

● Kdo z nás nekontroluje posunovače otevřeným oknem? ...str. 2 ● Jen doufat nestačí ...str. 2 ● Koupí dopravci nový rádiový systém? ...str. 2 ● Výhrady k závěrečné zprávě Drážní inspekce ...str. 3 ● O slepé spravedlnosti ... str. 3 ● Kocour slaví pětáctýřicítiny ...str. 4 ● Připomenutí nehody u Českého Brodu a u Krouny ...str. 4 ● Sportovní pozvánky ...str. 4 ● O železnici vzhůru nohama - druhá část ... str. 5 ● Jaký zvolit v létě pitný režim? ...str. 6 ●

číslo 13-14

29. července 2022
ročník 75



Zájmy strojevodce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVODCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Občas není problém v klimatizaci, ale v její obsluze Pozor na teplotní šok

Od doby, co musí lidé pracovat v téměř uzavřeném prostředí a nemohou se v něm příliš hýbat, hrozí jim v závislosti na vnějších podmínkách příliš velké teplo, nebo naopak chladno. Jiné to není ani v lokomotivách.



ministerstva zdravotnictví. V lokomotivách se vedro zahánělo ventilátory, v zimě se v kabině topilo výměníkem tepla umístěným převážně u nohou strojevodce. V létě tedy jely ventilátory naplno a byla spuštěna okna. Bylo to dosti úmorné a asi lze pochopit některé strojevodce, když si během jízdy při čtyřicetistupňovém vedru otevřeli dveře kabiny, i když je to proti předpisům. Čerstvý vzduch se na stanoviště vhněl nasávacími mřížkami nebo větracími klapkami ve střeše (například v sergijích nebo karkulkách).

„Klimatizace se do našich lokomotiv začala instalovat v 80. letech minulého století. Byly to řady 163 a 363, z motoráků pak 842. Byly to přístroje, která vyráběla na Slovensku firma Calex ve Zlatých Moravcích, původně určené pro kombajny nebo traktory. Měla dvě jednotky a jeden kompresor. Jako chladící médium sloužil zpočátku freon, později bylo bezfreonové,“ pokračuje inženýr Bittner.

Lokomotivy v 90. letech už byly klimatizací vybaveny z výroby (řady 380, 471, 843), některé později prošly modernizací a byla do nich nová modernější klimatizace dodatečně instalována (814, 854). „Pravda ale je, že mnoho strojevodců s klimatizací neumí příliš zacházet. I když součástí osvědčení na každou řadu je samozřejmě i znalost ovládání klimatizace, umějí ji obsluhovat, ale někteří ji správně nenastavují. Zejména jde o nastavení příliš nízké teploty ve srovnání s vnější teplotou okolí. Další podmínkou je správná údržba. Odtud pak mnohdy pramení jejich nespokojenost s danými přístroji.“ dodává Jaromír Bittner.

Kombajny a lokomotivy

Od začátku 60. let minulého století musela projít každá nově vyrobená lokomotiva zkouškami, do nichž také náležely zkoušky hygienické (hluk, vibrace, topení, větrání) podle požadavků

Když hrozí astma

Na problémy s nesprávným fungováním klimatizace upozorňuje ředitel Státního zdravotního ústavu v Ostrově Eduard Ježa. „Jednou situací je

moment, při kterém jsou na klimatizaci nastaveny příliš nízké teploty a výdychy, tedy vzduch, kterým se ovdušují, jsou nesprávně zaměřeny. Studený vzduch je tak veden přímo na osoby, pobývající v klimatizovaném prostoru. Pak může dojít např. k zatahnutí trapézových svalů nebo bolestem krční páteře, které může vést až k jejímu zablokování. Je tu i možnost vzniku revmatického onemocnění. Stran nesprávné údržby: Klimatizace odebírá ze vzduchu vlhkost, která se sráží ve výparníku. Vlivem zachycených nečistot tam vzniká příhodné prostředí pro množení bakterií a plísní. To v nejlepším případě povede „pouze“ k tomu, že budeme v klimatizovaném prostoru požívat tzv. zatuchlý vzduch. Horší ale je, že budeme do daného prostoru vhnět i mikroskopické částičky alergenní zachycených ve výparníku. Ty jsou pak vdechovány, což může vést k alergickým projevům, tedy ke kašli, zarudnutí očí a v nejzávažnějším případě může dojít až k rozvinutí astmatu.“

Důležité prostory

Podle ředitele Ježa závisí nastavení klimatizace na prostoru, ve kterém ji používáme. V pracovním prostředí jsou pro klimatizovanou pracovní legislativou upravené teploty v rozmezí 20 °C až 24,5 °C, liší se podle typu činnosti. Pro obchodní prostory například platí, že by teplota v teplém období roku neměla překročit 23 °C. V ostatních prostorech je třeba teplotu nastavit s ohledem na to, co je uživateli příjemné. Platí základní doporučení – teplota v klimatizovaném prostředí by měla maximálně o 8 °C nižší než ve venkovním prostoru. V opačném případě může docházet při přechodu ven k velkým teplotním šokům vedoucím v lepším případě k rýmě, v horším až k propuknutí angíny. **Text a foto Martin Ježek** (k tématu - str. 2, Když není úniku)

Pracujeme na druhé změně kolektivní smlouvy ČD a. s.

V posledním červnovém týdnu obdržely odborové organizace návrh zaměstnavatele na druhou změnu podnikové kolektivní smlouvy ČD a. s., ve které je zohledněno ustanovení bodu 6.1. základního textu PKS 2022.

Ustanovení bodu 6.1 zní: „Pokud míra inflace meziročně k 30. 6. 2022 dosáhne 6 %, svolá se ve druhé polovině roku 2022 jednání, jehož obsahem bude návrh na kompenzaci formou mimořádné odměny z důvodu navýšené inflace“. Zaměstnavatel ve svém návrhu navyšuje mzdové tarify o 1 000 Kč pro každý tarifní stupeň, zároveň s tím navrhuje prodloužení účinnosti PKS 2022 ve znění navržené druhé změny až do 31. 12. 2023.

Několik dnů před předložením tohoto návrhu se konala RPO Plzeňské

oblasti a následně i schůzka zástupců ZO FS ČD Olomoucké oblasti a projednávaly se návrhy kompenzace ve znění výše uvedeného textu PKS, jakož i diskuze pro případ neuspokojivých jednání nad tzv. „inflační doložkou“. Poslední červnový den obdrželi představitelé ZO FSČR prostřednictvím e-mailové pošty společný dotaz, zda je předložený návrh druhé změny PKS pro členy přijatelný, či preferují vyplacení jednorázové odměny s tím, že o podobě PKS na rok 2023 se bude jednat samostatně a zda při neúspěšném vyjednávání

přistoupíme i k případným nátlakovým akcím vůči zaměstnavateli. Odpovědět měli do 15. července.

Způsob získání odpovědi členů na jednotlivé otázky jsme ponechali na výběrech jednotlivých ZO FSČR. Odborové organizace požádali zaměstnavatele o termín předání společného protinávrhu do 22. července. Další informace k průběhu jednání budeme předávat opět prostřednictvím e-mailů přímo na výbory ZO FSČR.

Jaroslav Vincour

NS otevřel spor mezi Škodou a ČD Miliardová arbitráž

Nejvyšší soud (NS) nařídil v minulých dnech znovu otevřít soudní spor o platnost arbitráže, na jejímž základě České dráhy doplatily strojírenské firmě Škoda Transportation 1,2 miliardy korun za dodávku lokomotiv. České dráhy uspěly s dovoláním. Žalobu, jejímž cílem bylo zrušení rozhodčího nálezu, musí znovu projednat Městský soud v Praze. Justice chybovala, když se odmítla zabývat údajnou podjatostí jednoho z rozhodců. Rozhodnutí NS je dočasně zpřístupněné na úřední desce.

Arbitráž přikla peníze Škodě Transportation. Dráhy chtěly rozhodnutí zvrátit. Uplatnily řadu právních argumentů, včetně údajné podjatosti rozhodce. Vrchní soud v Praze ale dospěl k závěru, že pokud o námitce podjatosti negativně rozhodlo předsednictvo rozhodčího soudu, nelze ji znovu přezkoumávat v řízení o žalobě před obecnými soudy. Nejvyšší instance má opačný názor, který prý vyplývá ze starší judikatury.

„Rozhodnutí odvolacího soudu o nepřipuštění možnosti soudního přezkumu rozhodnutí předsednictva rozhodčího soudu o nepodjatosti rozhodce je nutno považovat za nesprávné,“ stojí v rozhodnutí NS. České dráhy v dovolání uplatnily i některé další námitky, uspěly jen s jedinou, týkající se právě podjatosti. Stačila však ke zrušení verdiktu.

