

● **Aby železnice byla spolehlivá ... str. 2** ● **Nesud' me knihu podle obalu ... str. 2** ● **Brněnská Poříčanka už jen jako vzpomínka ... str. 3** ● **Pražský strojvedoucí Michal Maruš: Mohu jezdit skoro se vším ... str. 4, 5** ● **Jaké jsou technologie pro nouzové zastavení vlaku? ... str. 5** ● **Fotbalový rok 2022... str. 6** ● **Společenská rubrika ... str. 6** ●

číslo 23-24

21. prosince 2022  
ročník 75



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Rada předsedů jednala v hanácké metropoli Změny hodnocení strojvedoucího

Koncem minulého měsíce se opět sjeli předsedové či jejich zástupci základních organizací na dvoudenní jednání Olomoucké oblasti do centra Hané, restaurace Na Blajchu.

Zatímco podobné akce jsou koncem roku zaměřeny na diskuzi či formování podoby podnikové kolektivní smlouvy na příští rok, letošní rada byla trochu výjimečná. Přítomní předsedové již byli seznámeni s výsledky a zejména průběhem letošního vyjednávání kolektivní smlouvy, které proběhlo již v prázdninových měsících tohoto roku.

Zejména k tomuto bodu, ale nejen k němu jsme na jednání pozvali náměstkyni generálního ředitele ČD Blanku Havelkovou a náměstka Jiřího Ješetu. Dále se jednání zúčastnili i ředitel O-18 Tomáš Mohr a ředitel OŘOD – Východ Radek Steiger. Předsedové si tedy přímo od vedení společnosti vyslechli všechny okolnosti přímo či nepřímo ovlivňující výsledek letošního kolektivního jednání.

### Vyjádření poděkování

Od zástupců zaměstnavatele také zaznělo, že v závěru tohoto roku mají počty cestujících přeje jen opět vzestupnou tendenci. A tak poděkování všem provozním zaměstnancům vzkázané přes přítomné zástupce možná nebude jen ten jediný způsob, jak zaměstnavatel vyjádří své uznání za obrovské počty přesčasových hodin, nebo řešení spousty provozních problémů souvisejících s mnohdy ne příliš kvalitním stavem vozového parku.

Na tradičním místě – v restauraci „Na Blajchu“, se pak přítomní zabývali tradičními tématy. Těmi je kvalita nocležen, problematika sestavy směn, zařazení strojmistřů, to vše i mnoho konkrétních dalších problémů zaznělo na diskuzi, která již skoro vždy bývá bouřlivější.

### Závazek zaměstnavatele

Druhý den se jednání rady předsedů stalo vzhledem k neúčasti zejména zástupců soukromých společností a nákladních dopravců neusnášením, přesto pro oblastní zástupce vyplynuly z této rady úkoly, které zazněly zejména v podvečer prvního dne jednání.

Předsedové kvitovali sjednání inflační doložky, která zajišťuje v polovině příštího roku společné jednání se zaměstnavatelem v případě neklesnutí meziroční míry inflace pod 6 %. Se zájmem vyslechli i závazek zaměstnavatele dojednat pravidla pro změnu v hodnocení práce strojvedoucího. Hned začátkem příštího roku se budou konat jednání se zaměstnavatelem tak, aby při oboustranné dohodě tato pravidla mohla platit současně s kolektivní smlouvou v roce 2024.

Jaroslav Vincour

## Strojvůdci jako nedobrovolní kontroloři práce Správy železnic Pochybení, o kterých se nepíše

Strojvedoucí jsou při své práci denně vystavováni mnoha podnětům, které musí při jízdě svého vlaku vždy správně vyhodnotit. Špatné vyhodnocení situace však občas vede k mimořádnostem, o kterých se pak můžeme občas dočíst v médiích. Z provozu však téměř všichni strojvedoucí známe situace, které však správně vyhodnotit nemůžeme buďto vůbec, nebo velmi složitě.

Jen letos jsem upozorňoval na troje pochybení Správy železnic, které svým charakterem strojvedoucího mátl tak, že k mimořádnosti nebylo daleko. A média by si mohla na strojvedoucího opět „smlsnout“.

### Co se tedy stalo?

Letošního 19. května jsem byl informován písemným rozkazem o umístění návěstí pro elektrický provoz v žst. Kralupy nad Vltavou. Po minutu vjezdového návěstidla jsem si zanedlouho všiml návěstí „Připravte se ke stažení sběrače“, a asi 50 až 60 metrů za ní byla návěst „Stáhněte sběrač“. Byla viditelná na poslední chvíli v ostrém pravotočivém oblouku. V sousední koleji byla navíc návěst „Stáhněte sběrač“ umístěna tak, že nebylo v žádném případě možné poznat, pro kterou kolej návěst vlastně platí, zcela chyběla jakákoliv přířazovací šipka. SŽ tehdy odpověděla, že s pracovníky příslušného OTV, kteří tuto napěťovou výlukou zajišťovali, byla tato závada kázeňsky řešena v rámci pravomoci SEE OŘ Praha včetně proškolení určitých bodů předpisu D1.

### Nebylo proveditelné

Dne 29. srpna 2022 jsem poukázal, že ve stanici Kralupy nad Vltavou se nachází velmi nebezpečně označená pomalá jízda. PJ 30 km/h nebyla ze směru Nelahozeves nijak předvěštěna, nacházela se v ostrém oblouku, byla vidět na poslední chvíli a ve stanici se nenacházel téměř žádný staničník, podle kterého by se dalo orientovat. Ze směru Libčice PJ předvěštěna byla, byť zcela v rozporu s aktuální verzí SŽ D1.

SŽ odpověděla: Bohužel vzhledem ke složitým parametrům stanice a náhlosti poruchy, bylo rozhodnuto o vložení jednosměrné předvěštěné pomalé jízdy. Bohužel v tomto případě bychom buď

museli zavést PJ 30 km/hod přes celou ŽST (vč. do všech přípojných tratí), což by mělo negativní vliv na jízdní doby, anebo by se musely osadit předvěstníky do všech staničních kolejí, pro která odjezdová návěstidla mohou navést rychlost min. 50 km/hod., což z omezených časových, lidských a materiálních důvodů nebylo proveditelné.

A poslední případ – letošního 23. listopadu jsem tento rok již potřetí upozornil na špatně umístěná návěstidla pro elektrický provoz, v žst. Kralupy nad Vltavou v rozporu s čl. 74 (9) předpisu SŽ D1 (viz příloženou fotografii k článku). I přes postoupení služebním postupem nedošlo dodnes k vyřízení hlášení.

### Když se něco stane

Až se tedy příště opět někde dočteme o utrženém sběrači, nedodržené rychlosti pomalé jízdy nebo projetém návěstidle, mějme prosím



## Ve městě už ji nevidíte



Na snímku je parní „Krauska“, desítka Karolína, která si vyrazila do ulic Brna na Výstaviště. Je zachycena na zpáteční cestě, blíží se k Pedagogické fakultě, hale Rondo a pak na „Dolní“. Karolína, ani jiná mašina, se tudy už naproje. Vlečka vedoucí přes Staré Brno byla 1. listopadu definitivně zrušena. Na straně 3 si u článku Zdeňka Herziga připomínáme některé stroje, jež se městem projely.

Foto Martina Zderadičková

## Hezké svátky a PF 2023



Milé kolegyně a vážení kolegové,

klidné a pohodové prožití vánočních svátků a do roku 2023 jen to nejlepší, štěstí a spokojenost v práci i osobním životě a k tomu zejména pevné zdraví vám i všem vašim blízkým přeje Prezidium Federace strojvůdců České republiky, redakce a redakční rada Zájmy strojvůdce. Reprofoto obrazu Jiřího Boudy Nokturno - M. Ježek

na paměti, že strojvedoucí nemusí být tím jediným viníkem...

Abyste tento text nebyl jen jedním z nářků, požádali jsme Správu železnic o vyjádření k textu a o odpovědi na následující otázky.

Jakým způsobem SŽ provádí kontrolu na své síti, aby byla všechna návěstidla umístěna v souladu s platnými pravidly?

Jak je možné, že ani po třetím upozornění na špatné umístění návěstidel v rozporu s vlastními pravidly SŽ nedošlo v této věci ani za půl roku k žádné reflexi, zlepšení tohoto stavu a zvýšení provozní bezpečnosti?

Je si SŽ vědoma, že strojvedoucí dopravců nemohou být „nedobrovolnými kontrolory“ její práce a že to musí být prvořadě SŽ, která by měla zajistit dodržování svých pravidel na vlastní infrastruktuře?

Text a foto Antonín Sehnal

### Reakce Správy železnic

Při krátkodobých a přechodných stavech vzniklých provozními důvody jsou zavedena taková opatření, aby jednotlivé postupy zajišťující bezpečný provoz byly minimálně zdvojeny. Jde třeba o umístění přenosných návěstidel v kombinaci s písemným rozkazem.

