

číslo 20

31. října 2022
ročník 75



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Držáky tabletu strojvůdce v nesmrtelých motorácích Kam s nimi?

V souvislosti se zrušením vydávání sešitových jízdních řádů tiskem a postupu digitalizace a elektronizace všech činností, včetně zavedení tabletu pro výkon profese stroj-

vedoucího, vyvstal u motorových vozů řady 810 problém. Kam tablet umístit, aby byl dobře čitelný a zabezpečený proti pádu na podlahu?



Do původní schránky pro papírový jízdní řád z výroby se tablet samozřejmě nevešel. Bylo tedy nutné vymyslet vhodný držák. Po konzultacích mezi Federací strojvůdců a odbory 012 a 018 GR byl v OCÚ Střed vyroben prototyp držáku, který byl namontován na 810 436-6 a později na 810 594-2. V těchto vozech byla ověřena jeho funkčnost. Celý problém v čase trochu zapadl, ale po urgencích a přehazování, kdo držáky objedná, a tím i zaplatí, je zde příslib, postupně montáže držáků na modernizovanou vozidla. Předpoklady nasazení byly rozděleny do dvou fází (viz bo

s těmito vozidly České dráhy a jiní dopravci na mnoho tratích stále počítají. ČD modernizují vozy 809, 810 již od roku 2012, kde se rozsah modernizační postupně upravoval a vyvíjel podle zkušeností z provozu a požadavků jednotlivých objednavatelů.

Například od roku 2020 České dráhy zrekonstruovaly 14 vozů nové řady 811 pro Moravskoslezský kraj. Motoráky dostaly nové sedačky, topení, polospuštěcí okna, některé vozy vakuované WC, prostory pro kola a velká zavazadla. Původní diesel LIAZ ML 634 nahrazuje přeplňovaný TEDOM TD152 AH TX 01 s elektronickým řízením vstřikování.

Padesátku oslaví

Jak dlouhé bude každodenní provozní nasazení již legendárních motorových vozů lze jen těžko odhadnout. Na některých tratích budou nahrazeny staršími, ale koncepčně modernějšími, ale i zcela novými vozidly, jejichž výhodami jsou nízkopodlažnost nebo klimatizace a podobně.

Jaká je budoucnost provozu na regionálních tratích je ale velkou neznámou. Příkladem je zastavení nebo redukce dopravy na několika tratích ve Středocheském kraji. Vše se nejspíš bude odvíjet od vývoje stavu veřejných rozpočtů, možnostech a ochoty financování regionální železniční dopravy státem a kraji. Co lze ale konstatovat a zároveň jistotou je fakt, že se nesmrtelné motoráky určitě dožijí výročí padesátileté služby na české železnici.

Pavel Semečský, foto autor



Předpoklad osazení MV v 1. fázi

- Louny 15 MV ř.809.
- Rakovník a Čerčany 16 MV ř. 810.
- Cheb 5 MV ř. 810.
- Šumperk a Olomouc 9 MV ř.810.

Předpoklad osazení MV v 2. fázi

- V případě že bude ř. 810 pokračovat v provozu 10–20 MV – pražské 810 a pro Středočeský kraj.
- Zároveň budou řešeny i instalace na ř. 811 v Moravskoslezském kraji.
- Začátky realizací montáží budou závislé na financích a kapacitách jednotlivých OCÚ. Předpoklad je v průběhu roku 2023.

Dopis ministra Kupky dopravcům Pár slov k dotazníku

Předně bych chtěl poděkovat za spolupráci na realizaci dotazníkového šetření s názvem „Pohled strojvedoucích na oblasti, které ovlivňují jejich profesi“. Dotazník byl připraven Dopravním vzdělávacím institutem ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, Drážním úřadem, Federací strojvůdců ČR, ČVUT a dalšími partnery. Průzkumu se zúčastnilo téměř 2500 strojvedoucích.

Z dotazníku vyplynulo 5 oblastí, které strojvedoucí považují za důležité z pohledu bezpečnosti provozu na železnici.

První problematickou oblastí jsou provozní předpisy, které jsou strojvedoucími vnímány jako málo srozumitelné a zbytečně obsáhlé. V současné době již se Správou železnic pracujeme na jejich zpřehlednění a nastavení jasnějšího procesu při jejich zpracování a pojednávání jejich změn. Stěžejní roli v oblasti provozních předpisů s hrávají rovněž provozovatelé drážní dopravy. Z tohoto důvodu považují za zásadní a důležité, abyste i Vy jako dopravci věnovali patřičnou pozornost provozním předpisům, jež jsou vydávány v rámci Vaší organizace.

Oblastí, kterou strojvedoucí označují za důležitou z pohledu bezpečnosti, jsou neočekávané drobné poruchy na vozidlech, neboť ovlivňují jejich pozornost. Zde bych chtěl apelovat na zvýšení pozornosti technickému stavu vozidel, na který se v rámci své

kontrolní činnosti více zaměří také DÚ.

Třetí problematickou oblastí jsou výluky a závady na infrastruktuře. Tuto oblast již řešíme společně se státní organizací Správa železnic, jak jste zaznamenali z mých předešlých kroků.

Jako problematické také strojvedoucí vnímají zázemí pro odpočinek. Často je z jejich pohledu ve špatném stavu nebo je nevybavené. Konkrétní lokality, kde se sešlo více stížností na kvalitu zázemí, Vám zašleme adresně e-mailovou formou.

V neposlední řadě je strojvedoucími negativně vnímána rovněž oblast skladby směn a času na přípravu. Chtěl bych na Vás v této souvislosti apelovat, abyste kladli zřetelný důraz na vhodnější plánování směn, a to především ve vztahu k přesunům strojvedoucích v době jejich odpočinku na velké vzdálenosti, neboť to má zásadní vliv právě na kvalitu jejich odpočinku.

Věřím, že se nám společnými silami podaří dále zlepšovat bezpečnost železniční dopravy.