Národní dopravce si u Škody objednal 20 lokomotiv zhruba

za 2,5 miliardy. Lokomotivy měl převzít roku 2009, první stroje ale dostal až v roce 2013. Škoda obhajovala pozdní dodání změnou předpisů během vývoje lokomotiv a obrátila se na arbitrážní soud s požadavkem na doplatek kupní ceny. Dráhy se naopak dožadovaly miliardové pokuty za pozdní dodávku. Arbitráž nakonec přiznala Škodě Transportation za lokomotivy doplatek 1,2 miliardy.

Dráhy rozhodnutí arbitráže neuznaly a požadovaly u soudu jeho zrušení. Pražský městský soud však uznal rozhodnutí arbitráže za platné. Zabýval se zejména procesní stránkou vedení arbitráže. Dráhy se pak odvolávaly ještě k vrchnímu soudu, ani ten však výtky státního podniku neuznal jako důvodné a potvrdil původní rozhodnutí. Poukázal mimo jiné i na rozhodčí doložku, která byla součástí smlouvy mezi oběma firmami, a jež neumožňovala, aby spor řešil věcný soud. (čn)

Dopis ministra dopravy

Vážená paní, vážený pane,

velmi mě zarmoutila zpráva o tragické události, ke které došlo v pondělí 27. června v Bohumíně. Je mi líto každého lidského života, zvláště když byl zmařen při službě veřejnosti. Znovu nám to všem připomnělo, že je potřebné věnovat bezpečnosti na železnici maximální pozornost soustavně a na všech úrovních, od Vaší každodenní provozní činnosti až po mou ministerskou.

Poslední dobou se podařilo změnit řadu věcí. Například existuje MLS - Monitoring licence strojevodců, který pomáhá, abyste do práce nastupovali co nejdříve a nejsoustředěnější. Zároveň připravujeme systém ETCS, který by Vám měl významně pomoci právě v předcházení kritickým situacím. Zcela jistě se nám ale nepodaří zavedení ETCS nějak výrazně urychlit a s výhradním provozem stále počítáme až pro rok 2025. Chci Vás ale ujistit, že přes veškeré různé tlaky zavedení systému nikdo neodkládá a nebude odkládat!

Máme před sebou další náročný léto a Vy sami dobře víte, jak těžké je udržet během každé jednotlivé jízdy rozpálenou krajinou maximální pozornost a bezpečně dojet do cílové stanice. Uvítal bych, kdybyste nám pomohli zjistit, co Vám v tom nejvíce brání, jaká jsou největší rizika a největší problémy ve Vaší práci. Proto Vás během několika týdnů oslovíme s prosbou o vyplnění poměrně podrobného průzkumu, který by měl ve velké šíři pokrýt Vaše názory a zkušenosti. Na jeho přípravě spolupracujeme s Vašimi zaměstnavateli i profesními sdruženími. Dovoluji si Vás požádat, abyste dotazník v co největším rozsahu vyplnili, a současně slíbují, že se Vaším odpovědím budeme systematicky věnovat, abychom splnili naši část odpovědnosti za bezpečnost na železnici.

Přeji Vám, aby se Vám beze zbytku podařilo naplnit Váš díl zodpovědnosti. Abyste byli letos v létě úspěšní a dostali se bezpečně do cíle všech cest, které jsou před Vámi. A aby tragická událost z Bohumína pro nás všechny zůstala jediným, ale o to významnějším varováním.

Dávejte na sebe pozor!

Martin Ježek



Pátého července vozilo osobní vlaky mezi stanicemi Kolín a Žďár nad Sázavou brněnské Eso 362 165-3. Tato lokomotiva je ve zkušebním provozu s evropským zabezpečovačem ETCS a je opatřena odlišným nátěrem. Snímek byl pořízen v železniční stanici Kolín, lokomotiva je v čele vlaku Os 5913 do Žďáru nad Sázavou.

Jaroslav Krupička, Klub odložených strojevodců Lysá nad Labem.

Od vážné nehody ve výhybně Radonice uplynul rok

O slepé spravedlnosti

Loni čtvrtého srpna krátce po osmé hodině ranní došlo ve výhybně Radonice, dálkově řízené z žst. Domažlice, na trati č. 180 Plzeň – Domažlice – Furt im Wald k vážné nehodě – srážce vlaků Ex 351 a Os 7406. Následky byly tragické. Zahynuli oba strojvedoucí a také jedna cestující z vlaku Os 7406. Dalších 56 osob utrpělo zranění různé závažnosti. Hmotná škoda přesáhla částku 178 milionů Kč.

Nehodu vyšetřovala vedle Policie ČR také Drážní inspekce. Ta vydala dne 9. března 2022 Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události č. j. 6-2220/2021/DI, ve které byl označen za jediného viníka této vážné nehody strojvedoucí Ex 351.

Mrtví nemohou být obviněni, obžalováni a postaveni před trestní senát, tedy nemohou se bránit. Tak se na pomyslné lavičce obžalovaných ocitla pozůstalá rodina strojvedoucího. Rozsudek nemohl být vynesen, ale jakoby se tak stalo. V souladu s příslušnými ustanoveními zákoníku práce nebylo

rodině přiznáno žádné odškodnění. Spravedlnost, která byla v tomto případě opravdu slepá, ovšem za nic nemůže. I zákony demokratického státu jsou někdy nelostné až kruté. Z hlediska vyššího principu mravního mohou být na jejich základě také přijímána hanebná rozhodnutí. A to se stalo i v tomto případě.

Ale vraťme se k úvodu zmíněné Závěrečné zprávě Drážní inspekce. Ta přináší více otázek než odpovědí a její obsah by měl být podroben důkladné revizi. Zde jsou společně výhrady odborové organizace Federace strojvůdců ČR a Cechu strojvůdců ČR ke zmíněné Závěrečné zprávě.

Věříme, že příslušné orgány tohoto státu nedovolí, aby rodina strojvedoucího, který položil život při výkonu služby, nebude trpět slepotou spravedlnosti a alespoň v tomto případě poohalí roušku na jejich očích. Tak, aby se při jejím pohledu nemusel nikdo stydět.

Vladimír Selucký

Výhrady k závěrečné zprávě Drážní inspekce

Jaromír Ott z plzeňské základní organizace Federace strojvůdců České republiky a Jiří Staněk z Cechu strojvůdců ČR vypracovali výhrady k Závěrečné zprávě Drážní inspekce č. j. 6-2220/2021/DI - vážná nehoda ve výhybně Radonice 4. srpna 2021, srážka vlaků Ex 351 a Os 7406 (https://www.dicr.cz/files/uploads/Zpravy/MU/DI_Radonice_210804.pdf).

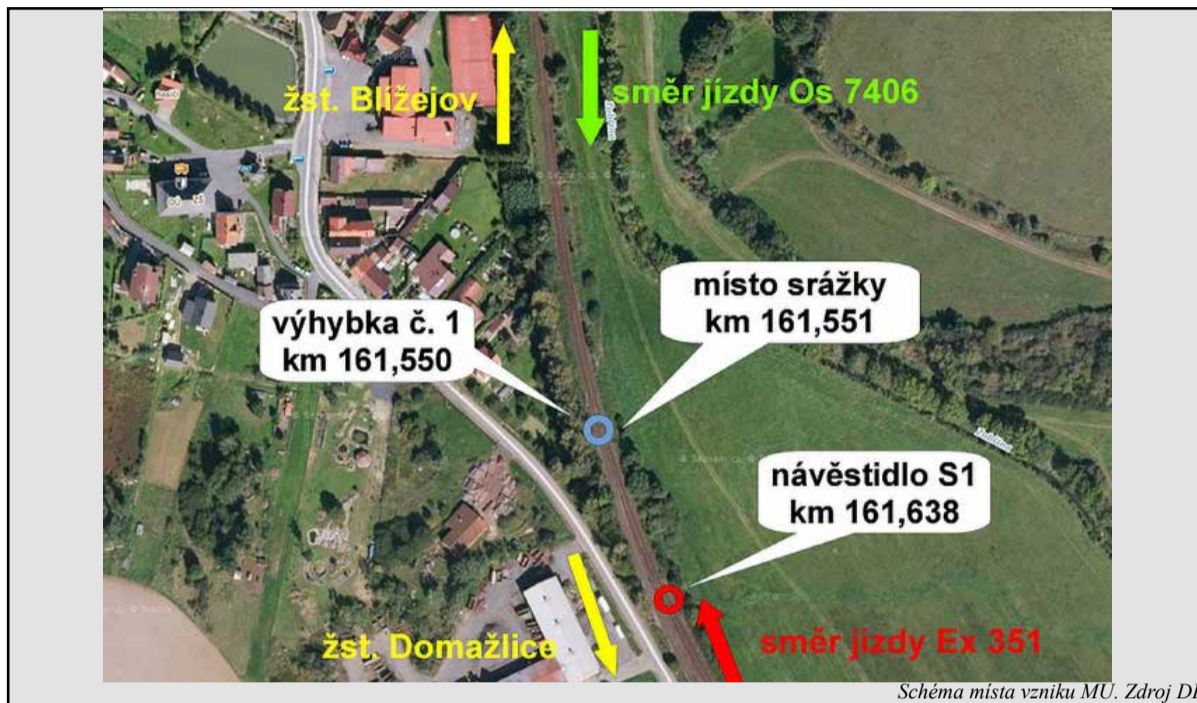


Schéma místa vzniku MU. Zdroj DI

Poděkování kolegům z FSČR a CSČR



František Kubát

Touto cestou bychom vám chtěli poděkovat za sebe i celou širší rodinu za projevovanou účasť a také za vybranou finanční podporu.