Kontrolní činnost dráhy probíhá kontinuálně na všech úrovních Správy železnic. Mimo statických kontrol se jedná jak o kontrolní jízdy našimi vozidly, tak na stanovištích dopravců.

I přes to někdy bohužel došlo k nesouladu s předpisy. Jednalo o rozdílné situace, které nemají vzájemnou vazbu. V žádné z uvedených závad jsme neodhalili systémové pochybení, ale došlo k nesouladu v umístění návěstidel konkrétními zaměstnanci, se kterými situace byla řešena přímo.

Ke zlepšení situace dochází právě i díky zavedení helpdesku, kde se podněty od strojvedoucího řeší bezprostředně po jejich obdržení. Je třeba zdůraznit, že tyto podněty jsou nejlepší zpětnou vazbou, bez které by k posunu nemohlo dojít. Poděkování za tuto spolupráci patří právě strojvedoucímu.

Nela Eberl Fribová, tisková mluvčí Správy železnic

## Zajištění bezpečnosti provozu dopravy se musí plánovat Aby železnice byla spolehlivá

Koncem listopadu se uskutečnilo tradiční setkání Drážního úřadu (DÚ) s železničními dopravci. Akce se zúčastnili představitelé Evropské železniční agentury (ERA), slovenského Dopravného úřadu, pozvání přijali také zástupci FSČR.

Drážní úřad spolu s ERA upozornil na to, že bezpečnost není jen slovo, ale je to stav, který je výsledkem aktivní práce všech složek systému. Na prvním místě při podnikání v tomto sektoru musí vždy stát bezpečnost a až na druhém ekonomika a další ukazatele.

### Soupisy postupů nestací

K zajištění bezpečnosti drážního provozu je nutné poskládat všechny dílky systémové skládačky, které do sebe musí zapadat. „Často se při našich státních dozorech setkáváme se situací, kdy si železniční podnik myslí, že pro naplnění požadavků evropské a národní legislativy stačí předložit předpisy se soupisem postupů směřujících k zajištění bezpečnosti provozování drážní dopravy. To ale rozhodně dostatečné není! Rutinou při všedních činnostech dopravců, stejně jako správců infrastruktury či subjektů odpovědných za údržbu vozidel, se musí stát soustavné zajišťování, ověřování a zvyšování bezpečnosti. Jinými slovy, teoreticky nastavené postupy je nutné také uplatňovat v každodenní praxi,“ uvedl ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

Podle ředitele provozně-technické sekce Drážního úřadu Radka Šafránka je právě praktické plnění nastavených bezpečnostních cílů a dodržování předpisů nyní hlavním zaměřením všech kontrol DÚ. „Ke každému požadavku souvisejícímu se systémem zajišťování bezpečnosti, který Drážní úřad v rámci procesu udělování osvědčení o bezpečnosti prověřuje, budeme vyžadovat konkrétní důkazy o tom, že žadatel skutečně pracuje v souladu s postupy nastavenými v jeho předpisech,“ řekl Šafránek

### Díly bezpečnostní skládačky

Na společném setkání se řešilo, z jakých dílků se bezpečnostní skládačka skládá. Je to vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce, které je nezbytnou podmínkou pro provozování drážní dopravy. Osvědčení je

platné maximálně 5 let, ale už není jako v minulosti samozřejmé, že je udělováno vždy na nejdelší možnou dobu platnosti. Díky nové legislativě a zavedení 4. železničního balíčku dále platí, že proces podávání a zpracování žádosti je jednotný pro všechny státy, pouze se zohledňují regionální specifika.

Dalším „dílkem“ je zavádění evropského zabezpečovače ETCS, jehož jednou z nejdůležitějších úloh je eliminace selhání lidského faktoru. Systém má svou pevnou (traťovou) a mobilní (vozidlovou) část a Česká republika v zavádění tohoto systému drží krok s vyspělejšími evropskými státy. Nová vozidla jsou již ETCS vybavena z výroby, ale u perspektivních starších vozidel je nutná dodatečná zástavba, která s sebou nese jisté obtíže. Nicméně i ty se už v podmínkách České republiky podařilo zvládnout a počty starších vozidel s doplněnou mobilní částí ETCS rychle narůstají. Aktuálně jich je v provozu přibližně 150, další stovky přibudou v příštím roce. Traťovou část je aktuálně vybaveno 754 km tratí a spuštění výhradního provozu na určených koridorových tratích od roku 2025 se s největší pravděpodobností podaří dodržet.

### Toaletní papír jako důkaz

Důležitým bodem bezpečnostního systému je dohled a s tím spojené závěry státních dozorců, které jsou jednou z hlavních náplní činnosti Drážního úřadu. Transpozice technického přílohy 4. železničního balíčku, která je v České republice díky novelizaci zákona o dráhách účinná od 1. února letošního roku, nově umožňuje postihovat i řadu přestupků aktérů železničního sektoru, u kterých to dříve nebylo možné nebo jen velmi obtížné. Jedná se například o neprovádění analýz rizik při změnách v systému zajišťování bezpečnosti nebo údržby vozidel, překračování proběhů vozidel do předepsané údržby, chyby v označování nebo registraci vozidel, nedodržování rozsahu a postupů při údržbě vozidel a podobně.

Jak s jistotou nadsázkou řekl vedoucí

oddělení MHD, interoperability a ECM DÚ Rostislav Kolmačka, I zdánlivá banalita, jako je chybějící toaletní papír na WC ve vozech, může poukázat na nedostatečně provedenou analýzu rizik při plánování výlukového opatření, protože špatně nemusí být ošetřeno jen zásobování vlaku, ale třeba také zajišťování předepsané údržby vozidel, která se kvůli výluce nedostanou do svého depa.“

### Odpovědnost strojvedoucích

Velkým tématem je odpovědnost dopravců a strojvedoucích a z toho vyplývající prevence i případné postihování přestupků strojvedoucích i dalších subjektů železničního sektoru. Na jejich odpovědnosti ve značné míře závisí bezpečnost železničního provozu a tím i důvěryhodnost celého železničního systému.

Zkušenosti zástupců ERA i Dopravného úřadu potvrdily, že obdobná témata se řeší ve všech státech napříč Evropou. Podle ředitele DÚ Koláře je pak celospolečenským zájmem i společným cílem všech zúčastněných vynaložit všechny dostupné prostředky a síly k tomu, aby železnice byla bezpečná, spolehlivá a pro své zákazníky prioritní. Toho nikdy nebude možné docílit bez vzájemné spolupráce a důvěrné komunikace všech subjektů, mezi které patří právě i národní bezpečnostní úřady a Evropská železniční agentura (ERA).

Jednání se zúčastnili také zástupci FSČR prezident Jaroslav Vondrovic a člen prezidia David Votruba, kteří se rovněž aktivně zapojili do diskuze. Především hovořili v tematickém bloku věnovaném analýze rizik, ve kterém je prioritou FSČR důsledné provádění analýz rizik i v oblasti provozních předpisů. „Samozřejmě jsme měli také co dodat v části jednání, které bylo věnováno problematice monitoringu licence strojvedoucích,“ doplnil prezident FSČR Jaroslav Vondrovic.

(dů, jv)

## Rail Business Days míří do Ostravy Podařilo se nemožné

Mezinárodní železniční veletrh a konference RAIL BUSINESS DAYS se po letošním úspěšném ročníku v příštím roce stěhuje z Brna do Ostravy. Areál Trojhalí Karolina nabízí možnost dalšího rozvoje veletrhu.

Akce proběhne 5. až 7. června a propojuje mezinárodní veletrh železničních i drážních vozidel pro širokou i odbornou veřejnost, odbornou konferenci a společenské setkání na B2B rovině, a to vše v jednom jediném areálu.

„Z důvodu chystaných stavebních úprav v Brně nelze pro další ročník veletrhu využít areálu BVV, neboť by již nebylo možné využít vlečku skrz město pro dopravu kolejových vozidel. Podařilo se nám však v tuzemsku téměř nemožné, a to najít nový areál v Ostravě, který vyhovuje našim velmi náročným požadavkům na prostor, kolejiště a je situován téměř v centru města. Za celý produkční tým mohu říci, že se opravdu těšíme na přípravu dalšího ročníku v areálu Trojhalí Karolina,“ představuje koncept akce Monika Svobodová, managing director akce.

„Koncept akce se nám velmi osvědčil. Veletržní část bude opět přístupná odborné i široké veřejnosti. Nabídne návštěvníkům vnitřní a venkovní expozice výrobců kolejových vozidel, provozovatelů železniční osobní i nákladní dopravy, subjektů a společností zaměřených na správu a výstavbu infrastruktury, vývojových a výzkumných subjektů, veřejných dopravních institucí i úřadů. Jedním z velkých lákadél, nejen pro návštěvníky z řad veřejnosti, bude jistě znovu venkovní expozice železničních kolejových vozidel a další techniky. Na stovkách metrech kolejí se přímo v areálu představí až desítky osobních, nákladních i dalších speciálních vozidel,“ dodává Robert Pagan, managing director Rail Business Days.