Martin Kupka

Jedenáctý prosinec se blíží



Na zmodernizovanou trať mezi Brnem a Českou Třebovou vyrazí první vlaky 11. prosince. Nejprve půjde o regionální spoje a rychlíkovou linku R19. Dálková doprava mezi Brnem a Prahou se z odklonu přes Vysočinou vrátí na koridorovou trať od poloviny příštího roku. Nyní na trati probíhají finální práce, včetně testování nosnosti mostů

Foto SŽ



Čtvrtý koridor se řídí z nového sálu 579 km na dálku

Pražské Centrální dispečerské pracoviště (CDP) Správy železnic zprovoznilo koncem října ve své budově na Balabence nový dispečerský sál pro obsluhu části 4. tranzitního železničního koridoru. Momentálně slouží k dálkovému ovládní provozu mezi Prahou-Uhřetěvesí a Tábořem, postupně se z něj bude řídit celý úsek Praha-Uhřetěves – Horní Dvořiště státní hranice.

Tento traťový úsek byl z CDP Praha řízen od srpna 2016 z provozních míst, nyní se již dispečeré přesunuli do definitivních prostor. Všechna pracoviště obslužného personálu splňují nejnovější trendy, zejména pokud jde o velikost monitorů a komfort díky použití stolů o šířce téměř dva metry.

V současnosti se z CDP Praha dálkově řídí 579 kilometrů trati, nejnověji přibyla od 13. října obsluha úseku Červený Újezd v Voticích – Tábor. Aktivace dálkového ovládní bude v této etapě dokončena na přelomu ledna a února příštího roku, kdy dojde k zapojení

navazující části do stanice Hluboká nad Vltavou-Zámostí. Délka zapojených a obsluhovaných úseků se prodlouží na 635 kilometrů. Zbývající část trati na státní hranici s Rakouskem včetně stanice České Budějovice bude do CDP Praha zapojena v následujících letech.

CDP má momentálně k dispozici šest dispečerských sálů. Po zapojení traťového úseku do Tábořa bude dálkově řízeno celkem 83 stanic a výhyben a 98 zastávek. Na jejich obsluhu se ve směnném provozu bude podílet 185 traťových dispečerů a 75 operátorů železniční dopravy.

(SŽ)

Místo nominální odměny nárůst tarifních mezd Jednání s ČD Cargo

Vedení ČD Cargo a zástupci odborových organizací dokončili 10. října kolektivní vyjednávání. Výsledkem jednání je nová, resp. upravená podniková kolektivní smlouva.

„Nově bude smlouva ukončena ke dni 31. prosince 2023. Došlo ke shodě, že stávající růst cen nebude zaměstnavatel kompenzovat zaměstnancům jednorázovou odměnou, ale úpravou tarifních stupňů. Proti původnímu znění smlouvy tak dochází ke dvouprocentnímu nárůstu mezd již od posledního kvartálu letošního roku a dalšímu nárůstu mezd počínaje rokem 2023,“ řekl vedoucí týmu kolektivního vyjednávání za FSČR David Votrubeck.

V souladu s úpravou vyhlášky č. 511/2021 Sb. ministerstva práce

a sociálních věcí dochází také k úpravě stravného a nárůstu nominální hodnoty stravenek. Upravena byla také odměna za čerpání náhradního volna.

Diskuze v lednu

Dohodnutá podniková kolektivní smlouva s ČD Cargo, a. s. dává zaměstnancům jistotu nárůstu mezd ve stávajícím velmi těžkém období a zároveň prostor společnosti se rozvíjet na plně liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy v Evropě.

„Podrobnosti k uzavřeným PKS ČD

Cargo byly na ZO rozeslány formou infoserვისu. Podrobně budou oba tyto dokumenty prodiskutovány na RPO Cargo, která je naplánována na leden příštího roku. Stejně tak budu doufat, že vzhledem k vcelku klidné covidové situaci budeme mít možnost se hojně setkávat na schůzích ZO. Platná změna stávající PKS je již v této době dostupná v elektronické podobě na úložišti společnosti. O zveřejnění PKS 2023 vás budeme informovat opět prostřednictvím infoserვისu,“ uzavřel David Votrubeck.

(dv)

ČD plánují postupný návrat k rychlejšímu cestování Jízdní řád pro rok 2023

Jízdní řád 2023 bude ve znamení postupného návratu ke kratším cestovním časům na koridorech, kde byly dokončeny rozsáhlé investice. Rekordně krátké jízdní doby budou zavedeny díky dokončeným přeložkám na 4. koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi. České dráhy ve spolupráci se svými zahraničními partnery nabídnou nové spojení z Prahy do Vídně přes Tábor a z Prahy do Curychu přes Drážďany a Basilej. Více spojů zamíří také do Žiliny, rozšíří se přímé spojení Prahy a Krakova a na severu bude novou cílovou stanicí německé přístavní město Rostock.

Spoje EuroCity / InterCity zvládnou trasu Praha – České Budějovice za 1 hod. 40 minut a z Prahy do Tábora za 59 minut. Opačným směrem budou o 2 minuty pomalejší. Zkrátí se také cesta mezi Prahou a Dunajským koridorem do Lince ze současných 4 hod. 17 minut na 3 hod. 45 minut. V Linci jsou přestupní vazby na vlaky do Salzburgu, Innsbrucku, Curychu, Villachu a do dalších míst jižní a západní Evropy.

Na 4. koridoru pojedou také dva páry nových rychlíků Silva Nortica, které zajistí spojení Prahy a Vídně přes jižní Čechy a rakouskou oblast Waldviertel. Pár vlaků Wien FJB (9:00) – Praha hl.n. (14:12 / 17:46) – Wien FJB (22:55) bude jezdit denně a druhý pár vlaků Praha hl. n. (7:46) – Wien FJB (12:55 / 15:00) – Praha hl. n. (20:12) bude jezdit v celé trase o víkendech. Po zbylých dnech v týdnu pojedou v úseku Praha – České Velenice – Praha.

