

● Správa železnic zpoždění snižuje, ale zároveň jej sama tvoří ... str. 2 ● Ustanovení o sankcích pro strojvedoucí je zcela nadbytečné ... str. 2 ● Řečí strojvedoucí varovali před nefungujícím bezpečnostním systémem ... str. 3 ● Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojvedoucích stále aktuální? (2) ... str. 4 ● Pamětní desky železničářů ... str. 4 ●

číslo 9

15. května 2023  
ročník 76



# Zájmy strojvůdce

“VLASNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Federace strojvůdců na konferenci Železnice Pardubice 2023 Dražní elita ve městě perníku

Dne 15. dubna se konal devátý ročník tradiční akce Železnice Pardubice 2023. Letošní ročník se uskutečnil historicky poprvé ve spolupráci s Dopravní fakultou Jana Pernera (DFJP) Univerzity Pardubice, která slaví 30 let od svého založení. Mezi stěžejní témata letošního ročníku patřily vysokorychlostní tratě (VRT) nebo například nový koncept regionálních tratí. Pozvání přijali také zástupci Federace strojvůdců České republiky, kterou zastupovali prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a člen prezidia David Votruba.

Pardubické odborné setkání patří svým významem mezi nejdůležitější akce v tomto dopravním odvětví. Železniční „elita“ zde pravidelně představuje veřejnosti trendy a nejdůležitější novinky ovlivňující podobu české železnice a její budoucnost. Pořadatelé si i letos pro účastníky připravili zajímavý program. Mezi přednášejícími byl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, který hovořil o rozvoji moderní železnice a současných technologických výzvách, dále vystoupili mj. prezident Svazu dopravců ČR Oldřich Sládek, Lucie Bartáková ze Státního Fondu dopravní infrastruktury nebo místopředseda Poslanecké sněmovny ČR Karel Havlíček.

### Regionální tratě nově

Stavební správa vysokorychlostních tratí (VRT) má nového ředitele Jakuba Bazgiera, který se na jedné ze svých vůbec prvních přednášek představil odborné veřejnosti. Hovořil nejen o přípravě VRT, ale také o aktuálních datech výstavby. VRT

představují pro východočeský region velkou příležitost. Ačkoliv sice propojení až do Polska nedává ekonomický smysl, Správa železnic přichází se zcela novým pohledem na propojení východočeské aglomerace, a to postavit prioritně přímé napojení VRT do Pardubic a Hradce Králové. Obě metropole by tak mohly získat spojení s Prahou s dojezdovým časem v trvání cca 30 minut.

Diskuze věnující se využití regionálních tratí v České republice ještě nikdy nebyla součástí veřejné odborné akce. Prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vška tak vůbec poprvé představil dobré příklady praxe ze zahraničí – úplně novou možnost, jak vrátit život na skomírající regionální tratě. Možná již nebude potřeba se zabývat útlumem jejich provozu nebo konzervací, ale naopak. S využitím nových lehkých vozidel (například na bateriový nebo vodíkový pohon) a s chytrým nastavením veřejné dopravy ze strany krajů může v Česku vzniknout úplně nový atraktivní koncept místních vlaků.

### Digitální spráha a ETCS

V souvislosti s nákladní dopravou se hovoří o tzv. digitálním automatickém spráhu. Tato technologická novinka by mohla umožnit bezpečně spojit a rozpojovat jednotlivé nákladní vagóny na dálku. Je zde ale také celá řada témat a otázek čekajících na ověření v praxi a zodpovězení. Prezident svazu nákladních dopravců ŽESNAD.CZ Martin Hořínek hovořil například o tom, kolik digitální automatické spráhy bude stát nebo o termínu, kdy by mělo začít fungovat a také o tom, že současná filozofie a prosazování této technologie za každou cenu a obrovskou rychlostí by měla být přehodnocena.