Michal Sirovátka

## Do Uničova pod dohledem ETCS



Koncem listopadu zahájily ČD zkušební provoz v elektrické trakci pod dohledem moderního evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS na trati z Olomouce do Uničova. Do konce roku se musí připravit na výhradní provoz. Zkušební provoz bude zajištěn až na šesti spojích denně lokomotivami řady 362 WTb v čele klasických souprav. Ty společně s nově dodanými elektrickými jednotkami RegioPanter řady 650.2 budou jezdit od ledna 2023, kdy bude provoz na trati Olomouc – Uničov spuštěn pod výhradním dohledem zabezpečovacího systému ETCS. Půjde tak o první trať v Česku obsluhovanou Českými drahami, na kterou budou vypravována pouze vozidla vybavená tímto nejmodernějším zabezpečovacím systémem. V současné době se připravuje zahájení zkušebního provozu pod dohledem ETCS také na tratích Kolín – Pardubice – Česká Třebová a Plzeň – Cheb. Na první uvedené trati budou vlaky vedeny lokomotivami řady 162 WTb a v druhém případě půjde o elektrické jednotky RegioPanter řady 650.2. Už od března 2022 probíhá zkušební provoz pod dohledem ETCS na trati Olomouc – Přerov – Břeclav s lokomotivami řady 362 WTb. Průběžně jsou proškoleni také strojvedoucí, kteří obsluhují lokomotivy řady 162 WTb a 362 WTb a elektrické jednotky RegioPanter 650.2 v provozních střediscích v Olomouci, České Třebové a Plzni.

Text a foto (peš)

## Z výsledků vyplývá, že je většina z nás spokojena. Nad čím brečíme?

# Nesudíme knihu podle obalu...

Rád bych se ještě několika řádky vrátil k dotazníku, který byl strojvedoucím rozeslán v létě letošního roku.

Někteří kolegové si myslí, že otázky snad psali lidé, kteří nikdy nejezdili. Pravdou ale je, že na prvním znění otázek jsme se podíleli s kolegy, co jsme stále ještě aktivní strojvedoucí. K formulaci otázek se však začaly vyjadřovat další „organizace“, které firovsky postavené otázky začaly rovnat do legislativní klíčky, čímž z toho vzniklo to, co z toho vzniklo. Když se ke mně dostala žádost o pomoc s tvorbou dotazníku, nejdříve jsem upozornil na nutnost sdílet výsledky, aby to právě nedopadlo jako poslední, kdy se strojvedoucí žádného výstupu nedočkali. A jak to dopadlo? Výsledky jsou jednoduše dohledatelné i na internetu.

### Tou příčinou jsme my

Technický stav hnacích vozidel, časy na jejich přípravu a odstavné doby? V jednom, z příspěvků, který nedávno vyšel v Zájmech strojveduce bylo zmíněno, že ryba smrdí od hlavy. To je pravda. Ale ta hlava dělá následek, nikoli příčinu. A to příčinou jsme my strojvedoucí. Zkusme se na věc podívat očima zaměstnavatele. Jestliže většina strojvedoucích stihne odstavit HV za 15 minut, zkusme mu vysvětlit, proč by měl zachovat odstavnou dobu 25 minut? Já být ve vedení, tak to také zkrátím. Osobně mne to také štve, ale je to tak. A technický stav vozidel? Občas brečíme nad rozlitym mlíčkem, protože nám dílna neopravila stroj k plné funkčnosti. Tak proč to tedy někdo bere z depa? Vždyť existuje seznam, co vše musí vozidlo splňovat, aby mohlo opustit brány depa. Jestliže beru na ose 814/914 a kolega, co mi to vyvezl z depa, mi oznamuje polepené dveře a špatný výkon topení, co pak s tím? Tohle přece vůbec nemělo opustit depo! Na ose se s tím již mnoho dělat nedá. A příčina? Dílna nemá dostatek času na opravu, protože to musí jet – „nic jiného v záloze není“. Jakmile to však strojvedoucí odmítne vzít na výkon, dílna dostatek času mít bude. Vinen je tedy ten, kdo to z depa vzal. Tímto si (dle mého názoru) nepřímou podkopáváme nejen své pracovní podmínky.

### Přečtu a podepíšu

Čas na přečtení vyhlášek? Na konci při zavírání vyhlášky přece nemusíme dát kladnou odpověď. Klidně dejme zápornou a dočteme si to jiný. Čas na přečtení rozkazu? Že výpravčí nemá jen nás? To ale přece není můj problém. Omlouvám se všem výpravčím i těm, kdo nosí rozkazy, ale až si to přečtu, tak to podepíšu. Nedávno jsem

viděl velice špatně sepsaný všeobecný písemný rozkaz, kde byly hrubé nedostatky – osobně bych ho nepodepsal a nepřevzal.

Pracuji i jako obsluha na trenažerech Českých drah a zde mají strojvedoucí dost času na to, aby si těch pár řádků na rozkazu přečetli. Jak tedy zdůvodnit, že strojvedoucí rozkaz podepíše a pak ho teprve chce začít číst? Přitom ho nikdo nepopohání. Podpisem rozkazu dávám najevo, že je sepsaný dobře, rozumím mu a přebírám ho. Na trenažeru je naprosto běžná odpověď: „No jo, když ve skutečnosti to jinak nejde.“ Kdo to říká, snad to jinak ani nezkusil. Z osobní zkušenosti vím, že to jinak jde. Výpravčí mi přinesl dvoustránkový rozkaz, tak si ho přečtu a podepíšu. A že vznikne zpoždění 5 minut? To se nedá nic dělat. Při zácviku strojvedoucí začínajícím nadávají, že za jízdy koukají do mobilního telefonu. A ti, co se nechají uhnat, za jízdy koukají do rozkazu. Kdo více porušuje bezpečnost? Kdo více ohrožuje životy cestujících?

### Většinová spokojenost

Kdo neviděl výsledky průzkumu mezi strojvedoucími, tak například pouze 38 % strojvedoucích je nespokojeno se stavem nocležen a místností pro dělenou směnu. Pouze 33 % strojvedoucích se několikrát do měsíce stane, že nemají dostatek času na kontrolu technického stavu. A že jen občas není směna sestavena optimálně, si myslí přes 59 % strojvedoucích. Nad čím tedy brečíme? Vždyť konkrétně v těchto otázkách panuje většinová spokojenost.

Jízdy na trenažeru považuje za zbytečné 45 % strojvedoucích. Než jsem přešel na DVI, také jsem si to myslel, ale po pár měsících jsem změnil názor. Tím se dostávám k dalšímu článku v ZS, ve kterém je zmíněn nový předpis D1, v souvislosti, že je zjednodušení stále jen slibováno. Pro názornost: od platnosti tohoto „nového“ předpisu D1 nesmí strojvedoucí vjet do obsazeného oddílu automatického bloku, jestliže před sebou vidí konec drážního vozidla. Na první pohled jednoduchá podmínka, ne však na pohled druhý. Někteří strojvedoucí přišli s tím, že článek neřeší, na které koleji, takže pokud (fckněme) na druhé traťové koleji uvidí strojvedoucí konec vozidla, nesmí na své první koleji pokračovat do obsazeného oddílu. Kde je tedy příčina složitých předpisů? To my sami si necháváme dělat předpis složitější, než je nutné. Nebo si stále ještě myslíme, že je tak snadné předpis zjednodušit...?

### O poznání tratě to není

Na trenažer pro strojvedoucí chodí budoucí jak strojvedoucí ještě v rámci kurzu, tak i dlouholetí kolegové. Poznání tratě na trenažer

strojvedoucích je sice dobrá myšlenka, ale podklady mají strojvedoucí v tabletech a kolik strojvedoucích se na ně podívá? Na trenažeru pro strojvedoucí nikdo není nucen jet 160 km/h. Pokud se někdo rozhodne jet pomaleji, protože trať nezná, nemáme s tím problém. Jsou i strojvedoucí, kteří trať také neznají, jedou, jak se říká, na plné hořáky a neudělají jedinou chybu. Jasný důkaz toho, že o poznání tratě to není. Prakticky bez chyby to zvládají i ti, co již 10 let jezdí někde na D3 s 810, případně 814/914. O různosti stanoviště to tedy také není. Na trenažeru se prakticky opakují stále stejné chyby, a jsou to právě chyby v základních věcech. Nedovedu si představit, co jiného bychom chtěli probírat v pravidelné škole strojvedoucích (z oblasti předpisů), když jsou nedostatky především v základních znalostech.