Návrat noční dopravy

„Se zahraničními partnery se podílíme také na renesanci evropské noční dopravy. Ke spojům z Prahy do Budapešti, Košic a Humenného, do Krakova a Varšavy a do Curychu přes Rakousko přidáváme druhý spoj v trase Praha – Curych. Ten pojedou přes Drážďany a Lipsko a nabídne spojení na jihovýchod Německa a do švýcarské Basileje. V úseku Praha – Lipsko bude fungovat jako denní spoj a nabídne cestování do veletržní metropole,“ říká náměstek ředitele ČD Jiří Jeřeta.

Ve směru na sever dochází k rozšíření spojení o Rostock u Baltského moře. Zajistí ho pár vlaků EC 178 / 179 Berliner. Do Rostocku odjede z Prahy 6:25 hod. a do cílové stanice přijede v 13:19 hod. Spoj EC 179 bude odjíždět z Rostocku v 14:31 hod. a do Prahy přijede ve 21:35 hod. Na palubě nabídne obvyklé služby vlaků Berliner včetně restauračního vozu nebo přepravy jízdních kol.

Z Prahy na Moravu rychleji

Ukončení několika rozsáhlých výluk na koridoru z Prahy do České Třebové a dále do Brna v letošním a v příštím

roce bude znamenat postupný návrat vlaků na 1. a 3. železničním koridoru ke svým původním trasám a k rychlejším cestovním časům.

Slovácký expres a Svitava bude z Prahy odjíždět o 21 minut později a Valašský expres a vlaky EuroCity / InterCity Silesia nebo Cracovia pak o 13 minut později. O 9 minut později se posune odjezd vlaků SuperCity a InterCity Ostrava a Opava, v Olomouci však budou tyto spoje již v podobných časech jako nyní. Cestovní doba z Prahy na Moravu se tak zkrátí zhruba o 10 až 20 minut, např. vlaky SuperCity Pendolino mají plánovanou dobu jízdy mezi Prahou a Ostravou-Svinovem 3 hod. 3 min. Slovácký expres má plánovanou dobu jízdy z Prahy do Olomouce 2 hod. 27 minut, tedy o 18 minut méně a rychlíky Svitava zvládnou cestu z Prahy do České Třebové o čtvrt hodiny rychleji. Z důvodu absence jedné jednotky Pendolino a kvůli plánované instalaci ETCS do těchto vlaků dojde k úpravám v oběhové jednotce a tedy k úpravě provozu spojů SuperCity mezi Prahou a Ostravou.

Více spojů do Žiliny

Prodloužením vlaků IC 520 / 521 Valašský expres se zlepšila nabídka spojení do / ze Žiliny přes Valašsko. Dosavadní vlak IC 521 Valašský expres Praha – Vsetín pojedou z Prahy nově jako vlak EC 223 v 17:15 hod. a ze Vsetína bude pokračovat do Horní Lideč, Púchova a Žiliny, kam přijede ve 22:29 hod. V opačném směru odjede ze Žiliny v 5:23 hod. a přes Púchov, Horní Lideč a Vsetín pojedou do Prahy, kam dorazí v 10:45 hod.

O další možnost se rozšíří současně přímé spojení Prahy a Krakova zavedením přímých vozů, které pojedou z Prahy na spoji EC 113 Silesia s odjezdem z Prahy hl. n. v 6:15, které budou z Bohumína pokračovat na vlaku 213 Galicja (dosud vlak 301) s příjezdem do Krakova ve 13:16. V opačném směru bude tento spoj odjíždět ve 14:42 hod. (vlak 212 Galicja) a do Prahy přijedou přímé vozy na vlaku EC 112 Silesia ve 21:45 hod.

Do Brna znovu po koridoru

Významná změna v jízdních řádech pak přijde 1. července 2023, kdy budou přesměrovány vlaky railjet Vindobona a EuroCity Metropolitan / Hungaria z Vysočiny na koridor přes Pardubice. Vlaky railjet Vindobona pak budou pravidelně zastavovat mezi Prahou a Brnem pouze ve stanicích Pardubice hl. n. a Česká Třebová, spoje EuroCity Metropolitan / Hungaria pak ve stanicích Kolín a Pardubice hl. n. Cestovní čas z Brna do Prahy se oproti první polovině roku 2023 zkrátí o 24 až 26 minut na 2 hod. 33 min., v opačném směru o 21 minut na 2 hod. 35 min.

Rychlíky linky R19 Svitava se vrátí na svou celou obvyklou trasu Praha – Brno po ukončení výluk na koridoru u Blanska už s novým jízdním řádem od 11. prosince. Trasu Brno hl. n. – Praha hl. n. zvládnou rychlíky s 12 zastávkami za 3 hod. 9 minut, opačným směrem pojedou 2 hod. 59 min.

Do Žiliny každé dvě hodiny

K pravidelnějšímu rozložení tras dálkových vlaků dochází na trati z Ostravy přes Český Těšín a Návsi (Nawsie) do Čadce a Žiliny. Z Ostravy-Svinova budou odjíždět od 5 ráno do 21 večer v intervalu dvě hodiny. Odjezdy z ostravského Svinova jsou plánované v liché hodiny mezi 40. a 50. minutou. Provoz zde zajistí spoje Kysučan (dosud označené jako Fatra) Ostrava – Žilina a zpět a Ostrava Praha – Žilina / Návsi (Nawsie) a zpět. V opačném směru budou vlaky Kysučan a Ostrava odjíždět ze Žiliny každé dvě hodiny od 6:34 do 20:34 hod., první ranní spoj v tomto směru pak pojedou v 5:03 z Návsi (Nawsie).

Z důvodu změn na Slovensku budou všechny současné vlaky Fatra zkráceny z / do Žiliny a přejmenovány na spoje Kysučan. Pro další cestu do Banské Bystrice nebo Zvolena bude nutný přestup v Žilině. Z důvodu rekonstrukce železniční stanice Žilina během roku 2023 však bude nutné počítat s dostatečnou dobou na přestup.