Velice si toho vážíme a děkujeme. Rádi bychom zachovali taťkův odkaz: měl rád přírodu, turistiku, práci se dřevem, práci v lese a nezištně pomáhal ostatním. Vámi vybrané finanční prostředky tedy použijeme v tomto duchu. Máme v plánu z vlastního lesa, o který se taťka s mamkou pečlivě staral, zajistit dřevo na výrobu turistických laviček a posezení. Sami nebo s pomocí přátel pak lavičky vyrobíme a následně umístíme na vybraná místa v přírodě. Pokud

to bude možné, vysadíme u lavičky také strom. Vhodná místa dáváme do mapy, kam můžete svým návrhem přispět i vy. <https://www.mapotic.com/frantovo-lavicky>

Budete-li mít při svých toulkách přírodou cestu okolo některé z těchto laviček, využijte je k odpočinku a zavzpomínejte!

Za pozůstalé po strojvedoucím Františku Kubátovi, který tragicky zahynul při železniční nehodě v Milavčích 4. srpna 2021, manželka Miroslava a synové Jan a Martin.



Podle Závěrečné zprávy (ZZ) při srážce Ex 351 s Os 7406 ve výhybně Radonice, dálkově řízené z žst. Domažlice, došlo k usmrcení tří osob (strojvedoucí obou vlaků a cestující) a hmotná škoda dosáhla výše 178 108 332 Kč.

SZZ výhybny Radonice ani žst. Domažlice, není vybavena diagnostickým zařízením s možností ukládání dat, tedy archivací své činnosti. Je s podivem, že frekventovaná trať s mezinárodním provozem takové zařízení nemá.

Ohledání návěstidel ve výhybně Radonice (str. 16.)

V Závěrečné zprávě jsou uváděny údaje o vzdálenostech, odkud jsou návěstidla bezpečně viditelná. Postrádáme však údaje o tom, do jakého směru a jak velký úhel pokrývala maximální svítivost červeného světla, návěstí stůj. Respektive na jakou vzdálenost bylo možné bezpečně vidět návěst stůj na odj. náv. S1, které je v Radonické výhybně situované v oblouku. Dále zda bylo bezprostředně po nehodovém ději provedeno měření napětí na žárovkách a izolačního odporu návěstidel od PŘS až po odjezdové návěstidlo S1 výhybny Radonice. Viz vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupů při vzniku mimořádných událostí na dráhách, § 9 odst. 4 písm. e) – Opatření na místě mimořádné události: *zjistí a zapíše stav sdělovacího a zabezpečovacího zařízení na dráze, zejména stav bezpečnostních závěrů, počítadel, stav návěstidel, postavení výhybek, zajistí elektronický, záznam o činnosti zařízení a jeho vyhodnocení. § 9 odst. 4 písm. j) : vyhotoví dokumentaci stavu dotčené dopravní cesty dráhy ...*

Ze ZZ nevíme nic o stavu svršku, typu kolejnic (například S 49, R 65, UIC 60) nebo zda jde o bezstykovou kolej atp. Pro potřeby případných výpočtů jsou tyto údaje nezbytné. Při vážné nehodě s tak tragickými následky měly být všechny tyto údaje spolehlivě zjištěny, a v ZZ zaznamenány.

K hnacímu vozidlu (HDV) 223.066-2 vlaku Ex 351 (str. 25, 26)

Odjezd z žst. Domažlice v 8.01:09. Po ujetí dráhy 6390 m při rychlosti 78 km/h v 8.06:56 (347s t. j. 5 min 47 s) bylo zahájeno rychločinné brzdění. Jak bylo rychločinné brzdění aktivováno? Bylo to strojvedoucím rychlobrzdou nebo vlakovým zabezpečovacím zařízením SIFA? Existuje záznam o této aktivaci nebo možnost, jak tento podstatný údaj zjistit pro správné vyšetření MU? Byl si vědom DU této absence při schválení provozu HV této řady na našich tratích?

Ve zprávě postrádáme vyhodnocení, kdy byla lokomotiva 233 ve výkonu,

nebo kdy jela výběhem. Byla řízena v režimu na „automatiku“? Od PŘS až do výhybny Radonice je jízda v klesání 4,13 – 5,90 – 4,61 promile.

Jak a v jakých intervalech byl obsluhován zabezpečovací systém SIFA? Opět postrádáme podstatný údaj v ZZ., zejména pro jízdu z Domažlic do výhybny Radonice.

Lze oprávněně konstatovat, že případně vybavení lok. 233 naším vlakovým zabezpečovačem, s podstatně kratším intervalem obsluhy a vybavení tlačítka bdělosti, by s pravděpodobností hraničící s jistotou zabránil vzniku této MU nebo alespoň podstatně zmínil její tragické následky.

Vlak Ex 351 a další Ex vlaky vedené lokomotivami německého dopravce ujedou s tímto vlakovým zabezpečovacím zařízením do Plzně vzdálenost více než 80 km. Drážní úřad jako vrcholový bezpečnostní orgán ve věcech drážní dopravy a bezpečného provozování drážní dopravy, neměl za těchto podmínek provoz HV ř. 223 na tratích SŽ povolit.

K HDV 844.006-7 vlaku Os 7406 (str. 26)

Z elektronického záznamu je patrný přesný průběh jízdy, kdy bylo HDV ve výkonu, kdy ve výběhu, kdy byla použita dynamická brzda, obslužení tlačítka bdělosti – VZ byl v průběhu jízdy strojvedoucím pravidelně obsluhován.

Výpravčí žst. Domažlice (str.31) ...

...okamžitě volal linku 155, protože mu bylo jasné, že se oba vlaky srazily... Kdy bylo na dispečinku ZZS volání přijato? Tyto údaje ZZS zaznamenává.

Svědék (str. 35) technik SZT...

...tedy osoba, která má mít perfektní znalost návěstí a návěstidel: Stál před budovou výhybny Radonice...odjezdové návěstidlo ve směru do Domažlic (odj. n. L 2) svítilo v poloze „Volno“. Vlak Os 7406 měl postaveno na SK č. 2 a ze SK č. 2 na SK č. 1. Na odjezdovém návěstidle L 2 tedy nemohla svítit návěst „Volno“!

Svědék (str. 37) strojvedoucí, kolega

Strojvedoucí Ex 351 byl jeden z nejvyhlášenějších a respektovaných strojvedoucích jak na české, tak i německé straně. V ZZ chybí údaje o kontrolách ze strany kontrolorů vozby, případné nedostatky, výjimečné činy – odměny. Jednalo se o velmi zkušeného zaměstnance, který velmi dobře znal traťové poměry a GVD na této trati. Je proto velmi nepravděpodobné, že by se během jízdy z žst. Domažlice do výhybny Radonice v čase 5 min. 47sec. dopustil

nedbalostního jednání, které vyústilo ve srážku s Os 7406. Zejména když ze ZZ zprávy vyplývá, že se jednalo o naprosto pravidelně křižování zmiňovaných vlaků v pravidelném čase.

Pracovní faktory (str. 45) ...

...vpravo i vlevo od SK a TK ve směru jízdy obou vlaků se nacházela vzrostlá vegetace neomezující však viditelnost hlavních návěstidel výhybny Radonice. Chybí údaj o tom, zda tato vegetace rostla v ochranném pásmu dráhy a zda její velikost nemohla ovlivnit výhled na trať. Při příznivých rozhledových poměrech mohl mít strojvedoucí Os 7406 po aktivaci rychločinného brzdění potřebný čas alespoň opustit stanoviště strojvedoucího...