### Dojde to v příštím životě?

Jízda na trenažeru pro strojvedoucí není zkouška. Této části pravidelného školení dávají punc zkoušky především strojvedoucí, kteří udělali spoustu chyb. A že byl někdo na přezkouškách? Ano, byl, to je pravda. Ovšem řekl také někdo, proč na přezkouškách byl? Takto dopadlo jen několik málo strojvedoucích. Přesný počet nevím, ale na jejich sečtení by mi stačily prsty na rukou, a ještě by mi zbylo. Modelový příklad – strojvedoucí zastaví u oddílového návěstidla automatického bloku s návěstí stůj a štítem Op. Ihned se znovu ostře rozjízdí a ačkoli je špatná viditelnost, přes přejezd strojvedoucí prosviští rychlostí 50 km/h bez jediného houknutí a těsně před nárazem do stojícího vlaku v obsazeném úseku dosahuje rychlosti 90 km/h. Co s takovým strojvedoucím? Poplácat ho po zádech a říct mu, že to nevádi, že to dojde v příštím životě? Nebo ho ještě odmítní? A ruku na srdce, kdo ze strojvedoucích byl finančně postihován za špatně odjetou lekci na trenažeru? Vozíme lidi a odpovědnost je velická!

### Nestresujte se

Apelují na všechny strojvedoucí ČD, kteří mají přijet na trenažer. Ať už se jedná o Českou Třebovou, nebo o Prahu Vršovice, nestresujte se zbytečně. Přijďte a sami si udělejte obrázek, jestli se opravdu jedná o tak strašnou a těžkou zkoušku, či nikoli. Hlavně klid a neďte na nářky ostatních kolegů. Cílem jízdy na trenažeru není strojvedoucí zkoušet, ale zjistit, zda umí reagovat na situace, které je mhou potkat. Nehodnotíme tedy hned vše záporně, když nevidíme i druhou, záklusní stránku věci. Udělat si průzkum tzv. „mezi svými“, kde máme zastání, je zřejmě jednoduché, ale otvřená diskuze už je zkrátka jiná liga.

Miroslav Chvosta

# Zaniklá legenda, kterou nejspíš milovalo celé Brno. Nezapomeneme! Poříčanka už jen jako vzpomínka

Zpráva z tisku: „1. listopadu 2022 nabýlo platnosti úřední zrušení tratě na brněnské výstaviště. Ta byla unikátní svým trasováním v ulicích Brna. Zejména jízdy parních lokomotiv se těšily velkému zájmu. Poslední využití našla při letošní návštěvě TGV“.

Od dětství jsem bydlel na Starém Brně a už jako kluk jsem z okna pozoroval šaliny. Když jsem se podíval kousek dále, průhledem mezi teplárnou a fabrikou Sfinx (tehdy velmi úspěšná smaltovna) mohl jsem v dále zahlédnout malé „prasátko“ s oranžovým majákem a několika vagony s nákladem více či méně viditelným. Jindy se tudy protáhly novotou se lesknoucí lokomotivy, nebo parní krásky s vláčkem osobních vozů. Aut tam jezdilo málo. I v naší ulici se dalo vyběhnout s mičudou na silnici a nerušeně odehrát hromadu zápasů.

## Na Oltecu jezdí vlak

Jak šel čas, Poříčanka, jak jsme vleče na Výstaviště říkali, jezdila méně a méně často. Později se oranžový majáček změnil na modré majáky doprovodných vozů Veřejné bezpečnosti. Vláčec se čím dál častěji proplétal mezi udivenými řidiči aut, jejichž počet pomalu ale jistě narůstal. Silnice se opravila, poblíž vyrostl luxusní hotel Voroněž. Silnice se znovu opravila. V některých místech rozšířila. Vyrostla hala Rondo. Ale zůstával status quo, koleje odkudsi z nádraží k Výstavišti.

Veřejná bezpečnost se změnila na Policii. I já jsem se změnil. Z kluka, který sotva vystrčil nos nad okenní parapet jsem se stal nejdříve sebevědomý mladík – zabezpečovák, jak se v hantýrce ajzboňáků říkalo těm, co stavěli a pečovali o zabezpečovací zařízení. A čas šel dál. Z elektromechanika jsem se stal po různých dalších profesích

i pedagogem volného času. Děti z Klubu modelářů a později i z Dopravního klubu v Lužánkách jsem vodil na čumendu do Zábrdek (Brna – Zábrdovic) na starou a již dávno zrušenou Tišnovku nebo na Oltec (v hantecu označení Starého Brna), kde je možno na silnici potkat vlak.

A světe div se. Je zde i výhybka, po které by se onen vlak mohl dostat na koleje MHD, ale i opačně, šalina by mohla přejet na vlečku k výstavišti. Že na vlečce chybí trolej je jen drobnost. Ta představa stála vždycky za úsměv. A vzato kolem a kolem, šalina se tu občas prosmýkla. Ne tedy ta „elektrische line“, co dala těm našim brněnským tramvajím jméno, ale stará dobrá parní „Krauska“, desítka Caroline, když po zátopu na „Dolním“ vyrazila do ulic Brna při dnech dopravní nostalgie a jiných svátcích.

## Vlak už nepotkáte

Pevný bod zůstává. Respektive pevná linka, koleje zapuštěné do dlažby. Asi ještě několik chvil, možná i pár let budou Poříčanku připomínat i poněkud netradičně umístěné přejezdové výstražníky a kříže. Ale vlak, přátelé, vlak zde již nepotkáte. Areál Veletrhu, který jsem jako dítě znával přeplněný k prasknutí, ať už lidmi, ale zejména exponáty, se trochu scvrknul. Jednak proto, že jsem vyrostl, a to se pak zdá všechno menší. Také proto, že se do něj v západní části zakousl přivaděč k pisáreckým tunelům, aby mohlo opět přibýt aut. V neposlední řadě se dost



vážně mluví o nové sportovní a víceúčelové aréně, která ze severozápadního cípu Výstecu (hantec) ukousne mohutné sousto.

Na vrcholu letošního léta po vleče ještě s velkou slávou projela souprava TGV na 1. ročník železničního veletrhu Rail Business Days (RBD). Aspoň tak to psali v propagačních letáčích. Je snad i symbolické, že ani souprava TGV již nebyla kdovíjakým výkřikem

moderní techniky, i když to, co tento vlak uměl ve své době, okolo Brna ještě pěkných pár let nevidíme. Jak to dopadne s dalším železničním veletrhem na výstavišti, kam vlak nedojede, to se teprve uvidí (pozn. red. – nedlouho po napsání článku již bylo jasné, že další ročník RBD se uskuteční v areálu Ostravy Dolních Vítkovic, kde koleje zrušeny nebyly).

## Jediná a jedinečná

Čas se nezastavil. Z pedagoga se stal strojevodoucí. Roční frekvence vlaků na ulici Poříčí se počítala již na prstech jedné ruky. Za mohutného doprovodu

policejního sboru a za blýskání fotoaparátů se některé noci měnily na téměř konspirační událost. I těch pár vlaků se od listopadu bude propadat hlouběji a hlouběji do minulosti. Také do vzpomínek těch, co měli Poříčanku rádi. Ani ne jako železnici, ale možná jen jako symbol. Jako něco, co bylo pro Brno jedinečné, na rozdíl od nového nádraží, které svou jedinečností vyvolává zatím jen sarkastický škleb.

Poříčanka byla jediná. Byla jedinečná. Byla nám, mnohým Brňákům, blízka. Nezapomeneme!

**Zdeněk Herzig**  
Foto Martina Zderadičková



## Náklad zůstává na silnici

V Zájmech strojevodce č. 19 jsem psal o problémech s respektováním nákladní dopravy. Uzavření Poříčanky tak nějak nechtěně potvrzuje, jak se nákladní doprava podceňuje a pomalu redukuje na tranzitní dopravu. Město, kraj, vláda se jen opatrně vyjadřuje k dosud ne zcela viditelné likvidaci nákladní železniční dopravy, jednotlivých vozových zásilek, či dopravy na tzv. poslední míli. Hromady poplatků a penalizací na železnici stále více nahrávají kamionové dopravě. Ztráta nákladových míst pak způsobuje problémy s nakládkou. Mizení vleček železnici vzdaluje od míst, kde by byla potřebná. Jakákoli překládka se jeví nerentabilní, proto náklad rovnou zůstává na silnici. Když se pak představitelé Brna vyjadřují ve smyslu, že nákladní vlaky by měly z města zmizet, přemýšlím, zda jsem u volební urny nesáhl vedle. Už to nezměním. Poříčanka pro mne zůstane mementem. Symbolem krátkozrakosti a možná i hlouposti. Je to můj názor. Pořád věřím, že nejsem jediný, kdo má rád nákladní vlaky a nepochybuje o jejich důležitosti. (zh)



## Pražský strojevedoucí Michal Maruš: U každého dopravce má chléb dvě kůrky Mohu jezdit skoro se vším

Ačkoliv je strojevedoucí z Prahy Michalovi Marušovi osmadvacet, prošel prací (a stále pracuje) u několika dopravců a dokáže na dráze řídit téměř všechno, co má motor a kola. Možná také proto mu nechybí nadhled, když tvrdí, že nerozumí reakcím jistých kolegů, jestliže provoz na některé trati přebírají jiní dopravci. „Však je to také dopravce a jeho strojevedoucí jsou stále také jen strojevedoucí. Právo volby zaměstnavatele má každý,“ říká.