(Peš)

Naším objektivem



Jednoho brzkého rána v železniční stanici Světlá nad Sázavou náš foto reportér zaznamenal lokomotivu ČD 363 006-8, původně označenou jako ES 499 1006. V retro náteru to mašince z dílny Františka Palíka (více str. 3) velmi sluší. Foto Jaroslav Krupička

ČD a RETHINK

České dráhy se slavnostním podpisem na francouzské ambasádě v Praze v říjnu připojily k projektu RETHINK. Ten spojuje velké společnosti působící v České republice, které se rozhodly vzájemně spolupracovat při hledání cest, jak dosáhnout omezení klimatických změn a z nich plynoucích škod. Iniciátorem projektu je Česká podnikatelská rada pro udržitelný rozvoj.

Podpis společného prohlášení se uskutečnil v prostorách francouzské ambasády v Praze a navazuje na podporu klimatických cílů Pařížské dohody a Klimatického paktu z Glasgow. Na podpis prohlášení dnes navazuje první veřejná akce projektu RETHINK, a to Inovační fórum ke změně klimatu a energetické bezpečnosti, kterého se účastní právě zástupci zainteresovaných společností.

„Jak napovídá název projektu, zapojili jsme do iniciativy, jejímž cílem je ‚znovupromyšlení‘ způsobu, jakým podnikáme, s jakou energetickou náročností a jak to do budoucna činit s co nejmenším dopadem na životní prostředí. Přizpůsobení se změnám na energetickém trhu se týká každého z nás, ať už jde o jednotlivce nebo o firmu. Železniční doprava je energeticky úsporná a současně ekologická už ze své podstaty. Tento aspekt však hodláme dále rozvíjet a posouvat. Samozřejmě při zachování dostupnosti železniční dopravy a kvality služeb pro naše zákazníky,“ říká předseda představenstva

a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Členství v projektu RETHINK navazuje a vhodně doplňuje stávající členství ČD ve sdružení Zelená železnice, které se ale zaměřuje pouze na železniční sektor. Součástí iniciativy RETHINK jsou například energetické a stavební firmy, banky, železářny nebo velké obchodní řetězce, které podnikají v České republice. Zhruba desetinu pak tvoří veřejný sektor, tedy ministerstva, kraje nebo města a obce. „Připojení národního dopravce k projektu je v souladu se schválenou Strategií udržitelnosti Skupiny ČD 2030. Věříme, že toto členství nám pomůže lépe cílit naše plánované aktivity v oblasti ESG na další období,“ doplňuje Michal Krapinec.

„Platforma sdružuje velké společnosti, které působí v Česku. Od zapojení do projektu RETHINK si slibujeme partnerství a sdílení informací s ostatními velkými podnikatelskými subjekty, primárně týkající se témat nového ESG nefinančního reportingu a energetické transformace,“ říká Lukáš Svoboda, člen představenstva ČD. (var)

Bude wifi nonstop?



Cestující ve vlacích Českých drah se mohou těšit na kvalitní pokrytí mobilním signálem po celou dobu jízdy. ČD - Telematika vybavila vybranou soupravu railjet opakovačem mobilního signálu, který umožní využívat kvalitní hlasové i datové služby po celé trase. Takto vybavená jednotka národního dopravce vstoupila do šestiměsíčního testovacího provozu. Symbolického startu testování se zúčastnil ministr dopravy Martin Kupka, vedení ČD a ČD - Telematiky.

„Cestující se ve vlacích setkávají na některých místech s výpadky datových služeb a mobilních hovorů. Důvodem jsou samotné železniční vozy, které tlumí šíření signálu. Pilotní projekt instalace opakovače mobilního signálu je prvním krokem, který tuto situaci ve vlacích výrazně zlepšil,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

ČR jako řetěz země

„České dráhy jsou v Česku lídrem v zavádění nových technologií na železnici a zahájení zkušebního provozu repeateru ke zlepšení dostupnosti mobilního signálu přímo uvnitř vlaků to jen potvrzuje. Věřím, že zkušební provoz bude úspěšný a v dohledné době se nám podaří zajistit financování pro sériovou zástavbu opakovačů do dalších ucelených jednotek dálkové dopravy. Po Německu a Rakousku tak budeme

třetí zemí ve střední Evropě, kde se stane dobrá dostupnost mobilního signálu pro telefonování a přenos dat uvnitř vlaků samozřejmostí. To také posílí konkurenční výhodu Českých drah a železnice proti individuálnímu motorismu,“ popisuje předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

„Tímto konkrétním projektem přispíváme ke zvýšení komfortu cestujících na železnici, což je vedle zvyšování bezpečnosti naším dalším dlouhodobým cílem v oblasti drážní dopravy,“ uvádí Jan Hobza, předseda představenstva ČD - Telematiky. „Pilotní testovací provoz této soupravy poslouží především k ověření kvality mobilního signálu při využití technologie opakovače a k získání zpětné vazby od cestujících,“ dodává Jan Hobza.

Text a foto (čtm)

Novinářské fauly, či neznalost?

K napsání tohoto článku mě postrčila jedna z reportáží v ČT, která byla v upoutávce uvedena zhruba takto: „Opět se stala další nehoda na železničním přejezdu, ale chybují i strojvedoucí.“

Nemohl jsem se reportáži dočkat. Za tu spoustu let, co jsem na dráze, si vzpomínám jen na dva případy nehody na železničním přejezdu, které byly z viny strojvedoucího. Tak jsem byl zvědav, jakéže to děláme chyby, které způsobují nehody na přejezdech.

Reportáž o další tragické nehodě se nesla v obvyklém duchu. Naštěstí v dnešním obvyklém duchu a pryč jsou už doby, kdy obvykle televize Nova těmto reportážím dodávala silný bulvární rozměr, korunovaný většinou tím, že nechali do kamery promluvit nějakého místního „znalce“, který s naprostou vážným výrazem prohlásil: Jó voni to mají furt rozbítý! Myslelo zabezpečovací zařízení.

Být tam závory...