Str. 50, bod 5.1

Příspějící faktor MU nebyl zjištěn. Systémová příčina nebyla DI zjištěna. Bod 5.2 – Provozovatel dráhy (Správa železnic) nepřijal a nevydal žádná opatření. Právě systém zabezpečení drážního provozu jako v tomto případě, vytváří dnes a denně předpoklady pro vznik dalších mimořádných událostí.

V ZZ se uvádí ze Znaleckého posudku, že v době okamžiku srážky byly vykazány známky životní reakce strojvedoucího. Nelze ovšem vyloučit možnost zdravotní indispozice strojvedoucího Ex 351. Ta mohla být pravou příčinou MU v souvislosti s obsluhou bezpečnostního systému SIFA v poměrně dlouhém intervalu obsluhy - - 35 sekund, tzn. ujetí dráhy cca 800 m.

K části pojednávající o HDV ř. 223

Lze k ní dodat, že za příspěvní Drážního úřadu nebyly obecně vytvořeny a dodrženy podmínky pro zaměstnance, které předpokládá zákoník práce a obsažené v ustanovení §§ 101, 102, 224 a 302.

Pokud by strojvedoucí Ex 351 tuto tragickou MU přežil, tak by byl na základě ZZ DI obviněn ze spáchání přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273, odst. 1, 2, 3 a 4 trestního zákoníku a ohrožen trestní sazbou tří až deset let a trestem zákazu činnosti (§73 tr. zák.) na dobu 1–10 let. Podle § 11 odst. 1 písm. e) trestního řádu trestní stíhání nelze zahájit, a bylo-li již zahájeno, nelze v něm pokračovat a musí být zastaveno v případě úmrtí...

K poznámce o prohlídce návěstidel

Měření napětí a izolačního odporu je běžně prováděno, viz např. ZZ DI k MU ze dne 5. 3. 2019 Brno hl. n., 2. 3. 2019 Praha Smíchov, 4. 12. 2017 Bylnice, 10. 5. 2021 Praha-Masarykovo nádr.

Jaromír Ott, Jiří Staněk

V Muzeu Kraslické dráhy otevřeli potřinácté Svezte se starým motorákem

Už v dubnu byla zahájena v pořadí třináctá sezóna v Muzeu Kraslické dráhy. Expozice, která přibližuje pestrou historii a technické zajímavosti nejen regionální trati Sokolov – Kraslice – Klingenthal, ale i dalších drah na české i saské straně státní hranice, je umístěna v novorenesančním objektu bývalé nádražní restaurace ŽST Kraslice.

Zájemce v muzeu najde skoro tisícovku exponátů z různých odvětví železničního provozu. Nejcennější exponáty jsou z oboru sdělovací a zabezpečovací techniky. Největším je kolejová uzávěra, která ještě před několika lety sloužila na nádraží v Sokolově nebo mechanické vjezdové návěstidlo. Nejen odborníka zaujmou stavědlové přístroje bývalých ČSD i unikátní aparát saských železnic z konce 19. století. Prostřednictvím řady výstavních panelů

získá návštěvník přehled o kolejových vozidlech, která byla nebo jsou na Kraslické dráze provozována. Vozby se týkají i mnohé vystavené předměty.

Letošní rok přináší několik novinek. Postupně je budována nová část expozice věnovaná hornictví v regionu a jeho vztahu ke kolejové dopravě. Týká se nejen dobývání hnědého uhlí na Sokolovsku, ale i těžby rud v nejzápadnější části Krušných hor. Právě bahnácká činnost byla podnětem ke vzniku

většiny sídel kolem Kraslické dráhy.

Největší novinkou je pak možnost svezení se historickou motorovou soupravou německých železnic z 50. let (motorový vůz řady 772 a řídicí vůz ř. 972) v trase Kraslice – Zwotental – Adorf (Vogtland) a zpět. Muzeum bude otevřeno každou sobotu až do 1. října vždy od 9 do 16 hodin a navíc také ve dnech jízdy „Musikwinkel-Expressu“.

Robert Koutný



Kocour slaví pětáctýřicátiny



Lokomotiva s označením 742 (T466.2, někde se jí říká kocour) letos slaví 45 let od svého uvedení do provozu. Nemá smysl se o těchto strojích moc rozepisovat, neboť je zná pro jejich rozšířenost každý strojvedoucí.

Lokomotivy jsou odvozeny od průmyslových strojů řady 740 (T448). Po ukončení vývoje byla ihned zahájena výroba šedesáti lokomotiv první série bez zkušebního provozu. Stroj 742.037 byl vyprodukován jako desátitisícová lokomotiva v ČKD Praha (na čb snímcích). Od druhé série byly dodávány s vícenásobným řízením. Celkem v devíti výrobních sériích bylo vyrobeno 453 lokomotiv, 41 pak pro průmysl

a železniční vojsko. Výroba byla ukončena v roce 1986. Stroj 742.369 byl osazen elektronickým regulátorem a zkoušen na trati Tanvald-Harrachov. Dal podnět pro výrobu deseti lokomotiv řady 743 v letech 1987 - 1988 pro sklonově náročné úseky. Dnes z některých zrušených strojů po odstrojení vzniká nová řada 742.7.

Pavel Mlejnek, foto konstruktér ČKD Praha Ladislav Novák



Mistrovství v netradičním triatlonu, běh na Spálov Sportovní pozvánky

V neděli 4. září se koná Mistrovství České republiky železničářů v netradičním triatlonu XXXV. LOKOMUŽ 2022 a XXXI. Memoriál Edy Vraštila.

Účastníci absolvují tři disciplíny (triatlon) v těchto objemech: 300 m plavání, 40 km jízda na kole, 10 km běh, měří se celkový čas. Místo startu: přehrada Fojtka, Mníšek u Liberce. Závod proběhne v kategoriích: M – do 40 let, V – nad 40 let (rozhoduje datum konání závodu), F – ženy. Časové limity: plavání do 10:30, kolo do 13:30, běh do 15:30. Odstoupení ze závodu je nutno nahlásit pořadateli. Registrace před startem a předání kol do depa končí v 9:00 hod. Pořadatel vyžaduje ochranou cyklistickou přilbu pro jízdu na kole.

Přihlášky do 28. srpna přijímá ředitel závodu Pavel Semecký – Hyberská 13, Praha 1, 110 00, telefon: 773 008 910, e-mail: semeckypavel@seznam.cz. Soutěž se může zúčastnit každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance ČD, ČD Cargo. Pořadatel případně zajistí pro zájemce ubytování od 3. do 5. 9. Zájemci o pořadatelskou a rozhodčí službu se přihlašují: Pavel Semecký nebo Ivan Nevrlý (tel. 607 601 927).

Hlavní pořadatelem je prezidium FSCŘ ve spolupráci s akciovými společnostmi

ČD a ČD Cargo. Akce je financovaná z Centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo.

Společně na Spálov

V sobotu 27. srpna se uskuteční již 22. ročník amatérského dálkového běhu a 21. ročník dálkového pochodu Tanvald–Spálov, který pořádají akciové společnosti České dráhy a ČD Cargo, a Federace strojvedouců České republiky. Délka běžecské trati i pochodu je 18,6 km. Start běhu se uskuteční v 10:00 hod. na tanvaldském vlakovém nádraží. Start pochodu je v 9:45 až 10:15 hod. Tamtéž se také od 8:30 do 9:45 hod. koná prezentace účastníků. Trasa trati je z tanvaldského vlakového nádraží vedena přes Popelnice, Svárov, Velké Hamry, Plavy, Lhotku, zámek Návárov, Jesenný, Bohuňovsko, závěr údolím Kamenice po červené turistické značce až do Spálova. Cíl se nachází v prostoru mezi železniční zastávkou a restaurací Na Spálově.

V cíli vyhlášení výsledků vytrvalostního běhu. Věcné ceny budou připraveny pro první tři v běžecských kategoriích. Kontakt na pořadatele: Pavel Semecký, tel. 773 008 910, e-mail: semeckypavel@seznam.cz. (pas)

Připomenutí nehody u Českého Brodu

Je to již téměř dva roky od nehody u Českého Brodu, při které přišel o život náš kolega a kamarád Martin Henych. Jelikož Martin byl také oblíbeným vedoucím dětských táborů pořádaných Federací strojvedouců České republiky ZO Pardubice a datum nehody se bohužel v drtivě většině případů kryje s termínem letního dětského tábora v Jívce, rozhodli jsme se, že si toto smutné výročí budeme připomínat o měsíc dříve, než k němu došlo. Z těchto důvodů došlo k odhalení pomníčku v Českém Brodu v úterý 14. června za účasti některých Martinových kamarádů a kolegů ze ZO FSCŘ Pardubice a také manželky Petry. Setkání poblíž místa nehody bude i v příštích letech pevně spojeno s tímto datem uprostřed červnových dnů.