Antonín Diviš z firmy AŽD pak hovořil o současných problémech se zaváděním systému ETCS v české republice a o obrovské roztržitosti verzí tohoto systému což vede k obrovské složitosti instalací na infrastrukturu i hnací vozidla. Další dráždícím problémem pak nespíš bude zpětná nekompatibilita tohoto systému, který podle původních slibů měla být vždy zaručena, ale praxe začíná ukazovat, že to nespíš bude trochu jinak a může se stát, že mnohé investice budou díky tomuto problému zmařeny.

byl návrat lidí k cestování vlaky předpokladem pro to, aby se národní dopravec přiblížil vyrovnanému hospodaření a skončil v mírném zisku před zdaněním,“ řekl generální ředitel ČD M. Krapinec. Dodal, že plán na letošní rok je pokračovat v zisku. „Letos cílíme na zisk minimálně v řádu stovek milionů, což platí i pro osobní dopravu,“ uvedl.

Osobní doprava skončila loni ve ztrátě 128 milionů Kč, oproti ztrátě 2,5 miliardy za předchozí rok. Tržby z prodaných jízdenek Českých drah činily 9,7 miliardy Kč, což je o třetinu více než v roce 2021.

(čn)

Výkonný ředitel SVOD Bohemia Petr Moravec jako zástupce osobních dopravců Informoval o tom, jaké těžkosti přináší celému sektoru železniční dopravy velice zdoluhavé vyšetřování mimořádných událostí spojených se sražením osob v kolejišti. Většinou se jedná o několikahodinová zpoždění veškerých vlaků. Proto se zástupci železničních dopravců budou snažit společně s MD a zástupci policie hledat způsoby, které by mohli proces vyšetřování urychlit a vznikající zpoždění co nejvíce minimalizovat.

(red)

## Reakce odborů sektoru železnice na vývoj při zadávání zakázek v závazku veřejné služby Dopis ministru dopravy ČR

Odborové organizace sektoru železniční dopravy včetně Federace strojvůdců ČR se na společném jednání, jehož tématem bylo zadávání zakázek v závazku veřejné služby, shodli na znění komuniké, které 24. dubna adresovali ministru dopravy Martinu Kupkovi. Přinášíme celé znění.

Vážený pane ministře, se znepokojením jsme v médiích zaznamenali informace o budoucí ztrátě výkonů Českých drah na lince R9, souboru linek jih v Jihomoravském kraji a linky P2 Jih v Plzeňském kraji. Domníváme se, že tyto výsledky soutěží či rozstřelů jsou do značné míry důsledkem způsobu výběru dopravců, který vnímáme jako problematický a z dlouhodobého pohledu nekonceptní. Rozstřely a soutěže mají totiž často velmi široké zadání, pro které existuje více variant řešení po stránce typu vozidel, jejich stáří, rozsahu investic, organizace provozu a dalších faktorů, které lze ve svém souhrnu jen obtížně porovnat a jediným hodnotícím kritériem se pak nakonec stává cena vztažená k dané soutěžené zakázce.

Další, dle našeho soudu negativní okolností je, že se většinou soutěží jednotlivé linky, nikoliv celé provozní soubory. Při tomto způsobu objednávání služeb od dopravců se potom významně zmenšují nebo zcela negují možné synergické efekty, jako například provázání oběhů vozidel a personálu, usnadnění a zlevnění oprav a údržby při používání stejných nebo podobných typů vozidel, optimální umístění opravárenských kapacit, pokladen a dalšího servisu pro cestující apod.

Přitom železnice je ze své podstaty

síťovým systémem, kde je možnost využití těchto synergických efektů každému na první pohled zřejmá. Pokud je navíc jedním z hlavních argumentů pro konání soutěží nebo neformálních rozstřelů úspora nákladů objednatelů, je podle našeho názoru velmi pravděpodobné, že zadávání výkonů po malých částech různým dopravcům, s různými vozidly a provozními postupy bude ve svém souhrnu pro objednatelů nakonec nákladnější, než by tomu bylo v případě zadávání logicky ucelených provozních souborů.