Protože se jednalo o nehodu na přejezdu s výstražným světelným zařízením, muselo samozřejmě zaznít klasické kdyby – být tam závory, tak se to nestalo. První drobný faul, protože jedna z největších nehod na přejezdu v ČR se stala kde? No na přejezdu se závoryami ve Studenci! Konečně se reportáž stáčí k oněm chybujícím strojvedoucím. A světe div se. Reportérka začne citovat ze statistik letošní nehodovosti na železnici, s tím, že vypíchla, o kolik víc je projektých návštěvidel strojvedoucími oproti loňsku. Naprosto nepochopitelná a s nehodami na přejezdech nesouvisející vsuvka. Druhý drobný faul, jen takové zbytečné kopnutí do naší profese.

A řidiči na přejezdech

Co mi však, a nejenom v této reportáži, chybělo? Co se takhle třeba zamyslet nad tou vysokou mírou chybovosti

v chování řidičů? Nepřipadá vám to někdy, jako by ti řidiči ani nevěděli, jak se mají na přejezdech chovat? Jak vlastně dnes většinou probíhá výuka v autoškole? Nejčastěji se teorie v učebnách už nevyučuje, jak bývalo za mých mladých let zvykem. Dnes jsou v módě rychlokurzy, tzn. teorii se naučí sám a v autoškole se odjede jen povinné jízdy. A jak se adept na řidičský průkaz učí teorii? Naučí se testové otázky a přímo na stránkách ministerstva dopravy si je může i cvičně vyzkoušet. Vyhledal jsem si otázky, které se nějakým způsobem týkají železničních přejezdů. Pokud se je naučíte, tak se dozvíte:

- co je železniční přejezd,
- jak se chovat, pokud je tam značka „Stop, dej přednost v jízdě“,
- jakou rychlostí se přejezd přejíždí (kdy 50 km/h a kdy 30 km/h),
- jak se chovat, pokud je tam značka „Stop, dej přednost v jízdě“.

Jediná otázka trochu se dotýkající bezpečnosti, nám v odpovědi říká:

- že si řidič před železničním přejezdem: musí počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Tady vidím kámen úrazu. Řidiči se dnes naučí, že když nesvítí bílé světlo tak můžou jet 30 km/h. Žádný lektor jim už k tomu bohužel neřekne, že v § 29 odst. 1 d) se píše:

Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li již vidět nebo slyšet příjezdící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Nefungují, jsou vypnuté

Nikdo nevyšetřil, že může být zařízení v poruše nebo vypnuté. A když kvůli tomu nebudou svítit na přejezdovém zabezpečovacím zařízení červená světla, může se stát, že přes tento přejezd pojedou vlak.

Z čehož vyplývají stejné povinnosti pro řidiče na přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, jako na přejezdu označeném jen výstražnými kříži. Dnes jsem jel shodou okolností výlukovým autobusem přes několik světelných přejezdů, které byly kvůli výluce vypnuté. Bílé světlo na nich nesvítilo. Myslíte, že se profesionální řidič autobusu nějakým způsobem přesvědčoval, jestli nevidí nebo neslyší houkat příjezdící drážní vozidlo?

A pokud by ten lektor byl hodně dobrý, tak by je ještě upozornil na znění nám dobře známého zákona 266/1994 Sb., kde se v části Druh v § 6, odst. 3) píše: Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.

Stejnou mincí

Když už se tedy o naši profesi ČT cítila potřebu otřít, dovolím si oplatit stejnou mincí. Není snad v Zákoně o České televizi i v Etickém kodexu napsáno, že má ČT taky i vzdělávat? Velmi bych uvítal, kdyby konečně a pokud možno v každé reportáži z tragické nehody na železničním přejezdu zaznělo, jak se mají řidiči při jízdě před a na železničním přejezdu chovat, pokud nesvítí bílé přerušované světlo. Třeba by těch nehod časem ubylo. Jiří Hron

Z několik týdnů by měla fungovat trať Brno - Blansko Zhruba měsíc před zprovozněním



Konstruktér slavných lokomotiv se dožívá devadesáti let Jeho stroje slouží dodnes

V letošním roce se dožívá devadesáti let dlouholetý konstruktér závodu Elektrické lokomotivy koncernu ŠKODA v Plzni Ing. František Palík, CSc. Pod jeho vedením vznikly především elektrické lokomotivy II. generace, se kterými se potkáme ještě dnes v každodenním provozu.

František Palík se narodil 29. listopadu 1932 na Vysočině ve vesnici Příbyslavice na Třebíčsku v tehdejší zemi Moravskoslezské. V roce 1950 se vyučil strojním zámečnickem v lokomotivním depu Jihlava. Středoškolské vzdělání získal na Vyšší průmyslové škole železniční v České Třebové, poté absolvoval v roce 1958 Vysokou školu železniční v Praze. Vědecký titul kandidáta věd mu byl udělen v roce 1970. Od roku 1958 pracoval jako výzkumný pracovník v Závodu Elektrické lokomotivy koncernu ŠKODA v Plzni. V období let 1965 až 1970 byl vedoucím Výzkumu lokomotiv, v letech 1970 až 1982 šéfkonstruktérem oddělení Konstrukce lokomotiv, v letech 1982 až 1990 technickým ředitelem závodu Elektrické lokomotivy koncernu Škoda Plzeň.



František Palík na stanovišti lokomotivy ČS 8 typu 81E při zkušebních jízdách na ŽZO Velim, archiv autor

Předběhly infrastrukturu

V sedmdesátých letech vedl František Palík vývoj dvou-systémové lokomotivy ES 499.0, která získala zlatou medaili na MVB v roce 1975. Dalším vývojovým článkem byla lokomotiva ČS 200 pro SSSR, která drží rychlostní rekord škodovských lokomotiv 262 Km/h. Toho dosáhla lokomotiva ČS 200 č.009 1. prosince 2006.