David Votroubek



Výlet k pomníčku v Krouně ZO FS Polička uspořádala 24. června 27. ročník Výletu k pomníčku v Krouně. Na tomto místě došlo ve stejný den před sedmadvaceti lety k tragické železniční nehodě při níž zahynulo 19 osob. Mezi oběťmi tohoto neštěstí byl i náš kolega a velký kamarád, strojvedoucí Josef

Kučera. Každoročně se u pomníčku scházíme, abychom společně utčili památku oběti této smutné události. Také letošního setkání se zúčastnila rodina Kučerova, za vedení RPP Česká Třebová Jiří Slezák a David Vavroušek. Dále pak kolegové z České Třebové, Pardubice a Chocně. Josef Bouška, foto Milan Chmel

Jak je to s tou elektrifikací a modernizací? O železnici vzhůru nohama (2)

Kamil Bureš se v druhé části své úvahy snaží už bez politicko-filozofického úvodu „nahmatat“ další bolavá místa naší železnice.

Dostatečná komunikace předchází mnoha nedorozuměním, ovšem nejen na úrovni krajské politiky se tímto heslem nikdo neřídí. Proto přihlížíme, jak se na elektrifikované trati preferuje nezávislá trakce přesně tak, jak je tomu od GVD 2020 mezi Ústím nad Orlicí, Letohradem a Lichkovem (zde společnost Leo Express Tenders provozuje motorové jednotky řady 846 a těch pár nákladů v čele s elektrickou lokomotivou tuto trať nespasí; elektrifikace z Ústí nad Orlicí ve směru na státní hranici s Polskem tak zcela pozbyla významu).

Silva Nortica ožívá

Poskytují další důkaz, jak je naše železnice vzhůru nohama - tam, kde elektrifikace je, není plně, nebo vůbec využita (viz také zmiňovaný úsek trati 505A mezi Choconí a Týništěm nad Orlicí), tam, kde by byla nanejvýš žádoucí, do dnes chybí. Příkladem budiž trať 705C mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi. Po zatrolejování této malebné regionálky by jednak vznikla výhodná odklonová trasa pro IV. koridor do Českých Budějovic, ale především by odpadly ve Veselí přepřahy pražských rychlíků, které po dlouhých desetiletích ztraktivily cestování mezi hlavním městem, Třeboní a vodáky oblíbenými destinacemi. A co víc? Červnová vydání časopisů „ČD pro vás“ a „Železničář“ přinesla informaci, že od 11. prosince 2022 s novým jízdním řádem propojí rychlíky „Silva Nortica“ Prahu a Vídeň po dráze Františka Josefa I., tedy právě přes Tábor a Třeboň. Jen díky absenci elektrifikace na trati 705C se zbytečně prodlouží jízdní doby o více jak 20 minut kvůli přepřahům ve Veselí nad Lužnicí a Českých Velenicích. Přitom národní dopravce disponuje třísystémovými elektrickými lokomotivami, které by zvládly jízdu mezi oběma hlavními městy bez přepřahů. Co tomu brání? Možná víc než chybějící elektrifikace mezi Veselím a Velenicemi ty nekonečné sliby či nepromyšlený generel rozvoje české železniční sítě. A to ani nemluvíme o archaismech, se kterými se zde strojvedoucí i v 21. století setkávají – stanice s nezávislými mechanickými (navíc skupinovými) návěstidly v Majdaleně a Suchdolu nad Lužnicí. Tady se prostě zastaví čas i přesto, že už za čtyři měsíce budou oblast Vitorazska brázdí mezinárodní rychlíky.

ČR versus Evropa

A ještě jedno zamyšlení - Mladá Fronta přišla ve čtvrtek 12. května 2022 se zajímavou reportáží „Co nejvíc tratí pod elektrickými dráty“. Z řádků tak trochu mrazí, neboť z celkových více než devíti tisíc kilometrů je u nás elektrifikována zhruba třetina tratí. Že jsme vůči civilizované Evropě opravdu hodně zaostali, svědčí srovnání – u jižních sousedů mohou elektrické lokomotivy vyjet na tři čtvrtiny sítě (!!!), polovinu tratí pod dráty má Německo a Polsko ještě o desetinu víc. U nás se zvažuje elektrifikace z Jaroměře do Trutnova a Svobody nad Úpou, z Břeclavi do Znojma, z Tišnova přes Bystřici nad Pernštejnem do Žďáru nad Sázavou, z Pardubic přes Hlinsko do Havlíčkova Brodu, ale také na trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun, která je označena jako 520A a úsek mezi stanicemi Beroun-Závodí a Beroun jako 520E. Tato poslední zmiňovaná regionální dráha, která je o 5 km kratší než její dvoukolejná paralela v údolí Berounky, vyniká náročnými sklonovými poměry sahajícími i přes hodnotu 27 ‰, především ale může fungovat jako odklonová trasa pro III. koridor mezi hlavním městem a Berounem.

Svou slávu s mezinárodními expresy vedenými lokomotivou nezávislé trakce již několikrát zažila, mohla ji znovu oprástit i letos 30. června, kdy se na trať 521B u Karlštejna sesunula část skalního masivu a koridor byl neprůjezdný.

Limity optimalizace

Je však otázkou, jestli se vyplatí tratě jen elektrifikovat, nebo rovnou investovat do jejich zásadní modernizace, zdvoukolejnění, napřímení oblouků, přeložek nevyhovujících úseků a odstranění dopravních archaismů (např. na trati 323D Břeclav – Znojmo si i přes rozběh modernizace kolem Valtic dodnes strojvedoucí opakují Dopravní a návěstní předpis D1 z hlediska rozdělení stanic podle návěstí hlavních návěstidel: Novosedly jsou v TJR označeny písmenem „P“, Božice u Znojma „B“ a Hodonice v jednom směru „N“ a v opačném směru „B“, zbývají pak ty modernizované dopravní se závislými návěstidly a rychlostní soustavou, které se v TJR nijak neoznačují – i ty jsou zde zastoupeny). A co plánované sjednocení trakční soustavy? Vznikne po sedmi místech styku napájecích soustav ještě osmá třeba u Žďárce či Hlinska na trati 507A? Nebo už bude Správa železnic preferovat rovnou střídavou soustavu? A co Znojmo? Jak bude vypadat zaústění budoucí elektrifikované tratě 323D do stanice, která je spolu se Šatovem jedinými dvěma v našich končinách, které jsou elektrifikované střídavou trakční soustavou využívanou v Německu, Rakousku a Švýcarsku, tedy 15 kV, 16,7 Hz? V citovaném článku redaktora Tomáše Cafourka se však vedle odborných informací nejčastěji objevovalo to typicky české - větná spojení v podmiňovacím způsobu a slova „zvažujeme“, „prověřujeme“, „plánujeme“. Žijeme v České republice, kde se sliby nešetří. Realita je o poznání horší. Ty krátké tratě s nově vybudovanou elektrifikací (320F Hrušovany u Brna – Židlochovice, 320E Šakvice – Hustopeče u Brna, 535B Louka u Litvínova – Litvínov či část tratě 311C mezi Olomoucí a Uničovem) nás opravdu nespasí a směrem k vyspělým zahraničním železničním správám neposunou.

Za záchranou lokálek

Moje rozčarování podtrhuje ještě jedna skutečnost. 6. srpna 2021 jel tehdejší ministr dopravy Karel Havlíček spolu s tehdejším generálním ředitelem ČD Ivanem Bednářem a generálním ředitelem státní organizace SŽ Jiřím Svobodou na trati z Mladé Boleslavi do Mšena s cílem bojovat proti rozhodnutí Středočeského kraje o redukci osobní dopravy na tomto úseku počínaje platností GVD 2022. Pan ministr doslova řekl, že se nechce s tímto rozhodnutím smířit a bude prosazovat zachování lokálky. V letošním jízdním řádu tak na trati mezi Mladou Boleslaví a Mšenem jezdí v pracovní dny už jen 4 páry osobních vlaků, takže možná se ministerská intervence zčásti vyplatila. U ostatních ohrožených tratí se sliby o zachování provozu rozplynuly jak pára nad hrncem. Od 12. prosince 2021 tak nejezdí vlaky s přepravou cestujících mezi Vlašimí a Trhovem Štěpánovem (trať 514A), byť i sem v srpnu loňského roku ministr s delegací zavítal. Pozvání však neakceptovala hejtmanka Středočeského kraje, takže počínání tohoto úřadu ve vztahu k regionální železniční dopravě zůstalo nevysvětleno. Po 139 letech od slavnostního otevření už nevyjede žádný motoráček mezi Zlonicemi a Straškovem na jedné z tzv. podřipských lokálek (trať 530C). Co ale považuji za naprosto absurdní, je neobjednání osobních vlaků na tříkilometrové dráze z Vraňan do Lužce nad Vltavou (trať 530B), na níž byl na konci července 2020 dokončen nad Vraňansko-hořinským plavebním kanálem první zdvižný železniční most v ČR (foto č. 1). Zdvihací technologie byla osazena o více jak rok později, a tak stavba celý projekt ukončili teprve v září 2021 s tím, že do Lužce vyjel poslední pravidelný vlak s přepravou cestujících už 10. prosince 2021. Všechno všude tedy plně funkční zdvižný most v kooperaci se železniční dopravou fungoval necelé tři měsíce, přičemž hodnota investice dosáhla 188 mil. Kč bez DPH.