Obáváme se, že výsledkem celého procesu výběru dopravců na české železnici tak v konečném efektu bude namísto jednotné fungující, optimálně nastavené a zákaznický přívětivé kolejové dopravy (jako je tomu například u pražské dopravy, tj. metra a tramvají) nesourodá struktura různých typů a stáří vozidel, provozních postupů a zákaznického servisu. Negativní příklad (ne) fungování železniční dopravy ve Velké Británii je varující. Pozitivní příklad fungující železniční dopravy, nejen ve Švýcarsku, je inspirující.

Domníváme se také, že za stávající soutěžní a zejména „rozstřelové“ praxe stále nejsou ze strany státu dostatečně zajištěny rovné podmínky dopravců, neboť státní dopravce České dráhy je zatížen řadou povinností, které na konkurenční privátní dopravce nedopadají.

Jedná se například o povinnosti soutěžit své nákupy dle zákona o zadávání veřejných zakázek, povinnosti v oblasti kybernetické bezpečnosti, povinnosti při obraně státu, povinnosti z informačního zákona, stejně jako určité spoléhání se na to, že České dráhy někde budou ke své tíži udržovat určité rezervy, aby mohly vypomoci v případě přírodních kalami nebo výpadku jiných dopravců apod. České dráhy také na jedné straně například musí poskytovat svým konkurentům síťovou službu, například služby čerpacích stanic, na druhé straně způsob vypisování soutěží na jednotlivé linky jim neumožňuje promítnout do své nabídky ekonomický přínos synergických efektů a úspor z rozsahu. Argumentace, že u nás dochází k naplňování evropského zákonodárství týkajícího se liberalizace železničního trhu, vnímáme jako odvedení pozornosti od negativního přístupu státu k vlastnímu majetku. Příklady z Belgie, Lucemburska, Rakouska, Německa i Francie svědčí o možném férovém přístupu státu k vlastním národním dopravcům. Není nám známo, že by v těchto zemích docházelo k cílenému rozbíjení provozních celků. Stejně tak nám není známo, zda konkurenční dopravci dbají na ekologickou stránku dopravy tak, jako ČD. Stejně tak k zajištění potřebného zájmu pro zaměstnance dopravců, minimalizaci času dojíždění do zaměstnání a neproduktivních dob mezi jednotlivými pracovními výkony je tento způsob soutěžení malých částí jednoznačně změnou k horšímu.

Jako odborové organizace zastupující zaměstnance Českých drah se proto na Vás obracíme s žádostí o větší podporu pro zajištění skutečně rovných podmínek pro výběr dopravců. Zlepšení by v tomto směru určitě mohla přinést standardizace základních podmínek požadovaných v rámci jednotlivých kategorií vlaků (mezinárodní, dálkové, regionální, příměstské) a to jak co do vlastností a vybavení vozidel, zajištění ekologických standardů a provozní bezpečnosti včetně ETCS, tak také požadovaných služeb zákaznického servisu. Stejně tak zavedení auditu dodržování těchto požadavků.

Závěrem bychom chtěli konstatovat, že v mediálním prostoru je od politických představitelů hodně slyšet slova o investicích do železniční infrastruktury a podpoře konkurenčního prostředí na železnici ale jen velmi málo o tom, co by stát jako vlastník Českých drah měl udělat pro jejich další rozvoj a prosperitu. Přitom se jedná o jednoho z největších a nejviditelnějších zaměstnavatelů ve vlastnictví státu s mnohaletou tradicí, který si zaslouží řádnou péči o další rozvoj. Tento nedostatečný zájem značné části politické scény o rozvoj národního dopravce vnímáme s velkými obavami také proto, že ve vlastnických strukturách některých významných konkurentů, jako např. Arrivy nebo Leo Expressu vystupují také silně zahraniční státní železniční podniky, které jim mohou v soutěžení s Českými drahami různými formami poskytnout účinnou pomoc.

O objektivní posouzení výkonů alternativních dopravců a plnění smluvních závazků jsme vás marně žádali v rámci našeho společného jednání 6. února 2023 a dosavadní postoj Ministerstva dopravy se nám jeví jako kontraproduktivní.

Evropská legislativa resp. směrnice (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic obsahuje pojem audit, který nebyl aplikován do naší legislativy. Jaký byl důvod nepoužití jedné ze základních možností zjištění skutečného stavu služeb i bezpečnosti v naší legislativě?