Vypuštěním střídavé části vznikla lokomotiva řady E 499.2 tovární typ 65E. Obě lokomotivy ES 499.0 (později 350) a E 499.2 (později 150 -po rekonstrukci 150.2, resp. 151) předběhly možnosti tehdejší infrastruktury a jejich potenciál nebyl dlouhou dobu využit. Například své maximální rychlosti 160 km/h (resp. 140 km/h) začaly lokomotivy pravidelně dosahovat až na modernizovaném I. tranzitním koridoru.



Závodní průkazka Ing. Františka Palíka, CSc.



Lokomotiva E 479.002 KREMIK na veletrhu v Bulharsku v Plovdivu, František Palík stojí vedle lokomotivy, zdroj Státní oblastní archiv v Plzni

Vrchol vývoje

Za vývoj elektrických lokomotiv II. generace s novou elektrickou výzbrojí mu byla v roce 1977 udělena společně s ostatními členy kolektivu státní cena s čestným titulem laureát. První dva stroje vyjely z bran závodu v roce 1980 pod továrním označením Škoda 69E a po náročných zkouškách došlo k zahájení sériové výroby. Do roku 1990 bylo celkem vyrobeno 181 lokomotiv řady 363. Lokomotiva řady 163 typ 71E podle starého značení ČSD E 499.3 vznikla vypuštěním části pro střídavou napájecí soustavu 25 kV 50 Hz z lokomotiv řady 363.

Lokomotiva řady 263 typ 70E je jednosystémový stroj určený pro provoz pod trakční soustavou se střídavým proudem o napětí 25 kV, 50 Hz. Podle starého systému značení jí náleží řada S 499.2. Řada 263 je vývojovým pokračováním dříve vyráběných lokomotiv řad 163 a 363 a prakticky vrcholem vývoje celé řady lokomotiv.



Setkání Ing. Palíka s GR firmy Fiat Ferroviaria panem Parnigim, jednají o technologické pomoci pro ČKD Praha od firmy Fiat Ferroviaria při výrobě integrované vagonové skříně pro české Pendolino. V Praha, Masarykův salonek, rok 1996.

52 vynálezů

Inženýr Palík vedl do roku 1992 projekční skupinu na zpracování projektu vysokorychlostního vlaku Škoda na rychlost 300 km/h. Je autorem a spoluautorem 52 vynálezů, publikoval řadu odborných článků a knih s tematikou železničních kolejových vozidel a vystoupil s mnohými odbornými přednáškami v Československu i v zahraničí – ve Vancouveru, Pekingu, Zhuzhou, v Moskvě, St Peterburku, Sofii, Kyjevě, Coloradu Springs, v Drážďanech ve Würzburgu, Wellingtonu, Varšavě aj.

Od roku 1992 byl prezidentem Asociace vysokorychlostní železniční dopravy a členem představenstva Akciové společnosti VRAMZ. Od roku 1994 pracoval v ČKD Praha kde vedl konsorcium ČKD, Siemens, Fiat Ferroviaria, Vagonka Studénka pro zpracování projektu vlaku Pendolino pro České dráhy. Je členem Chorvatské Akademie věd v Záhřebu. Od roku 2002 přednášel Vysokorychlostní železnice na ZČU Plzeň.

Text a foto Petr Lapáček

Modernizace trati mezi Brnem, Adamovem a Blanskem se blíží do finišu. V celém úseku probíhá zejména rekonstrukce železničního svršku a všech souvisejících infrastrukturních prvků. Práce běží podle harmonogramu tak, aby se od 11. prosince mohly na koridor po roční výluce opět vrátit vlaky. Po uvedení trati do provozu bude probíhat dokončování stavby, které ale nebude mít výrazný vliv na drážní dopravu.

V úseku Brno-Maloměřice – Adamov jsou položeny obě dvě koleje, probíhá na nich sypaní štěrku, podbíjení a čištění. Dále se pracuje na kabelových trasách, trakčním vedení, pozemních objektech a protihlukových stěnách, dochází k osazování návštěvadel a svařování kolejových pásů, dokončují se tunely a opěrné zdi a pokračuje úprava skalních svahů. Dvě zcela nové mostní konstrukce prošly v uplynulých dnech úspěšně zatěžovacími zkouškami. Obdobné úpravy se týkají i úseku mezi Adamovem a Blanskem, kde jsou aktuálně položeny koleje vedoucí od stanice Adamov k tunelům 8/2 a 8/1.

Ve stanici Adamov funguje v omezeném provozu lávka pro pěší a technologická lávka. Probíhá pokládka kolejí a instalace protihlukových stěn, dokončují se mostní objekty a opěrné stěny, provádí se montáž trakčního vedení, elektroinstalace a kabelových tras. V nádražní budově finišují práce ve vnitřních prostorech, které jsou zaměřeny na malby, obklady, dlažby a kompletní elektro a sdělovacího zařízení. Od 31. srpna je zde v provozu pokladna pro cestující. Dále pokračují stavební činnosti na vnějším zateplovacím systému a terénních úpravách kolem výpravní budovy.

Podle plánu probíhá i budování podchodu na zastávce Blansko město, kde se dále pracuje na zastřešení a montáži inženýrských sítí a kabelových tras. Ke zrušení zabezpečení přejezdu dojde 30. listopadu, otevření podchodu pro veřejnost předpokládáme 9. prosince v odpoledních hodinách.