### Jak se máš?

Mám se celkem dobře, jen teď to mám trochu časově hektické, co se týče práce a také osobního života.

### Co tě přivedlo k dráze, fírovskému řemeslu?

Nevím, asi babička (smích). Ano, nejspíše babička. Celkově se mi už jako klukovi líbily velké stroje a technika, tramvaje, vlaky, autobusy.... Když jsem byl malý, tak k nám do Prahy čas od času přijela na návštěvu babička a jelikož neměla auto, tak jezdila vždy vlakem. Pokaždé, když jsme byli s mamkou babičku na nádraží vyzvedávat, nebo jí tam vyprovázet, tak jsme vždy museli projít všechna nástupiště a podívat se na veškeré vlaky, které tam stály. No, a tak se nejspíše zrodil můj zájem o železnici. Taký když jsme vždy procházeli halou Pražského hlavního nádraží, tak jsme se vždy museli zastavit u modelových kolejišť, které tam byly umístěny. Tehdy stálo pouštění modelů, tuším, desetikorunu.



## To byl ten slavný den, kdy do osobního boha vstoupil bůh nákladní

### U toho jsi ale nezůstal...

Jak čas dále plynul, tak jsem se postupně o železnici začal zajímat více a více, navštěvoval jsem také klub železničních modelářů a jiné kroužky se zaměřením na dopravu. Následně jsem se již na střední škole elektrotechnické přihlásil do stipendijního programu ČD se závazkem následně dělat strojevedoucího. Během střední školy jsem ještě využil příležitost, a právě díky stipendijnímu programu jsem si již našel brigádu u ČD – dělal jsem vlakvedoucího. To mi pak také pomohlo následně v uznání zkoušek na tzv. kasičky. Jako vlakvedoucí jsem jezdil ještě při zácvicích a kurzu na strojevedoucího. No a ve výsledku to dopadlo tak, jak to dopadlo a skončil jsem tak, jak jsem skončil... (smích)

### Nebyla to tedy tradice, ale co romantika?

Určitě velká špetka romantiky. Naše rodina nemá historicky žádný profesní vztah k železnici nebo obecně dopravě.

### Jaké tratě jsi chtěl jezdit a proč?

Vždy jsem chtěl jezdit spíše na lokálkách a na motorové trakti. Líbila se mi vždy ta jejich rodinná atmosféra, pohoda, klid a žádné honění se za kilometr a dálkami a tak... Však tady okolo Prahy máme spoustu nádherných tratí například Posázavský Pacifik s odbočkou na Dobříš, Pražský Semmering, Buštěhradskou dráhu a další, tak proč se někde zbytečně stresovat a honit se. To byl můj pohled ze začátku. Po nástupu na dráhu jsem samozřejmě začal klasickým kolečkem od dílen a zácviků nejdříve na posunu, poté na lehčích výkonech a následně pak i na motorových rychlících do Tanvaldu a Českých Budějovic.

### Co se dělo po absolvování všech zkoušek?

Začal jsem jezdit na pražském odstavném nádraží Praha Jih na posunu s lokomotivou řady 714. Následně jsem byl převeden zpět do mých domovských Vršovic. Zde jsem začínal nejprve na lehkých traťových výkonech právě na Posázavském Pacifiku. Dále jsem se dostal na již zmíněné výkony na kasičkách na Pražském Semmeringu. Následně jsem se vozil osobní vlaky a rychlíky směrem do Mladé Boleslavi.

Bohužel jsem se u ČD nedostal na motorové rychlíky do Českých Budějovic. Celou dobu jsem byl strojevedoucí „letmo“ a ani jsem do žádného turnusu nechtěl. Díky tomu jsem dostal také nabídku i na občasnou výpomoc v jiných jednotkách našeho depa vzhledem k velmi malému stavu strojevedoucích se zkouškou O-04a (kasičky). Takto jsem se dostal na Podřípské lokálky, Spěšný vlak do Mostu a na Brandýskou lokálku.

### Nechtělo to pak už změnu?

O nějakou menší změnu jsem skutečně začal usilovat, a tak jsem se přihlásil do elektrického kurzu a úspěšně vykonal zkoušky. To bylo také výhodou pro následnou změnu zaměstnavatele.

### Ty jsi ale u ČD zažil dost neobyčejné věci...

Dostal jsem se mimo jiné také k zajímavým strojům. Byl jsem třeba vybrán jako jeden ze strojevedoucích pro vozidlo M260.001 (Stříbrný šíp), se kterým jsem se podíval na několikero zajímavých míst a několik výstav a parád, konkrétně v Drážďanech, Budapešti a Košicích.

### A proč jsi tedy od původního zaměstnavatele odešel?

Postupem času mi práce u ČD zevšedněla. Jezdil jsem víceméně stále to samé dokola a neviděl žádný další postup. I proto jsem se rozhodl pro přestup. Mimo jiné, během své kariéry u ČD jsem si sem tam odskočil na melouch na nějaký ten nákladní vlak. To byl ten slavný den, kdy do osobního boha vstoupil bůh nákladní. Našel jsem si tedy nové působiště u dopravce HSL-Logistik. Zde jsem začínal na vozbě přeshraničních vlaků mezi Děčínem a Bad Schandau s vídninou postupem a celoněmeckých zkoušek. Ovšem osud chtěl opět všechno trochu jinak...

### Jak tedy?

Firma začala růst a začaly také přibývat české vnitrostátní výkony, kam jsem byl více a více nasazován, v české pobočce firmy jsem byl prvním strojevedoucí. Postupem času se mi ještě naskytla nabídka spolupracovat s dopravcem Gepar Express, který zajišťuje výletní vlak pod značkou Vlakfest. Tato spolupráce se velmi vydařila a nyní zde funguji ve svém volném čase, jako strojevedoucí nebo vlakvedoucí a také organizačně pomáhám zejména s dopravní stránkou akcí. Jak šel čas, tak jsem u svého hlavního dopravce začal také pracovat, jako dispečer a později jako dispečer-plánovač plus další jednorázové úkoly. Takže by se dalo říct, že si celkově plním svůj sen, jdu si za svým a ve výsledku mohu řídit vlaky na tratích skoro po celé České republice a do některých příhraničních stanic.

### Mašiny a kariéra

#### Jaké mašiny můžeš vést?

Pfff... Těch je. (smích). Dalo by se říci, že mohu jezdit v podstatě skoro se vším, co se aktuálně po našich kolejích pohybuje. Od motorových vozů řady 810, mimochodem na tyto stroje nedám dopustit, přes velké motorové vozy ř. 854, dále velké lokomotivy z produkce ČKD – řady 740, 751, 754, elektrické lokomotivy z produkce Škoda namátkou řady 110, 141, 182, 163, a taky moderní zahraniční lokomotivy Vectron, Traxx a diesellového Eurorunnera od Siemensu (obchodní označení Herkules u ÖBB).

#### Strojevedoucí, kteří jezdí na moderních lokomotivách, se většinou dělí na dva tábory, jeden je vectronový a druhý je traxxový. A ty?

Patřím mezi zastánce Traxxů z několika důvodů – lepší topení, lepší podlahové topení, kompresor pod lokomotivou, rovné pulty, člověk sedí blíže k čelnímu oknu = snazší úklid. A samozřejmě také mi více vyhovuje ovládání - páka jízda/brzda, ovladače brzdičů...



### Nezapomněl jsi na něco?

Vlastně ano, zapomněl jsem na jedno velmi podstatné vozidlo, které se mi také dostalo pod ruce, konkrétně jednalo motorový vůz 812 s jeho řídicím vozem 912, které byly společně provozovány ČD pod obchodním názvem Cyklohráček. Ale aktuálně jezdím nejčastěji na lokomotivách Traxx MS2 a již zmíněném Eurorunneru.

### Které jsou lepší, horší a proč? Které máš raději?

To víš, to je jak s ženami, každému se líbí a vyhovuje jiná.... Takže se nedá úplně exaktně určit lepší nebo horší stroj, je to spíše o osobních preferencích. Mému srdci jsou nejbližší motorové lokomotivy z produkce ČKD a dále motorové vozy řady 810, zde teda hlavně ještě ty poctivé, které mají dvě koule. Tento kolejový, no, v podstatě autobus, mě naprosto učaroval svou jednoduchostí a nenáročností. Přestože z těchto strojů už toliko nejždím, tak vlastně i díky tomu se vždy o něco více těším na svezení s těmito stroji. Jako vlastně celkově se všemi stroji, na kterých se nevyskytují pravidelně.

### Opět se raději zeptám, jestli jsi na některou nezapomněl...?

Ještě vypíchnu dvě vozidla, která mám celkově nejraději. Jsou to lokomotivy řady 749 nebo 751, prostě Zamračené. Také velmi jednoduché stroje, které jsou moc příjemné na obsluhu vzhledem k elektrickému přenosu výkonu, a hlavně ten jejich charakteristický zvuk.