Stejně tak je dosud nezdopovězenou otázkou proč stát u některých dopravců dlouhodobě přehlíží neplnění právních povinností v oblasti vykazování finančních informací, resp. finanční způsobilosti.

Ministerstvo dopravy prezentuje problematiku železniční dopravy především z pohledu zajištění těch nejlepších služeb pro zákazníky a potažmo veřejné objednatele. Jsme však přesvědčeni, že stát v roli vlastníka Českých drah by měl i v podmínkách liberalizace nakládat s majetkem daňových poplatníků jako řádný hospodář a vyvíjet maximální úsilí pro úspěch státního dopravce na liberalizovaném trhu.

V zájmu zaměstnanců na železnici a zachování sociálního smíru Vás žádáme o konkrétní reakci na výše uvedené záležitosti.

Podepsání představitelů OSŽ, FSČR, SOSaD, UZZ, FVČ, FV, CS, FŽČR, OSZSO, DUO, OOOZS, PL.





# Správa železnic zpoždění snižuje, ale zároveň jej sama tvoří

## Proč jedete tak pomalu? Vyjádření SŽ

Správa železnic se počátkem března pochlubila meziročním snížením zpoždění o 30 procent. Je však skoro jisté, že SŽ zpoždění na druhé straně sama způsobuje. V Tabulárních jízdních řádech (TJR), jež vydává Správa železnic, najdete mnohé traťové úseky, ve kterých jede vlak podstatně pomaleji, než by bylo nutné. Tato skutečnost zcela logicky generuje zpoždění.

Pokud si uvědomíme, že zpoždění jen vinou záměrně snížené rychlosti vlaku může dosáhnout nezdíka kdy i pěti minut, je jasné, že takto vzniklé zpoždění se poté řetězí na další jízdu vlaku a návazně také připoje či obraty spojů.

Ačkoliv autor na tyto nešvary opakovaně upozorňoval (což může doložit), nepřišla Správa železnic do dnešního

dne s jakoukoli nápravou. Některá úplně zbytečná zpoždění tak budou tuzemskou železniční síť zcela iracionálně trápit i letos. Příklady v obrazové části článku jsem našel v okolí Prahy bez nějaké větší námahy. Obdobných situací ale mohou být denně desítky a součet těchto zpoždění narůstá do zbytečně velkých hodnot.

Antonín Sehnal

Os 11524 Praha hl.n. - Praha-Radotín Os 9924 Praha-Radotín - Řevnice							
TJR AD HOC vlaku - jízdní řád nahrazující v uvedené dny na příslušném úseku dříve vydaný TJR Platí: 1.11.2023 - 8.11.2023 nejede 4., 5.11.							
Lok. f. 152 - normativní hodnoty R 213 tun. Vlak brzdní i. způsobem brzdní.							
	1	2	3	5	7	8	
Praha hl.n.						8:31	60/37
Praha-Vrhnice		4				35	
Praha-Křč		6				41	
Obč. Turoň		4				45	
Obč. Závodště		1				46	100/90
Praha-Radotín	4 <sup>5</sup>		8:50 <sup>5</sup>	0 <sup>5</sup>		47 <sup>5</sup>	

9924 rychlost 60: jedná se o jízdní řád vlaku Praha hl.n. - Řevnice. Tento vlak má jeho TJR stanovenou rychlost nejvýše 60 km/h, ačkoliv v úseku Praha hl.n. - Odbočka Závodště může vlak dosáhnout až 80 km/h. Již úsměvně působí časové údaje, které stanoví, že tento vlak má odjezd v 08:47:30 ale jeho příjezd je do žst. Radotín tímto jízdním řádem plánován až 08:50:30.