Na zmodernizovanou trať mezi Brnem a Českou Třebovou vyrazí první vlaky s novým jízdním řádem od 11. prosince. Nejprve půjde o regionální spoje a rychlíkovou linku R19. Dálková doprava mezi Brnem a Prahou se z odklonu přes Vysočinu vrátí na koridorovou trať od poloviny příštího roku. Po zprovoznění modernizovaného úseku budou ještě probíhat dokončovací práce, které nebudou mít vliv na drážní dopravu. Jisté omezení lze očekávat pouze během března a dubna příštího roku, kdy se během výluk vždy jedné u kolejí provede třetí podbití a broušení kolejnic. Mimoto se v příštím roce budou provádět opravy komunikací zasažených stavbou. **Text a foto(s)ž**



KLUB ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ
HRADEC KRÁLOVÉ
ČLEN SVAZU MODELÁŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

37. podzimní VÝSTAVA MODELŮ ŽELEZNIC 2022



od soboty 12. listopadu do neděle 20. listopadu 2022

Otevřeno ve všední den 14-18 hod., soboty, neděle a svátek 9-18 hod.
(pro předem objednané skupiny od 10 osob ve všední dny už od 9 hod., objednat lze na tel. 721 779 956)

Mimo jiné uvidíte digitální TT kolejiště Kamenice, velké TT kolejiště Velký Brod, dále unikátní HO kolejiště SOUTHWEST (USA) a ve vitrínách modely železničních vozidel, jak ručně dělané, tak tovární výroby a také ukázkou zahradní železnice PHKO

Po celou dobu výstavy budou všechna vystavená kolejiště v provozu

Přístup na výstavu je z prvního nástupišť

Sledujte naše internetové stránky na adrese www.kzmkh.eu

Kuželky o Pohár prezidenta Federace strojvůdců

Ve dnech 27. až 28. září se po dvouleté covidové pauze uskutečnil v ašské kuželce již 14. ročník mezinárodního turnaje. Ve sportovním klání zde celkem 9 družstev soupeřilo o pohár prezidenta Federace strojvůdců české republiky. Ze zahraničí přijeli strojvedoucí z Vogtlandbahnu GmbH (SRN), Slovensko zastoupili kolegové ze Žiliny a z Polska kolegové ICE Krakov.

Druhý den večer byl na této moderní

kuželce vyhlášen nejlepší hráč turnaje Ota Maršát (Cheb) s 464 sraženými kuželkami a putovní pohár si odvezlo družstvo z Krnova s 2116 kuželkami. V těsném závěsu zůstalo družstvo Vogtlandbahn GmbH 2101 kuželkami. Ceny a účastnické plakety spolu s organizátory předali členové prezidia FSCŘ Josef Bock a Kamil Chaloupka.

Ve dvou denním klání měli možnost nehrající účastníci absolvovat

poznávací zájezd do Waldsasenu. Toto město je známé hlavně klerikálními stavbami a průvodkyně exkurze po oba dny sklízela zasloužený potlesk.

Závěrem bych chtěl jménem organizátorů poděkovat P-FS za věcné dary, členům Sportovního oddílu Kuželky Aš za organizaci a všem účastníkům za účast a sportovní chování po celou dobu turnaje.

Text a foto Miroslav Dragoun



Pozvánka na nohejbal v Tanvaldě

České dráhy, ČD Cargo, SŽ a Federace strojvůdců ČR pořádají tradiční turnaj v nohejbale trojic. Turnaj se koná v pátek 25. listopadu ve sportovní hale Výšina na Sportovní 576 v Tanvaldě od 9.30, prezentace v 9 hodin.

Turnaje se může zúčastnit každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance ČD, ČD Cargo a SŽ.

- * Startovné za jedno družstvo je 100 Kč.
- * Počet účastníků je omezen na 15 družstev.
- * Platí pravidla hry dle Českého nohejbalového svazu.
- * Občerstvení v průběhu turnaje v baru sportovní haly.
- * Zdravotní dozor zajistí pořadatel.
- * Vyhlášení výsledků turnaje proběhne od 15 hod v restauraci (bude upřesněno) v Tanvaldě.

Akce je financována z centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo a z prostředků C-FKSP SŽ.

Přihlášky a požadavky na případné ubytování před a po dni konání turnaje se přijímají do 20. listopadu. Kontaktní osoba: Pavel Semecký, e-mail: semeckypavel@seznam.cz, tel. 773 008 910, Miroslav Hnat, e-mail: m.hnat@atlas.cz, tel. 724 496 499.

Těšíme se na vaši účast.

(pas)

Vyzvedněte si objednané kalendáře na rok 2023

V minulých dnech a týdnech byly do všech základních organizací Federace strojvůdců zaslány objednané stolní a nástěnné kalendáře, které na rok 2023 vydala naše odborová organizace. Také ZO FS, jež si kalendáře neobjednaly, byla adresována zásilka obsahující jeden nástěnný a tři stolní kalendáře zdarma.

Pokud základní organizace nepožádaly o jiný způsob dodání (například zásilkovou službou anebo na odlišnou než obvyklou adresu ZO), balíky s kalendáři (stejně jako je tomu pravidelně u časopisu Zájmy strojvůdce) byly odeslány ze žst Brno hlavní nádraží služební drážní poštou. V zájmu jejich

bezpečného doručení byly vybaveny průvodkami pro služební zásilky. Zástupci základních organizací si své zásilky mohou vyzvednout na obvyklých odběrových místech. Učiňte tak, prosím, co nejdříve!

Také prosíme, věnujte hlavně pozornost stavu zásilky. V případě, že jste objednali větší počet kalendářů, jež byly při expedici uloženy do několika balíčků, zjistěte v první řadě, zda vám byly v pořádku doručeny všechny balíčky. Například v případě tří expedovaných balíčků jsou tyto označeny 1/3, 2/3 a 3/3. Přímou na místě si také zkontrolujte počet dodaných kusů kalendářů, a to zvláště v případě poškození obalu zásilky.

Správnost si můžete ověřit jednoduše, neboť počet vámi objednaných kalendářů je uveden přímo v záhlaví vaší dodací adresy. Kód „s“ znamená stolní a „n“ nástěnné kalendáře. Celkový počet kusů dodaných v balíčcích musí odpovídat údajům uvedeným v záhlaví adresáta.

V případě jakéhokoliv

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

Upozorňujeme, že případné reklamace dodaného počtu objednaných kalendářů nebo jejich poškození lze z technických důvodů – provedení finální fakturace a smluvní podmínky stanovené mezi tiskárnou a vydavatelem – podat v termínu nejpozději do 30. listopadu 2022. Na pozdější reklamace již bohužel nebude možno brát zřetel. Děkujeme za pochopení.