### Jezdíš u více dopravců, jaké to má výhody a nevýhody?

Samozřejmě to má i svá úskalí – zkoušky, znalosti, školení, přezkoušení, Ale jak jsem vlastně naznačil, mám rád pestrost v práci. Dříve jsem chodil jezdit brigádně na vlaky nákladní. Dnes je to naopak, chodím si spíše zajezdit bokem na vlaky osobní, jak na lokálkách, tak i čas od času na rychlíky, které jezdí rychle a daleko. Je to fajn vystoupení ze stereotypu a člověka to podle mě tak nějak udržuje ve větší pozornosti a má menší sklony upadat do stereotypů. A člověk si také vyzkouší i něco jiného.

### Uveď příklad, prosím...

Třeba když jsem jezdil směny tzv. „na drvo,“ tak ty bývaly obsazovány dvěma strojevedoucími. Jeden z nás dělal vždy vedoucího posunu, a to mě také bavilo, na rozdíl od některých kolegů, pro které je kolikrát problém se někde přivést nebo odvést. Jinak já jsem také člověk velmi společenský a díky různým brigádám jsem měl tu čest potkat spoustu dobrých kolegů a přátel u svého bývalého i stávajícího zaměstnavatele.

### Výhody a nevýhody

Zbývá ti vůbec nějaký čas, víš,

### jakou šichtu budeš mít za týden?

Rámcově to vím. U nás ve firmě děláme vždy v pátek plánování na příští týden, podle objednávek zákazníků. Samozřejmě, že plán většinou nelze dodržet úplně na 100 %, ať již z personálních důvodů, nebo kvůli mimořádnostem, poruchám... Ale 99 % vlaků buď přebíráme nebo předáváme našim německým kolegům z HSL na hraničním přechodě Děčín – Bad Schandau. Dále je občas problém něco si naplánovat vzhledem k tomu, že jsme celkem malá firma a náš kolektiv strojevedoucích aktuálně čítá 8 lidí.

### Stíháš toho dost, máš ještě kromě změny jinou motivaci k tomu, co děláš?

Motivací je několik: mzda, pohoda ve firmě, plnění snu. Hezké dny v práci...

### Vedeš osobní i nákladní vlaky. Zkusíš srovnat výhody a nevýhody?

No jo, staré známé téma... Srovnávat se to moc nedá... Každý druh dopravy má svoje a svůj osobitý druh stresu. Na osobních vlacích člověk často kouká na hodinky a hlídá si každou minutu... V nákladní dopravě se musí přemýšlet trochu jinak. Ku příkladu nad místem vystřídání nebo odstavení vlaku, aby se člověk třeba dostal ještě nějak rozumně domů. Osobní doprava je vlastně časově i práce s lidmi, takže člověk musí

dodržovat i nějaké případné dekorem v komunikaci a tak. No a taky má člověk pevně namalovanou směnu, tj. ví, které vlaky odkud a kam povede, kde a kdy nastupuje a končí. To je v nákladní dopravě trochu problém. Sice máme své nástupní místo, ale jezdíme si pro vlaky víceméně po celé ČR. To samé je s konci směn, avšak většinu nástupů u nás míváme v Děčíně.

### Povolání: fíra

#### Když se vrátíme k tvým začátkům, byly nějak obtížné?

Začínal jsem u ČD v depu Praha – Vršovice a těžké to nebylo, jelikož jsem si již dráhou prošel na pozici vlakvedoucího osobních vlaků, dále jsem hrál simulátory na počítači a mám vystudovanou elektrotechniku. Díky tomuto jsem měl již nějaký „ánung“ o fungování železnice a zlehka také o ovládání vozidel nebo vozů. Jinak během zácviků jsem poznal spoustu dobrých kolegů, se kterými ještě také občas zajdeme třeba na pivo a také mi kolegové během zácviků předali spoustu informací a cenných rad, jako třeba kde se na dané trati dobře najíst nebo kde jsou příjemné výpravčí. (smích). A ano, taky jsem od nich získal technické vědomosti, co se týče vozidel nebo předpisů.

#### Vlastně ses nezmínil, proč jsi nikdy neměl chuť řídit rychlovlaky



Michal Maruš se narodil v roce 1994 v Praze, odmalička měl rád lokomotivy a nádraží. Po studiu na elektrotechnické průmyslovce se „upsal“ ČD a absolvoval školení a zácviky na vlakvedoucího a strojevedoucího. Nyní jezdí u několika dopravců spíše s nákladními vlaky, ale kvůli pestrosti se osobním nevyhýbá. Je svobodný, nezadaný, má rád hory, rockovou a metalovou hudbu, je rád ve společnosti.

**– Pendolina, TGV? Proč vlastně?**

No není to pro mě nic moc – řídit se rychle někam daleko a furt si hlídat čas a nemít pomalu ani chvilku na odpočinek. Ale abych si to vyzkoušel, tak si občas jdu odjet nějaký ten rychlík pro jednoho nejmenovaného dopravce. Naopak jelikož jsem milovníkem hor, tak mě lákají spíše nějaké ty horské lokálky v Alpách.

**Co tě nejvíc štve na tvém povolání?**

Rekl bych, že to není nedostatek, ale prostě ne tolik volného času, co by člověk potřeboval. No a pak je to trochu upadající úroveň celého našeho povolání a snižující se nároky na nové strojevedoucí. Na práci samotné mě štve pravidelně nepravidelný režim, který ne každý zkusne, různé doby nástupů. Což osobně mě vlastně nevádí a úplně si aktuálně nedokážu úplně představit, že bych pracoval třeba někde v kanceláři pravidelně na osmičky. Pro někoho může být náročné projít si celým tím martýriem zkoušek a kurzů a poté urovnání si všeho v hlavě a následně i správné použití v praxi. Kolikrát se totiž praxe diametrálně liší od teorie. Aktuálně pak složitost předpisů a mluva, ve které jsou psané, to ke klidu také úplně nepřidává.

**A co máš na své profesi naopak nejraději?**

No, těžko říct takhle z hlavy... (smích). Ale asi když do sebe vše zapadá a krásně hraje, dobře jede vlak, nic nezlobí, venku je hezky a ještě navíc,

pokud se na vlaku sejde dobrá parta, tak to se potom pracuje úplně samo.

**Kterou větu od strojmistra slyšíš nejméně rád?**

Strojmistra teda ve firmě nemáme, ale od dispečera jsou to třeba věty: „Nemohl bys přijít do práce?“ „Němci to neberou.“ „Už se nám to zase drbe...“ A věty jim podobné.

**Povol, povol, povol to...!**

**Proč je nedostatek strojevedoucích?**

Dobrá otázka. Ale neboj se, tento nedostatek není jen zde v České republice, ale je všude v Evropě. Osobně si myslím, že je to dobrou. Každý by chtěl pracovat někde hezky v teple v kanceláři přes den na osmičky. Což teda není úplně nic pro mě. Dále je to finanční ohodnocení například při kurzech, zácvicích... A když už jsme u té mzdy, tak v různých koutech republiky je různá životní úroveň. Takže při platu strojevedoucího je člověk třeba v Praze v nižší střední třídě, a naopak třeba někde v Chebu si může žít, jako pán.

**Víš, co by drahám obecně mohlo pomoci?**

Zlepšení podmínek při kurzech, zkvalitnění výcviku, lepší mzdy. Jednoznačně zlidštění, větší zesrozumitelnosti důležitých předpisů a menší arogance moci největšího provozovatele dráhy v ČR. Vyšší zabezpečení české železnice, ale samozřejmě v nějakém rozumném měřítku a rozumným stylem.

**Když jedeš vlakem jako cestující, poznáš kolegu podle stylu jízdy?**

Pracuji na dráze, proto se vlakem snažím nejezdit, když nemusím. (smích). Ale ano, nepoznám sice konkrétní kolegy, ale kolikrát poznám, jak moc zná nebo nezná trať, stroj, jakou má techniku jízdy a kolikrát mu i v hlavě radím, např.: „povol, povol, povol to!“

**Rozdílné dresy**

**Jak vidíš svou budoucnost firmy?**

Abych se přiznal, tak nad tím jsem zatím tak nějak pořádně ještě nepřemýšlel, uvidíme, kam mě osud zavede. Jediné, co vím, že na stáří bych se rád uklidil někam na nějakou hezkou a klidnou lokálku.

**Je mezi lidmi na železnici rivalita podle firmy, za kterou jezdíš?**

Rozhodně ano. Já sám jsem pestrobarevný a obličám několikero různých trik, tudíž já rozdíl nedělám a kolikrát nechápu kolegy, kteří to hodně prožívají. Jak sám říkávám, však jsme všichni k...y v jednom bordelu. Jezdíme po jedné koleji a podle jedné předpisu. Další, čemu moc nerozumím, je nepochopení a skoro až agrese některých kolegů, když provoz na některé trati přebírají jiní dopravci. Však je to také dopravce a jeho strojevedoucí jsou



**S mašinami je to jak se ženami, každému se líbí a vyhovuje jiná**

stále také jen strojevedoucí. Právo volby zaměstnavatele má každý. A ano, u každého dopravce má chléb dvě kůrky. Vždy se najde něco, co je někde lepší a někde horší.