Pomník zbytečnosti

Dnes tedy most může zůstat trvale ve zvýšené pozici, neboť kromě příležitostných výletních vlaků zde již žádný jiný neprojde. Bohužel tento unikát v ČR vstoupí do dějin s nálepkou pomníku zbytečného vyhazování peněz a neschopnosti veřejné správy dlouhodobě plánovat. Já jsem malebnou obec Lužec nad Vltavou, která se jako jediná v ČR celá nachází na umělém ostrově (od roku 1907, kdy vznikl právě Vraňansko-hořinský kanál), navštívil ve středu 24. 11. 2021, kdy do zrušení provozu zbývalo zhruba 14 dní (foto č. 2). V obci se zhruba 1 400 obyvatelů vláda pokleslá nálada, nikdo z místních se nechtěl moc bavit. Dozvěděl jsem se, že pro záchranu osobní dopravy místní sepsali petici, ale ani ta nepomohla. Někteří kolemdoucí mně potvrdili, že vlaky zejména v ranní a odpolední přepravní špičce využívalo až 25 cestujících, proto nikdo nechápal odůvodnění radních pro dopravu Středočeského kraje, že zde motoráčky vozily vzduch. A tak se s kamennou tváří ptám: To si opravdu můžeme dovolit jen tak pro nic za nic vyhodit čtvrt miliardy (počítáno včetně DPH) za zdvižný most? Skutečně má stát a krajské samosprávy prostředky na tak marné investice?

Co z tohoto dlouhého pojednání plyne? České republice chybí jednoznačná dopravní koncepce ať už v otázce modernizace sítě, či jejího

rozšiřování. Naopak přebývá planých gest a slibů, kterým může uvěřit jen v oboru nezasvěcený člověk. Objednávky železničních spojů jsou v rukou neschopných úředníků, kteří od stolu rozhodují o osudu našich regionálních tratí, nemají potřebný přehled o drážním dění a neslyší oprávněné hlasy cestujících a odborníků. Jen těžko připouštím, že žijeme v zemi neuvěřitelných paralel - na jedné straně zástupci krajů vynášejí definitivní ortel nad údajně nerentabilními lokálkami neobjednáním spojů a ničí historické dědictví našich předků, na druhé straně utrácí značné sumy za ne zcela efektivní spoje, byť prý zapadají do vydařené dopravní koncepce. Oboje jsem snad dostatečně popsal. Zvláště v době, kdy už druhým rokem probíhá razantní modernizace uzlu Pardubice hl.n. a části trati 505C do Pardubic-Rosic nad Labem včetně zdvoukolejnění navazujícího úseku do Stěblovce a kdy jsou cestující ve směru na Hradec Králové dlouhé měsíce odkázaní na výlukové autobusy, bych očekával, že právě na trati 505A mezi Choconí a Hradcem dojde k nabídce kvalitního, přímého a rychlého spojení náhradou za jednu z možných cest přes Pardubice. Nezbývá než komentovat krátce, ale výstižně: Železnice vzhůru nohama...

Opravdu železniční doprava zrychluje?

Na závěr této části už jen krátká úvaha, jestli se další z řady líbivých proklamací rozchází s realitou, nebo ne. Bavím se nad tím, když z mnoha různých stran slyším, jak naše železniční doprava zrychluje. V letošním roce, v době extrémních výluk, kdy na tabulích odjezdů naskakují mnohdy i trojčíferné hodnoty zpoždění, tohle nebylo určitě myšleno vážně, vždyť na I. koridoru naopak doprava výrazně zpomalila. Ano, máme úseky, na nichž je úspora času výrazně znát (Česká Třebová – Zábřeh na Moravě či právě finišující úsek IV. koridoru vedoucí oblastí České Sibiře), ale takových úseků je zatím žalostně málo. Pojďme se podívat na malé srovnání osobních vlaků 5007 a 5012, které jezdily mezi Kolínem a Českou Třebovou v GVD 2000/2001 a stejně tak v GVD 2020, jen v odlišných časových polohách. Záměrně jsem nevybral letošní jízdní řád, aby výsledek nebyl ovlivněn prodlouženou jízdní dobou při plánované výluce v Pardubicích a mezi Brandýsem a Ústím nad Orlicí, kdy jsou navíc osobní vlaky často nahrazeny autobusy:

GVD 2000/2001		GVD 2020	
Os 5007		Os 5007	
Kolín odjezd	5:46	Kolín odjezd	9:40
Česká Třebová příjezd	7:45	Česká Třebová příjezd	11:57
jízdní doba na 102 km	119 minut	jízdní doba na 102 km	137 minut

GVD 2000/2001		GVD 2020	
Os 5012		Os 5012	
Česká Třebová odjezd	16:19	Česká Třebová odjezd	13:00
Kolín příjezd	18:10	Kolín příjezd	15:22
jízdní doba na 102 km	111 minut	jízdní doba na 102 km	142 minut

Z tabulky vyplývá, že osobní vlaky v GVD 2000/2001 byly i při nasazení lokomotiv řady 163 s konstrukční rychlostí pouze 120 km/h a na nedostatečném koridoru výrazně rychlejší než v roce 2020. Připomínám, že na začátku století bylo nutné v jízdních dobách zohlednit třeba i perónní intervaly v ještě nerekonstruovaných stanicích (Ústí nad Orlicí a Choconě) a také skutečnost, že vjezd na předjízdňové koleje se uskutečňovaly jen rychlostí 40 km/h, kdežto dnes v Choconě, Zámrsku, Uhersku či Kostěnicích při některých vlakových cestách může vjíždět vlak na dvousvětlovou návěst i rychlostí 80 km/h.

V současné době tedy ani téměř dokončený koridor (zbývá jen uzel Pardubice, Česká Třebová a úsek mezi Brandýsem a Ústím) bez nutnosti zohledňování perónních intervalů nepředstavuje pro cestující žádný pozitivní efekt, protože ani při nasazení lokomotiv řady 162 WTB s konstrukční rychlostí 140 km/h nejsou jízdní doby zkráceny. Koridor je na hraně kapacity, osobní vlaky jsou mezi Českou Třebovou a Kolínem několikrát předjížděny vlaky vyšší kvality, při výlukách dlouhých mezistančních úseků rovnou nahrazovány autobusy. O rychlé a kvalitní železnici 21. století si tedy můžeme nechat jen zdát. To se opravdu politici ani zástupci státní organizace SŽ neinspiroují vyspělými zahraničními železničními správami? A mají vůbec představu, kam chtějí českou železnici směřovat?

Už rok od nehody u Milavčí

Žijeme v době virtuální, ze všech stran se na nás valí lavina mnohdy zbytečných a často protichůdných informací. S tímto mým příspěvkem nemusí mnoho čtenářů souhlasit. Chtěl jsem poukázat na plané sliby, na neúčelně vynaložené prostředky v době, kdy by naši politici měli jako správní hospodáři otočit v ruce každou korunu z peněz daňových poplatníků. Zkuste se někdy vymanit z područí všech těch líbivých virtuálních platform a podívejte se na svět reálnými očima. Zjistíte, že nám některá média účelně podsouvají zkreslené informace a přicházejí s tvrzeními, nad nimiž rozum zůstává stát. Tuto kontroverzi vystihuje obsáhlý příspěvek redaktorů Václava Janouše a Ondřeje Krutilka, kteří 5. 8. 2021 v MF Dnes otiskli sérii článků „Rána! A pak křik“ reagující na železniční neštěstí u Milavčí na Domažlicku. Oba pánové v textu zveřejnili neuvěřitelné bludy (používali termíny jako „semafor“, „zatačka“, tvrdili, že trať, na níž k nehodě došlo (712A), „...nemá dálkové zabezpečení“, ale přitom „...je dálkově řízena z Domažlic“, že strojvedoucí „...smí vjet do dopravní pouze na zelenou“ a „...oranžová na semaforu znamená, že má zpomalit“. Když si takovou reportáž přečte laik, musí nabyt dojmu, že strojvedoucí je největší hříšník, když do jiných dopravních vjíždí třeba na „Přivolávací návěst“ a u návěstí „Výstraha“ zrovna nezpomalí. Bohužel ale z reakcí okolí vím, jak často médii bezmezně věříme. Je alarmující, že při přípravě této reportáže v MF Dnes vycházeli její tvůrci z informací poskytnutých oficiálními zdroji. Abych vysvětlil pointu - trať 712A není dálkově řízena z Domažlic, to se týká pouze výhybny Radonice, v naprosté většině případů jsou stanice dodnes fyzicky obsazeny výpravčími. Takové lživé informace neměly nikdy spatřit světlo světa, šéfredaktora MF Dnes jsem doporučeným dopisem odeslaným 3. 11. 2021 vyzval k opravnému článku a omluvě. Ty nebyly dodnes uveřejněny, stejně tak jsem z redakce neobdržel žádné vyjádření.