Sv 109942 Praha-Libeň - Praha hl.n. Os 11542 Praha hl.n. - Praha-Radotín Os 9942 Praha-Radotín - Řevnice							
TJR AD HOC vlaku - jízdní řád nahrazující v uvedené dny na příslušném úseku dříve vydaný TJR Platí: 1.11.2023 - 17.11.2023 jede 1.-3., 7., 8., 17.11.							
Lok. f. 152 - normativní hodnoty R 213 tun. Vlak brzdní i. způsobem brzdní.							
	1	2	3	5	6	7	8
Praha hl.n.		4	12	12	24		110/91
Praha-Libeň		6			30		160/111
Praha-Břichovice		5			35		
Ústří		5			40		
Český Brod		5			45		
Požáry		3			48		
Obč. Turoň	11 <sup>5</sup>				49 <sup>5</sup>		
Obč. Závodště	1 <sup>5</sup>				51		
Obč. Cechovice	1				52		
Velim	2				54		
Kolín	6	16:00	1	16:01	120/92		
Kolín veř.n.	2				03		
Kolín Hora hl.n.	7				10		150/111
Čáslav	7 <sup>5</sup>				11 <sup>5</sup>		
Gočov-Jenkov	6 <sup>5</sup>				24		
Vikareč	7 <sup>5</sup>				31 <sup>5</sup>		
Lešná u Světlé	5				36 <sup>5</sup>		
Světlá nad Sázavou	10 <sup>5</sup>				47		
Čelčovice	5				52		
Havříčkův Brod	8		17:00		110/78		
Požáry	6				06		
Přibyslav	5				11		
Sázava u Zlína	05 <sup>5</sup>				16 <sup>5</sup>		
Zlín nad Sázavou	5				21 <sup>5</sup>		150/111
Oslovoň	5				26 <sup>5</sup>		
Skříně nad Ostavou	4 <sup>5</sup>				31		
Křtanov	4				35		
Vlasy u Tisnova	05 <sup>5</sup>				43 <sup>5</sup>		140/111
Radotín	05 <sup>5</sup>				54		115/116
Tišnov	5				54		120/112
Kulm.	7				18:01		

281 rychlost 115: jedná se o jízdní řád mezistátního vlaku EC 281 Metropolita z Prahy hl.n. do Budapešti. Tento vlak má v poměrně dlouhém mezistátním úseku Říkonín - Tišnov stanovenou nejvyšší rychlost 115 km/h, ačkoliv by na tomto úseku mohl jet rychlostí 120 km/h. V případě zpoždění tak strojvedoucí nemůže toto zpoždění snižovat ba naopak, vlivem nižší dovolené rychlosti toto zpoždění ještě naroste.

## Ustanovení o sankcích pro strojvedoucí je zcela nadbytečné

### Postihy, které řidiče nepostihují

Sedmnácté dubnové odpoledne mě při četbě knihy vyrušil telefonát od kamaráda. „Tak ti děkuji za skvělé rady. Příště pojedou raději s Leošem nebo Jančurou a určitě nebudou mít hodinu a půl zpoždění,“ říkal zvýšeným hlasem. Požádal jsem ho, aby mi vysvětlil důvod svého rozčilení. Cestoval prý z Prahy vlakem EC 127 s honosným názvem Valašský expres. Někde na trati byla porucha a výsledkem bylo velké zpoždění. Slíbil jsem mu zjištění příčin zpoždění jeho vlaku a raději převedl hovor na jiné téma.

Toho dne problémy na prvním tranzitním koridoru opravdu byly. Postihly ovšem i privátní dopravce, nejen ČD. Pár minut před polednem totiž došlo ke střetu R 889 Slovácký expres s osobním automobilem na přejezdu P4911 v Řečanech nad Labem, místní části Labětín. Přejezd je zabezpečen PZZ se světly a závorami. Tato mimořádná událost se našťastí obešla bez zranění, řidička stačila automobil včas opustit. Došlo však k zastavení provozu na obou traťových kolejkách. Po hodině byla povolena jízda po druhé traťové koleji s omezením rychlosti. Na místě zasahovaly všechny složky Integrovaného záchranného systému. Nehodu vyšetřuje vedle odboru O 18 Správy železnic také Policie ČR. Teprve na základě vyšetřování Policie ČR bude stanovena právní kvalifikace, tedy zda případ skončí ve správním řízení nebo bude zahájeno trestní stíhání a vše posoudí soud.