**Jak snášíš své povolání a nedostatek pobytu doma rodina?**

Jelikož mi z rodiny už zbyla víceméně jen maminka, tak ta to snášela docela dobře a už si na to tak nějak zvykla. Jinak manželku ani přítelkyni aktuálně nemám.

**Co ještě patří mezi tvé koníčky?**

Jak jsem již zmínil, tak miluji hory. V zimě si neodpustím výlety sněhem někam na kopec, sjezdové lyžování je pro mě sport číslo jedna. A jsem velmi společenský člověk, rád se scházím s přáteli, kamarády a kolegy. S těmi děláme i různá setkání, která jsou putovní a každý rok jsou někde jinde a pořádá je také vždy někdo jiný. Přes léto nebo celkově během celého roku mě baví se věnovat již zmíněným výletním vlakům



pod hlavičkou Vlakfest. Jezdíváme nejen po české republice, ale již dvakrát jsme už byli i třeba v Bosně s našim vlakem. Dále ještě poslouchám rockovou a metalovou hudbu, tak občas si rád zajdu na nějaký koncert.

**Neměnil bych**

**Zalitoval jsi někdy firovského řemesla? A proč?**

Párkrát již ano, vzhledem k času a nemožnosti se dostat se na akci nebo vzhledem k pozdnímu příjezdu. Každopádně bych svou profesi neměnil. Práce je to krásná a pestrá, avšak celkem náročná.

**Kdy ti bylo v mašině nejhůř?**

O těch nejhorších zážitcích moc nechci mluvit. O jeden spíš takový filozofický se ale podělím. Bylo to tuším nějaké léto nebo podzim, to už nevím, bylo hodně práce a já v ní byl prakticky furt. Vzápětí si volno nebo dovolenou nebylo úplně vhodné a ani možné. Tak

jsem tak uvažoval, že bych třeba nashvál prošel návštěvníkem, ale jen o koušek. Tak nějak si jen šlápnout za izolák a odpočinout si. Naštěstí tyto moje úvahy trvaly vždy jen chvíli nikdy jsem je nezrealizoval. Jinak, co se týče nastavení práce, tak já jsem člověk, který má raději dlouhou šňůru směn a následně dlouhé volno. A jednou za čas potřebuji vypadnout někam pryč a celkově si psychicky odpočinout.

**A kdy nejlip?**

Mnohokrát. Když je dobrá parta, hezké počasí a všechno do sebe hezky zapadá klidně i na noční směně. A taky musí mít ta směna nějaký život a nějaký rozumný spád, ne že neutíká. To jsou asi ty nejlepší dny v práci.

**Komu bych měl položit otázky příště?**

Přesuneme do krásných Ješenůvův kolegu Jiřího Bobalíkovi od ČD.

**Martin Ježek,**

*foto archiv Michala Maruše*



**Jaké jsou technologie pro nouzová zastavení vlaků? Jak zabránit nehodám**

Již v počátcích železniční dopravy bylo zjištěno, že při mimořádných událostech je třeba nouzově zastavit vlak, aby se zabránilo železničnímu neštěstí. A tak se hledaly cesty, jakým způsobem to provést. Jedním z nich bylo zastavení soupravy přímo ve vlaku. Dalšími variantami bylo zabrzdění zaměstnanci dráhy nebo nějakým zařízením na trati.

V každém vlaku osobní dopravy je záchranná brzda. To je prostředek, pomocí kterého může cestující nebo vlakový personál zastavit vlak při zjištěné závadě ohrožující bezpečnost dopravy. Záchranná brzda slouží k zastavení vlaku v případě nebezpečí. Dříve měly některé vozy nákladních vlaků brzdící budky a v osobních vozech bylo instalováno ovládání záchranné brzdy, kterým se otevřelo hlavní potrubí. Pro osobní vozy je zařízení tvořeno rukojetí s táhlem, které je napojeno na lanko spojené se záklopkou vzduchového potrubí. Při zatažení za rukojeť se lanko napne a záklopkou otevře, brzdy se zablokují. V novějším provedení je ovládání nouzového brzdění provedeno pneumaticky. Strojvedoucí může dočasně zrušit účinek záchranné brzdy, pokud by vlak měl zastavit v nevhodném místě, například na mostě, v tunelu nebo ve skalním masívu. Táho záchranné brzdy je vždy zaplombované.



Na trati z Benešova do Tábora se můžeme od zprovoznění nového úseku přes tunely nově setkat s návěstí „Přemostění záchranné brzdy“. Strojvedoucí vlaku, který je touto funkcí vybaven, je povinen ji v úseku označeném návěstí použít a brzdu dočasně vyřadit z činnosti.

**Generální STOP radiem**

Funkce traťového rádiového systému na železnici „Generální stop“ umožňuje výpravčím nebo dispečerům v případě hrozící nehody zastavit na dálku všechny vlaky v určitém

okruhu. Touto funkcí byl na českých železnicích vybaven nejdříve starší analogový rádiový systém Tesla TRS vyvinutý na začátku 90. let. V současnosti provozovaný digitální systém GSM-R již tuto funkci má také a je označována jako GSM-R STOP. Vyvinula ji společnost TTC Marconi. Generální stop nepatří k funkcím železničního zabezpečovacího zařízení a jeho implementace nesplňuje požadavky na bezpečnostně-kritický systém. Jde o doplňkovou funkci některých traťových rádiových systémů. Přesto bylo díky této funkci zabráněno řadě hrozících vážných nehod, zejména v situacích, kdy se kvůli chybně postavené vlakové cestě ocitly dva protijedoucí vlaky na stejné koleji. Takto se například podařilo zabránit čelní srážce rychlíku a osobního vlaku 1. května 2011 mezi stanicemi Praha-Vysočany a Praha hlavní nádraží.

GSM-R STOP zvyšuje flexibilitu zaměstnanců zajišťujících organizaci a řízení železničního provozu v daném úseku. Ti mohou v případě krizové situace na trati (např. objekt v kolejišti, pád stromu) reagovat stiskem tlačítka na ovládacím terminálu a tím ve zvoleném úseku fyzicky zastavit jízdu všech vlaků napojených na rádiový systém GSM-R. Vlaky v této oblasti včetně těch, které nejsou vybavené funkcí GSM-R STOP, obdrží prostřednictvím automatického hlášení hlasovou informaci o krizové situaci v jejich bezprostředním okolí. Implementace funkcionality STOP v rádiové síti GSM-R probíhá v dispečerských sálech centrálních dispečerských pracovišť v Praze a Přerově i v dopravních kancelářích a technologických objektech na české železniční síti. Jedná se řádově o 200 lokalit po celé České republice

**VNPN - výstraha**

Společnost AŽD Praha z vlastní iniciativy vyvinula v roce 2010 bezpečnostní systém označovaný zkratkou VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla). Tento systém výrazným způsobem zvýšil bezpečnost železničního provozu. Systém je významným tím, že umí identifikovat a zastavit vlak, jehož strojevedoucí odjel bez povolení, tedy na návěst zakazující jízdu. Navíc umí zastavit všechny okolní vlaky, jejichž bezpečnost by mohla být touto skutečností ohrožena.

Systém VNPN se skládá z obvodů umístěných u návěstidla, které identifikují každé projíždějící vozidlo (výhodou je, že lze použít senzory již instalovaných počítačů náprav se směrovou funkcí). Každé zaznamenané vozidlo je konfrontováno s postavenými a povolenými vlakovými cestami ve stavědle systému ESA. Pokud VNPN zjistí, že vozidlo minulou návěstídlu neoprávněně, ozve se dispečerovi varovná siréna a posléze je na tuto vlakovou soupravu a další vlaky v okolí přihlášené ke komunikačnímu rádiovému systému vyslán

povel k zastavení. Tento systém poskytuje i na tratích nevybavených vlakovým zabezpečovačem funkci zastavení vlaku v případech, že dojde k porušení některých podmínek vlakové cesty. Díky tomuto systému bylo zabráněno celé řadě nehod zejména na jednokolejních tratích. Generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle při uvedení systému do provozu chválil: „Na první pohled se to možná nezdá, ale jde o skutečný průlom v bezpečnosti vlakové dopravy“.



Počítač náprav pro systém VNPN AŽD Praha

**Rádiový systém Sherlog**

O rádiovém systému Sherlog jsme se už v Zájmech strojevedce zmiňovali. Společnost SHERLOG a AŽD Praha představily 28. ledna 2022 na Svestkové dráze na trati Lovosice – Most, která patří AŽD Praha, nové řešení bezpečnosti železniční dopravy na české železnici. Systém pro železnici byl označen jako Systém SHERLOG D3 R, a je určen pro tratě provozované podle předpisu D3. Jedná se regionální jednokolejné tratě, kde není dostatečné zabezpečení, protože řízení provozu na těchto tratích je zcela závislé na lidském činiteli.