Společně tedy daleko víc na vlastní selský rozum, vždyť ty senzační zprávy o naší moderní a rychlé železnici nemají reálné jádro. Co všechno ještě může být na železnici vzhůru nohama, se dozvíte v posledním pokračování mé reportáže...

Kamil Bureš (dokončení příště)



První zdvižný most v ČR na trati 530B Vraňany – Lužec nad Vltavou.

Foto autor



Příjezd Os 12354 do Lužce nad Vltavou jen pár dní před zrušením osobní dopravy.

Foto autor

Žlutá a čirá barva moči svědčí o dobrém pitném režimu Pítí u jídla? Je to jen na vás

Je léto a horko. Po sklenici s pitím sahnáme každou chvíli. Někteří volí alkohol. To by neměli, alespoň ne často. A když už v létě sáhneme po alkoholu, v druhé ruce by měla být láhev s vodou na zapití. A předtím bychom se měli dobře najíst.

Ne vše tekuté je prospěšné a lidé si soubor pitný režim vykládají různě, nebo ho nedodržují. Nutriční terapeutka Kateřina Čamková, která působí na Přírodovědecké fakultě Masarykovy univerzity v Brně, se často setkává s tím, že někteří lidé přijímají tekutiny příliš málo.

„Ať už proto, že na tekutiny zapomínají, nebo se jim cíleně vyhýbají, aby nemuseli moc často vylučovat, třeba řídicí nebo prodavači. Přitom optimální příjem tekutin je 30 ml na kg tělesné hmotnosti, tedy pro člověka vážícího 70 kilogramů je to 2,1 litru tekutin za den. Při fyzické zátěži nebo v letních měsících je to ale i 35 až 40 mililitrů na kilogram,“ říká magistra Čamková. Největší chybou podle ní je, že základ pitného režimu netvoří obyčejná voda. Druhým kamenem úrazu bývá fakt, že Češi holdují konzumaci alkoholu, především piva.

„Někteří ho mají jako součást pitného režimu a vůbec si neuvědomují například jeho velkou energetickou hodnotu,“ doplňuje Kateřina Čamková. Že pijeme dostatečně se podle ní pozná úplně jednoduše – podle barvy moče. Ta má být správně čirá, či světle žlutá.

procesy látkové přeměny, jakou může být třeba oprava svalových vláken či jejich nárůst po sportování,“ říká Kateřina Čamková.

O pivu se také s oblibou říká, že je bohaté na vitamíny, zvláště na „běčka“. „Ta tam sice jsou, ale ne v takové míře, abychom měli vyrovnanou rovnici náklady = výnosy. S ovocem, obilovinou nebo ořechy pivo v tomto případě prostě srovnávat nelze. Druhé oblíbené tvrzení o pivu praví, že je to dobrý iontový nápoj. To asi ano, ale má to jeden háček: aby se vám ionty střevní stěnou vstřebaly, musí projít tzv. sodno-draselnou pumpou. V pivě ale sodík chybí, takže ionty se nemají jak vstřebat. Řešení? Prostě - sůl. Pivo si ale solit nikdo nebude, takže se musí přijmout v potravě a hrozí překročení jejího denního limitu,“ pokračuje Mgr. Čamková.

Nealko pivo ano, ale jedno

Osvěžit nás ale mohou i různá slazená nealkoholická piva, nebo cidery. „U nealkoholických piv je obsah alkoholu nízký, nebo v nich není, ale dohání to ochucující složkou. Tu ve většině případů tvoří cukry a ty naše populace konzumuje v nadbytečné míře. Jsou ale i výjimky nealko piv s neenergetickými sladidly. Obecně jeden takový nápoj nikoho nezabije, vzhledem k chybějícímu alkoholu to bude jistě lepší varianta, ale už si po něm asi zmrzlinu nedávejte,“ varuje před velkým energetickým přírůstkem brněnská nutriční terapeutka.

Podle jejích slov by měla být základem pitného režimu čistá voda, protože například v litrovém džusu máte 100 gramů cukru, což je 22 kostek cukru. „To je taková fůra energie, kterou sezením u PC nevyptíte.“

Třetinka ve svátek

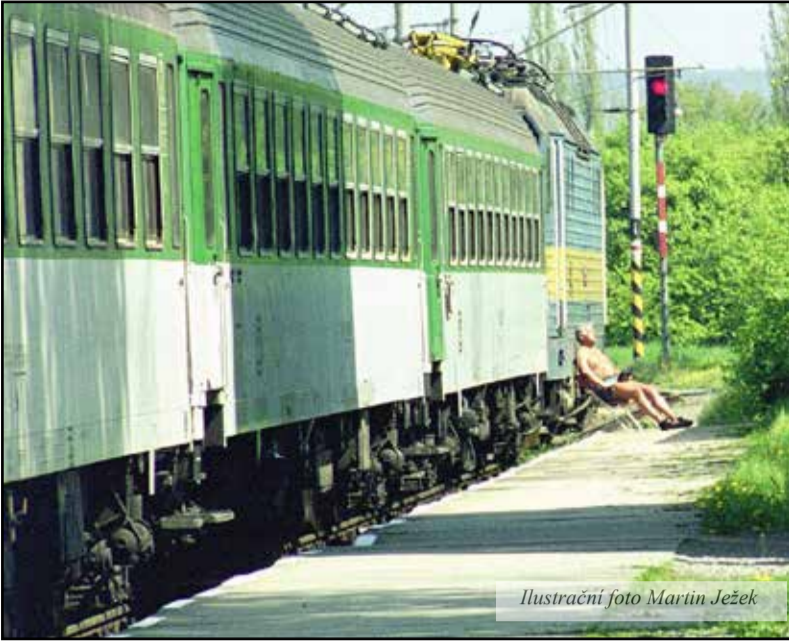
Přesto některá jídla svádějí svou ostrou chutí k tomu, abychom si dali také třeba chlazené pivo, nebo jiný alkohol, který je k jídlu doporučován.

U vybraných pokrmů je to tradice. „K typicky českým jídlům s vysokým obsahem tuku, tedy k huse, kachně se možná právě ta třetinka piva skutečně hodí a nevádí. Ale za předpokladu, že jsou to sváteční, občasná jídla. U ostrých pokrmů jsem se ale s vyvoláním chuti na alkohol nesetkala. Hodně se solí, což vyvolává pocit žízně. Když si dáte slaný popcorn, malá cola k němu nestačí. Je to množství soli a slazené taky žízeň nezažene.“

Taky se říkáva se, že u jídla a během něj se nemá pít, protože je to snad i neslušné. Magistra Čamková si ale myslí, že je to čistě individuální záležitost. „Když jsou tekutiny k trávení potřeba, tak je tělu dejme. Můžete tak pomoci soustu lépe se posunovat trávicím traktem. Myslím, že se v některých redukčních programech i doporučuje pít pro zvýšení objemu vody v žaludku. To bych ale raději doporučila příjem tekutin prostřednictvím zeleniny.“

Koktejl a džbán vody

A co letní mixy a koktejly? „Většinou obsahují tvrdý alkohol a rychle se s nimi dostanete za bezpečnou dávku a doporučené množství energie. Pak džusy, cola a smetana, které se v těchto nápojích objevují. Doporučuji nejvíce jeden drink či koktejl a džbánek vody. Ale záleží na tom, jaký má člověk cíl. U sportovců nebo osob v redukčním režimu bych tuhle variantu každý pátek na grilovače opravdu neradila.“ V létě by ale terapeutka alkohol nedoporučovala vůbec. „Jsme u snášenlivosti a vytrvanosti jedince. Každý má jinou aktivitu alkoholdehydrogenázy, enzymu, která alkohol odbourává. Muži v tom mají bezesporu výhodu. Když tedy alkohol konzumujeme, je určitě dobré se najíst, ať dochází k jeho pomalejšímu vstřebání. Měli bychom být dobře hydratovaní vodou a po návratu domů či ráno se opět dobře napít vody - alkohol totiž odvodňuje,“ radí Kateřina Čamková. **Martin Ježek**



Ilustrační foto Martin Ježek

Voda nudná, ale nutná

Možná vám lékař řekl, že v létě je nutné dodržovat pitný režim. Možná jste se sami rozhodli již před časem pečovat o své zdraví tím, že svou tělesnou schránku pravidelně zavodníte. Možná jste se dnes ráno probudili, pohlédli do zrcadla a usoudili jste, že ode dneška začínáte žít zdravě. Což znamená taky pít zdravě.