#### Stovky přestupků

Bohužel, podobný případ není vůbec ojedinělý. Podle statistiky Dražní inspekce došlo jen v prvním čtvrtletí letošního roku k šestatřiceti střetnutím na přejezdech. 12 osob bylo usmrceno

a 17 osob zraněno. Za uplynulých pět let to bylo 822 střetů, při nichž zahynulo 179 osob a 426 osob bylo zraněno. Na začátku letošního roku bylo na železničních tratích u nás 7 646 přejezdů. Bez ohledu na způsob jejich zabezpečení (PZZ se světly a závorami, PZZ se světly bez závor nebo jen výstražný kříž) na nich dnes a denně dochází ze strany řidičů silničních vozidel a bohužel i chodců ke stovkám přestupků. Nezdíka musí strojvedoucí použít rychločinné brzdní, aby silniční pirát ve zlomcích ušetřených sekund mohl opustit prostor přejezdu a nedošlo ke střetu. Pirát je zachráněn a notná dávka stresu se u strojvedoucího dřív nebo později projeví ve zhoršení zdravotního stavu a často i ztrátě profesní zdravotní způsobilosti. Samozřejmě téměř 100 procent těchto přestupků není nikdy odhaleno. Neboť přejezdů vybavených kamerou napojenou na Policii ČR nebo městskou policii je jen několik.

#### Dvojitý metr

Ostatné i postih odhalených pachatelů je velmi mírný. Pokud řidič jede na přejezd v době, kdy je to zakázáno (§ 29 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), dopouští se přestupku podle § 125 c, odst. 1 písmene f) bodu č. 9 citovaného zákona. Podle

Situace na obrázcích 1, 3 a 4 zachycují odklony konstruované ze žádostí zaslaných zpracovatelům na Správě železnic dopravcem. Bohužel se stává, že v žádosti dopravce je jako požadovaná maximální rychlost uvedena příliš nízká hodnota. Systém požadavek dopravce vyhodnocuje jako nepřekročitelný a podle toho proběhne výpočet sloupce 8 tabulárního jízdního řádu. Následná ruční kontrola při množství takto zpracovávaných žádostí na výlukách není ze strany Správy železnic reálně proveditelná. Pochopitelně nás mrzí, že k takovému případům dochází. S autorem článku se rovněž shodujeme, že jsou zcela nežádoucí a generují zpoždění. Nad rámec specifikací TSI proto také připravujeme úpravy software, které by je do budoucna měly eliminovat.

#### Standardní řešení

Na obrázku 1 autorovi dále přijde úsměvně, že vlak má jízdním řádem stanoven ze stanice Radotín odjezd v 8:47,5, ačkoliv jeho příjezd je stanoven až na 8:50,5. Jde však o zcela standardní řešení při odklonech: jízda po odklonové trati je zpravidla delší než jízda po trati původní, vlak tedy jízdu po odklonové trati nevyhnutelně získá zpoždění, tomu nelze nijak zabránit. V tomto konkrétním případě je vlak 9924 odkloněn přes Prahu-Křč jako vlak 11524 a ze stanice Radotín pokračuje dále jako původní vlak 9924 zpožděný (o 3 minuty). Strojvedoucí je o této skutečnosti informován poznámkou v TJR „Nenavazující čas příjezdu a odjezdu“ (to už autor v textu neuvádí).

#### Jeden na celou jízdu

Je to vlastně naprosto stejné řešení, jaké pamatujeme ještě z dob papírových pomůcek jízdního řádu. Vlaky byly odklány na odklonové trasy jako následky jiných čísel vlaků, na konci odklonové trasy se pak vracely do svého původního čísla a pokračovaly dále zpožděně. Jedinou novotou zde je to, že strojvedoucí nyní dostává jeden tabulární jízdní řád na celou jízdu, ten

tedy obsahuje odklonovou trasu (zde pod číslem 11524) i zbylou kmenovou trasu (9924). Takové řešení považujeme za přínos k přehlednosti a zjednodušení práce strojvedoucího – ten nemusí ve stanici, kde se jeho odkloněný vlak vrací do kmenové trasy, listovat v žádných pomůckách a hledat tabulární jízdní řád, podle kterého bude pokračovat v další jízdě.