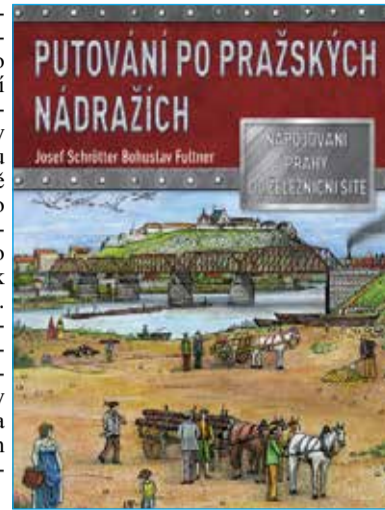
Po ukončení distribuce budou z prezidia FSCŘ i tentokrát rozepisovány do základních organizací faktury s vyúčtováním vámi objednaných kalendářů. V případě možné reklamace jejich počtu, budou po dohodě (a prošetření tohoto problému) samozřejmě fakturovány jen reálně dodané kusy kalendářů.

(red)

Nová knížka na pultech

V říjnu přišla na knižní trh nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner „Putování po pražských nádražích – napojování Prahy do železniční sítě“.

První železnici v Praze byla koněspřežní železnice z Dejvic do Kladna. Ale první parostrojní železnice do Prahy přijela z Olomouce na tehdejší Státní nádraží, dnes Masarykovo nádraží. U jednotlivých nádraží jsou uváděny všechny změny jejich názvu v průběhu času. Stavba nového spojení významně ovlivnila dopravní propustnost hlavního a Masarykova nádraží. Zrušení seřadovacího nádraží ve Vršovicích umožnilo zřízení nových železničních zastávek Praha – Eden a Praha – Zahradní město. V příloze je řada zajímavostí, mezi kterými je uvedeno například nasazování některých zabezpečovacích zařízení v Praze. V knize jsou opět kouzelné obrázky malíře, železničáře na penzi Bohuslava Fultnera. Kniha bude k dostání u všech dobrých knihkupců nebo na emailové adrese: eshop@albatrosmedia.cz. (red)



2. ROČNÍK
O POHÁR PREZIDENTA FEDERACE STROJVŮDČŮ V BADMINTONU
(turnaj ve čtyřhře)

KDY:
SOBOTA 26. 11. 2022 (PREZENTACE 9:30 AŽ 10:00)

KDE: KRNOV, HALA K3 (SMETANŮV OKRUH 2337)

Občerstvení po dobu celého turnaje a ceny zajištěny.

Závazné přihlášky zasílejte nejpozději do 15.11.2022
na adresu: vojkuvka.marek@seznam.cz

Pořadatel turnaje: Federace strojvůdců Krnov

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



Společenská rubrika



Kulaté životní jubileum 50 let oslavil v říjnu **Lubomír Horák**, člen základní organizace FS Liberec. Pevně zdraví, hodně štěstí a životní pohody do dalších let přeje výbor a ostatní členové základní organizace FS Liberec.

*

Dne 10. října oslavil 65. narozeniny trutnovský strojvůdce na penzi **Petr „Spartan“ Seidl**. Do dalších let mu přeje pevné zdraví a pohodu při sledování sportovních přenosů. Za všechny Brutus.

*

V ZO FS Děčín máme v listopadu tyto oslavence:

Jaroslav Volf slaví 2. listopadu 80 let, **Pavel Hvojník** o den později 3. listopadu 65 let a **Pavel Bartoň** 12. listopadu 60 let. Gratulujeme!

*

Dne 13. listopadu oslaví padesáté narozeniny náš kolega, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců, Bc. **Milan Zelený**. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přeje hodně zdraví, lásky, štěstí a životní

spokojenosti. - Výbor a členové ZO FS Nymburk

*

Václav Bednář ze ZO FS Letohrad bude slavít 14. listopadu 75 let. Přeje mu vše nejlepší!

*

V ZO FSCŘ Praha oslaví 16. listopadu 50. narozeniny **Jiří Novák**, 22. listopadu bude 55 let **Zdeňkovi Komináckému**. Oba strojvůdci slouží u ČD. Dne 18. listopadu oslaví 65. narozeniny **Vladimír Coubal**, strojvůdce ČD Cargo. Výbor ZO FSCŘ Praha gratuluje k výročí a přeje hodně zdraví.

*

Dne 22. listopadu bude slavít životní výročí 50 let pan **Vlastimil Heckel**, strojvedoucí a kolega ze ZO FS Šumperk.

Vlastík se vydal ve slépějích svého otce, i když cesta k vysněnému povolání nebyla zcela jednoduchá. Po vyučení na strojníka pro traťové stroje si musel dodělat maturitu na „strojárně“, která byla v té době povinná. Poté jeden a půl roku „bojoval“ u železničního vojska v Olomouci. V nejistých devadesátkách

nastoupil v Praze Libni jako mechanik kolejových vozidel a odtud přestoupil na stejnou funkci i do rodného Šumperka. O funkci strojvedoucího ale zájem pořádkem nebyl, tak se vydal v roce 2001 na zkušenou do Spojených států. Ze zámoří se vrátil v roce 2007 zpět do Šum-



perk, kdy se situace s volnými místy značně zlepšila a od té doby vykonává práci strojvedoucího a to i OO/S. Po pár letech si dodělal i kurs elektrický a dnes je tak použitelný na všech výkonech v našem depu.

Výbor a všichni členové mu přeji

zdravíčko, štěstíčko a pohodičku nejen v práci, ale i doma, s manželkou v opraveném domečku!

*

V ZO FS Děčín slaví 75 let páno-
vé **Bohumil Prazák** (25. listopadu) a **Bohumil Hozák** (28. listopadu). Gratulujeme!

Poslední rozloučení



Dne 15. října nás ve věku 82 let navždy opustil bývalý krnovský strojvedoucí pan **Adolf Kula**. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. ZO FS Krnov.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscrz.cz
Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, 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@fscrz.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adresu 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