„Ale co pít, aby to bylo opravdu a skutečně zdravé? Vědět se do kategorie „zdravé“ i jedno pivo po práci? Je to taky ta správná hydratace? Těžko říct. Něco pít musíme. O tom, jak často, se vedou už léta odborné diskuze. Je jisté, že oba extrémě, málo i hodně, škodí. Problém s dodržováním pitného režimu, ať si pod tím představíme cokoli, spočívá v tom, že se do něj neustále plete obyčejný život. Někdo vám něco nabízí, na něco máte chuť, některé druhy nápojů nás přímo magicky přitahují. A voda vypadá tak zoufale nudně.... Jak tedy poznat, co správně popijet?“

Tedy – velmi snadno. To, co pochází z tajuplné mašiny na chodbě školy či firmy, nebývá obvykle dvakrát zdravé. Cokoli, co obsahuje spoustu prapodivných sloučenin s prapodivnými chemickými názvy nebude dvakrát zdravé. Pokud to na začátku bylo

ovoce a potom to prošlo systémem třiceti chemických reakcí, nebude to dvakrát zdravé. Cokoli, co pochází spíše z chemikovy zahrádky než z reálného života, nebude dvakrát zdravé. Cokoli, co obsahuje nějakou návykovou látku, nebude dvakrát zdravé. I když je to dobré.

Nakonec skončíme u té vody. Ale voda je nudná. Bezbarvá, přirozeně moc nešumí, nic dvakrát zábavného neumí. Kromě toho základního a nejdůležitějšího tedy udržet nás při životě. Je taky ozkoušená tisíciletími evoluce. Jsme na ni geneticky nastaveni. S vodou počítá přírodní výběr, a tím pádem s ní počítají i hormonální procesy v našem těle. Taky sebou netáhá zbytečné kalorie a nekazí se nám z ní zuby.

Když nalejeme do pudy přebarvenou limonádu plnou prapodivných efektů, nevyroste nic. Když tam nalejeme obyčejnou vodu, vyrostou rostliny. Možná bychom na naše zdraví měli někdy nahlížet z této perspektivy. Jako na zahrádku, která potřebuje růst.

Julie Dobrovolná, autorka je lékařka, profesorka patologické fyziologie centra RECETOX Masarykovy univerzity v Brně

Kdo zůstane u jedné skleničky?

Alkohol bychom si mohli dovolit, ale skutečně s mírou. „Když se v průběhu dne budou doplňovat tekutiny, pak by doporučené dávky alkoholu, například jedno pivo denně pro muže a malé pivo u žen, neměly mít na organismus negativní účinky. Ale kdo zůstane jen u jedné skleničky? V tomto případě je pak opravdu na řadě vinný střík, který vám navýší počet skleniček, nebo 10 až 11 procentní pivo, které má méně alkoholu. Nezapomínejte ale na nadbytečný příjem prázdné energie, kterou konzumace alkoholu přináší a na efekt, který na látkovou přeměnu v těle má. Alkohol je pro tělo nežádoucí, takže se ho v játrech snaží co nejrychleji zbatit. Jenže na úkor toho „pozastavuje“ další

Společenská rubrika

Na květnovém Parlamentu Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem došlo k jakési malé „Poště pro Tebe“. Kolega Václav Musil, bývalý pražský strojvůdce a člen našeho Klubu, zprostředkoval setkání dvou emeritních



strojvůdců, **Jiřího Svobody** z depa Praha a **Františka Procházký** z bývalé St. stanice Lysá nad Labem, nyní člena našeho Klubu.

Tito dva pánové spolu před téměř pětadesáti lety sloužili u železničního vojska, po vojně se však rozešli a od té doby až května 2022 o sobě nevěděli.

Po tolika letech to pro ně bylo milé setkání a jistě si měli o čem povídat. Za Klub Jaroslav Krupička.

Svůj poslední vlak v aktivní službě odvezl náš kolega a kamarád **Jirka Vřohánek**. Stalo se tak 19. května, kdy do Telče přivezl osobní vlak 28303

z Havlíčkova Brodu, čímž završil svou dlouhou kariéru strojvůdce. Zákonitou zkoušku absolvoval v lednu roku 1983 a své profesi se věnoval až do současnosti. A to převážně na naší malebné lokalce z Kostelce u Jihlavy do Slavonic.

Jirko, přejeme pevně zdraví, životní spokojenost a mnoho radosti na chalupech, kde teď bude trávit veškerý čas.



To vše Ti přejí kolegové a kamarádi z naší základní organizace v Telči. PS: ...a jak nám sám Jirka říká, těšte se do důchodu... *

V červnu ukončil svoji brigádnickou činnost náš „pracující důchodce“ a kolega ze SLC Nezamyslice **Jiří Horák**. Do dalších let zaslouženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové ZO FSČR Přerov. *

Opět v červnu oslavil své šedesáté narozeniny dlouholetý člen ZO FS

Tanvald a kolega **Václav Kaněra**. Členové výboru i základní organizace mu přejí do dalších let hodně štěstí, pevně zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie. *

V měsíci červnu oslavili svá jubilea kolegové ze ZO Česká Třebová: **Ing. Petr Kníř** - 3. 6. - 60 let (strojmistr Cargo), **Miroslav Tomeš** - 11. 6. - 55 let (strojvůdce ČD)

V červenci slaví v ZO Česká Třebová **Ladislav Kovář** - 18. 7. - 55 let (strojvůdce ČD). Všem jmenovaným dodatečně blahopřejeme a s pevnou a spokojeností v osobním i profesním životě. *

Od 1. července 2022 již nepovede železného oře po ocelových rovnoběžkách náš kolega a kamarád **Miroslav Čermák**. Do dalších let zaslouženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové ZO FSČR Přerov. *

V ZO 107 Ostrava Cargo slavil **Martin Tettauer** 8. července 50 let. Vše nejlepší! *

V ZO FSČR Praha 4. července oslavil 60. narozeniny **Jaromír Brabec** a 6. července oslavil 70. narozeniny **Vladimír Kapal**, oba strojvůdci ČD. Výbor ZO FS ČR Praha gratuluje k výročí a přeje hodně zdraví. *

Dne 14. července oslaví sedmdesáté

narozeniny náš kolega **František Mečíř**, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. 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. *

V ZO 088 Ústí nad Labem oslavil 14. července své jubileum - šedesátiny **Václav Šťastný**. Gratulujeme! *

Dne 14. července oslaví své 50. narozeniny **Radek Šatný** z Carga a 20. července oslaví své 55. narozeniny **Tomáš Celba** z ČD. Oslavencům k jejich životním výročím srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové. *

V ZO FS Louny oslavili 20. července **Josef Chládek** 75 let, 22. července **Jaroslav Chlouba** 70 let a **Jiří Hochman** 80 let, 26. července **František Libich** 65 let. Vše nejlepší! *

Dne 27. července oslaví své šedesáté narozeniny kolega **Luboš Bulíček** 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. *

V ZO FS Letohrad oslaví **Jaromír Malý** 27. července 75 let. Gratulujeme!

V ZO Děčín máme tyto oslavené - 50 let má 18. července **Roman Lux** a 31. července **Miloslav Sanktus**, 70 let má 19. července **Zdeněk Skrčený**, 75 let oslavil 13. července **Jaroslav Hruža** a 80 let bude mít 31. července **Jan Hipius**.

Poslední rozloučení



Dne 3. července 2022 ve věku 68 let nás opustil po delší těžké nemoci kolega strojvedoucí, strojmistr a bývalý dlouholetý člen výboru ZO FS Šumperk **Miloš Cikryt**. Mašinky byly celý jeho život a z tohoto důvodu i pár let přesluhoval. Miloval své dvě jezevce, dům v Klášterci, který neustále zveleboval s manželkou Alenkou a ve zbývajícím čase rád protáhl tělo na kole. Věnujte mu krátkou vzpomínku. Výbor a členové ZO FS Šumperk.