**Josef Schrötter, foto archiv**



GSM - R – Dálkové zastavení vlaku jedním tlačítkem.

# Fotbalový rok 2022

## Golden Tour

Začátek roku 2022 začaly fotbalové výběry FS ČR jako vždy turnajem Golden Tour v Ostravě. Pro letošek se podařilo sestavit dvě mužstva, která reprezentovala ČD a. s. a ČD Cargo a. s. V lednu a únoru po třech hracích víkendech si výběr ČD vybojoval druhé místo a zajistil si účast ve finále GT, které se odehrálo v listopadu v Ostravě. Tým Carga obsadil sedmou příčku a v příštím ročníku se pokusí o lepší výsledek.

## Mallorca

Začátkem května se výběr FSČR zúčastnil tradičního turnaje na Mallorce. Za příjemného počasí se týmu opět podařilo postoupit ze základní skupiny.

V osmifinále jsme narazili na družstvo Chorvatska, se kterým jsme v základní hrací době remizovali. Po penaltovém rozstřelu, který náš tým nezvládl, pro nás turnaj skončil.

## Old Boys

Na začátku června nás čekala dlouhá cesta autobusem do italského města Agropoli na turnaj Old Boys týmů z celé Evropy. Na stadionu Pietra Menney ve dvoudenním turnaji naši borci postupně porazili týmy z Anglie, Francie, Maďarska a Belgie. Ve finále nás čekali domácí Italové. Po vyrovnaném duelu skončil zápas 1:0 pro tým domácích fotbalistů. Našemu mužstvu patří poděkování za bojovný výkon ve

finálové mači a za krásné druhé místo. (Foto 1)

## Ilawa

Po třech letech jsme se vrátili i na turnaj polských železničářů do Ilawy. Naši polští přátelé uspořádali 23.-24. června 2022 turnaj za účasti 21 týmů. Náš tým skončil po výsledcích – základní skupina (IC Polska 0:2, Koleje Śląskie 2:0, PKP Cargo 3:0 – postup z druhého místa), čtvrtfinálová skupina (Koleje Poludniové 0:0, Tabor Cargo 1:0) na pěkném pátém místě. (Foto 2)

## O Pohár prezidenta

Závěr sezóny již tradičně patřil boji o Pohár prezidenta FSČR. Na této akci

se spolu utkaly výběry Federace strojvůdčů, ČD Cargo, a. s. a výběr polských kolegů ZSM. Čtyři týmy (Federace letos postavila dva), se utkaly systémem každý s každým. Po šesti odehraných zápasech se tak z celkového vítězství radoval jeden z výběrů FS, tzv. výběr A. Na druhém místě výběr ČD Cargo, a. s., třetí místo patří ZSM Polsko a na čtvrtém místě se umístil druhý výběr FS. Chtěli bychom poděkovat zástupcům jednotlivých zaměstnavatelů, kteří se postarali o zahájení a ukončení turnaje ve spolupráci se zástupci Prezidia FS a polských kolegů, za jejich účast a dlouhodobou podporu našich sportovních aktivit. (Foto 3, 4, 5 a 6)

## Golden Tour – finále

V listopadu roku se výběr FSČR – České dráhy a. s. zúčastnil finálového turnaje Golden Tour v Ostravě. Turnaj za účasti mužstev z ČR, Polska a Slovenska proběhl v halách Dubina a Sareza. Los nám do skupiny přisoudil týmy Marodent Bialsko-Biala, Lidl Plzeň a Coca-Cola Praha.

## Výsledky:

Výběr ČD – Marodent 1:2

Výběr ČD – Lidl Plzeň 7:1

Výběr ČD – Coca-Cola Praha 2:2

Čtyři body stačily na třetí místo ve skupině. Celkovým vítězem GT Ostrava se stal tým Bedrock Trnávka ze Slovenska. (Foto 7 a 8)

Vladislav Pouzar



## Koho vidíte na fotografiích?

**1 Old boys** - foto s pohárem za druhé místo. Stojící zleva: Vondrovic, Frolík, Vidra, Roušar, Viteček, Ptáček, Vesecký, Kubík-řidič, Hamsa, Zeman, Trojan, Kubeník, Pouzar, Janouš-řidič. Sedící zleva: Urbanec, Neuberg, Urbánek, Picka, Fröhlich.

**2 Ilawa** - stojící zleva: Chaloupka, Bock, Johanides, Veselka, Frolík, Berka, Sládek, Pouzar, Urbánek, Vondrovic. Klečící zleva: Hamsa, Fröhlich st., Neuberg, Kubeník, Fröhlich ml., Vesecký, Brhlik.

**3 Pohár prezidenta** - zahájení turnaje si vzali na starost ředitel odborů ČD Cargo Aneta Míklášová a SŽ Pavel Koucký a zástupci FS, prezident Jaroslav Vondrovic a člen prezidia Kamil Chaloupka a viceprezident ZSM Polsko Sławomir Centkowski.

**4 O Pohár prezidenta** - tým FSČR – 1. místo, zleva stojící: Macák, Prinz, Zeman, Maršán, Pouzar, Votroubek, Urbanec. Zleva klečící: Černoch, Vorel Zb., Vaňous, Vorel J., Fedrhanc. Nejlepším střelcem turnaje se stal Zbyněk Vorel ze 6 brankami.

**5 O Pohár prezidenta** - cenu za nejlepšího brankáře - Martin Vlasák z ČD Cargo.

**6 O Pohár prezidenta** - o ukončení turnaje se postaral generální ředitel SŽ Jiří Svoboda (třetí zprava).

**7 Golden Tour** - tým FSČR-České dráhy a.s. Zleva stojící: Pouzar, Urbanec, Müller, Šteier, Ptáček, Černoch, Prinz, Chaloupka, Viteček, Bock. Zleva klečící: Kubeník, Vorel Zb., Vorel j., Vaňous, Zeman, Fröhlich.

**8 Golden Tour** - Ambasadorem Golden Tour Ostrava byla fotbalová legenda Jan Koller. Na foto ze závěrečného posezení zleva: V. Pouzar, J. Koller, K. Chaloupka, Š. Prinz.

## Společenská rubrika



Malý Tomášek, účastník letošního KOP v Lázních Libverda, děkuje touto cestou všem tetám a strejdům, ať už známým či neznámým, za všechny

dárky, bonbóny a jiné pamlsky které od nich dostal. Ještě jednou moc děkuje. Tomášek Procházka.

Dne 29. listopadu oslavil padesáté narozeniny kolega a kamarád pan Marek Florian. Do dalších let hodně štěstí, zdraví a pohodu v profesním i soukromém životě a hlavně spoustu radosti ze svých tří krásných holek přeji členové a výbor ZO FS Krnov.

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk 30. listopadu odešel do důchodu náš kolega: Karel Komárek. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přeji hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

K 1. prosinci 2022 ukončil svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD CARGO a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace pan Jaroslav Bureš

Za odvedenou práci bychom mu tímto chtěli poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku mu popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To vše mu přeji všichni ze ZO FS Chomutov.

Dne 4. prosince oslaví sedmdesáté narozeniny náš kolega Zdeněk Vík, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdčů. 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 měsíci lednu oslaví svá životní jubilea strojvedoucí ve výslužbě a členové naší chomutovské ZO FS. Jsou to pánové Vladimír Capouch, který 7. ledna oslaví své 75. narozeniny, Josef Hrbek, který 11. ledna oslaví 65. narozeniny a František Hakavý, který 13. ledna oslaví své 75. narozeniny. Všem hodně zdraví, štěstí a pohody do dalších let na zaslouženém odpočinku přeji všichni kamarádi a kolegové ze ZO FS Chomutov.

V první lednové dekádě roku 2023 oslaví „pětasedmdesátku“ strojvůdce v. v. bývalého Lokomotivního depa Nymburk František Procházka. V současné době je členem Klubu odložených strojvůdčů Lysá nad Labem. Františku, přejeme Ti k tomuto

významnému životnímu výročí dobré zdraví a každý den alespoň jednu drobnou radost. Za Klub Jaroslav Krupička.

## Poslední rozloučení

V měsíci listopadu nás navždy opustili dva bývalí kolegové a členové ZO FS Meziměstí.

Dne 19. listopadu zemřel po dlouhé nemoci ve věku 68 let Ing. Miloš Vintr, bývalý strojvedoucí v depu Meziměstí a dne 27. listopadu zemřel pan Zdeněk Jirsa, bývalý dozorce depa Meziměstí.

Prosíme všechny, kdo jste je znali, věnujte jim společně s námi tichou vzpomínku.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdčů České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz  
Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. DTP a redakce 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: 725 926 633. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na mailu redakce zajmystrojvudce@fscr.cz. 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

