okolo Okříšek, a strojívedoucího ČD Cargo pana **Vlastimila Mutla** fungujícího v režimu netopýr. Výbor a členové ZOFS Jihlava oběma kolegům přejí pevné zdraví a mnoho životní pohody do dalších let.

\*\*\*

Dne 1. 3. 2022 oslaví své šedesáté narozeniny kolega **Ivan Mulencko**, člen základní organizace Kolín. K tomuto významnému výročí blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Kolín

## Poslední rozloučení



Dne 11. 1. 2022 nás navždy opustil ve věku 72 let bývalý kolega strojívedoucí ve výslužbě pan **Vlastimil Heckel** (přezdívaný „Ministr“) ze ZO FS Šumperk. Narodil se v Gottwaldově (Zlíně), kam se celý život vracel, když měl volno nebo dovolenou, na chatu se zahradou. Tam ukončil základní povinnou docházku. A protože jeho snem byly odjakživa mašiny a železnice, nastoupil na SOU železniční v Šumperku, jako budoucí elektromechanik pro depo Přerov.

Po vyučení odešel do Prahy, kde pracoval jako topič parních lokomotiv. Po nějaké době se však vrátil zpět na Šumperko a nastoupil do depa Hanušovice, kde pracoval ve stejné funkci topiče. Zanedlouho mu okolnosti umožnily přestup do Šumperka, odkud v roce 1969 narukoval na půl roku k železničnímu vojsku v Bohumíně. Tam si poté splnil svůj sen a přání složením potřebných zkoušek na strojívedoucího parních lokomotiv.

Po ukončení základní vojenské služby se vrátil zpět do Šumperka, již jako voplatný strojívedoucí parních lokomotiv. Jeho oblíbenými byly „Ušák“, „Čtyřkolák“, „Křemák“ a samozřejmě „Štokr“. Posléze časem a vývojem modernějších hnacích vozidel začal pracovat jako strojívedoucí motorových lokomotiv a vozů. Na motorech a traktorech také svoji celoživotní pouť po kolejích, nejen Šumperka, v roce 2012 odchodem na zasloužený odpočinek, ukončil.

Všichni, kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.



S úctou výbor ZO FS Šumperk

\*\*\*



Dne 13. 1. 2022 nás opustil ve věku nedožitých 67 let bývalý kolega, kamarád, dlouhodobý člen výboru ZO FS Šumperk a skromný člověk, pan **Jiří Obruča**.

Jirka byl po celý svůj život oddaný dráze a mašinkám všech typů a traktů.

Po maturitě na Střední průmyslové škole v roce 1974 odešel do Nymburka, kde po vykonání všech zkoušek pracoval jako strojívedoucí do roku 1977. V tomto roce přestoupil do lokomotivního depa v Šumperku, kde již zůstal až do odchodu na zasloužený odpočinek. Jezdil na všech mašinách a družích vlaků.

Byl tzv. „univerzálem“, kteří jsou i v dnešní době velmi poptáváni, pro jejich použitelnost na všechny druhy výkonů. Několik let pracoval i pro ŽOS Šumperk, později PARS Šumperk, jako strojívedoucí na zkušebních jízdách.

Bydlel v Chromči, menší obci u Bludova, kde vychovali s manželkou tři děti a postupem času svoji lásku předával i sedmi vnoučatům!

Všichni, kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

S úctou výbor ZO FS Šumperk

\*\*\*

Vážený kolegové, se zármutkem oznamujeme, že dne 23. ledna 2022 nás po dlouhé těžké nemoci ve věku 60 let opustil náš kolega a kamarád, pan **Michal Příbání** z chomutovské ZO FS. 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 strojívedouců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz. Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redaktor Mgr. Jan Kratochvíl, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