#### Vyšší hodnota není možná

V úseku Říkonín - Tišnov, který je zmiňován v souvislosti s obrázkem 2, je rozhodný spád 18 promile. Při zábrzdě vzdálenosti 1000 m umožňují brzdní tabulky, dané vyhláškou MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, stanovit vlaku rychlost maximálně 115 km/h. Vyšší hodnota není při takovém sklonu na zábrzdě vzdálenosti 1000 m legálně možná. V současnosti ale běží na Správě železnic výzkumný úkol „Rozšíření tabulek brzdních procent“ s cílem rozšířit stávající tabulky do vyšších rychlostí, protože od roku 1995 technika pokročila i v oblasti brzd kolejových vozidel. Jakmile budou stanoveny nové hodnoty a ověřena jejich bezpečnost, budou předloženy Ministerstvu dopravy ke schválení.

#### Tabulky brzdních procent

Na otázku, proč jsou tedy na tomto traťovém úseku osazeny rychlostníky 120 km/h, když dle vyjádření je zde legálně nejvyšší možná rychlost jen 115 km/h, mohu doplnit, že trať je nachystána na to, aby po dokončení zmíněného výzkumného úkolu, úspěšném projednání s Ministerstvem dopravy a vtělení rozšířených tabulek do Dopravního řádu drah mohla být bez další administrativy neprodleně využívána rychlost 120 km/h. Stavěbně je trať na tuto rychlost již dnes zcela způsobilá, poslední překážkou jsou právě zmíněné tabulky brzdních procent.

Dušan Gavenda, tiskový mluvčí SŽ  
(vložený redakční mezititulky)



Foto labětínské nehody - Policie ČR



# Řečí strojvedoucí varovali před nefungujícím bezpečnostním systémem Tragické varování z Larisy

Mnoho mrtvých a zraněných si vyžádala srážka osobního vlaku s 350 lidmi na palubě a nákladního vlaku, která se stala v úterý 28. března pozdě večer u řeckého města Larisa. Byla to o nejtragičtější železniční nehoda v Řecku za několik desetiletí. Přinášíme vyjádření odborového sdružení řeckých strojvedoucích P. E. P. E., které dlouho upozorňovalo na špatný stav řecké železniční infrastruktury, a také jejich poděkování Autonomní unii evropských strojvůdců (ALE), jejímž členem je Federace strojvůdců České republiky.

Neštěstí se stalo u města Larisa v centrální části země, kde se krátce před půlnocí srazil ve vysoké rychlosti osobní vlak mířící z Atén do Soluně s nákladní soupravou, která jela ze Soluně do Larisy. Několik vagonů vykolejilo a nejméně tři začaly hořet. Náráz byl tak silný, že někteří cestující vylétli ven okny, popsali přeživší místním médiím. Mezi cestujícími bylo mnoho studentů, kteří se vraceli z karnevalových oslav. Premiér Kyriakos Mitsotakis uvedl, že nehodu způsobila „tragická lidská chyba“. Přednosta stanice v Larise se už podle místních médií k chybě přiznal, den po nehodě byl zatčen.

## Pres čtyři desítky mrtvých

Během prvního dne po nehodě bilance obětí postupně rostla, vpozdvečer se ustálila na 36. Na večerní tiskové konferenci pak hasiči informovali o dalších dvou úmrtích, počet tak vzrostl na 38. Podle některých řeckých médií, kteří se odvolávají na vyjádření vrchní soudní lékařky, ale bylo ohledáno 43 těl. Podle ní se jednalo především o mladé lidi ve věku 20 až 30 let. Ze 72 hospitalizovaných bylo podle hasičů večer 15 lidí propuštěno a šest zůstává ve vážném stavu na jednotkách intenzivní péče.

„V jednom z vagonů měl oheň obzvlášť vysokou teplotu, 1300 stupňů Celsia,“ uvedl mluvčí hasičského sboru a dodal, že požár ztížil identifikaci obětí. Mnoho mrtvých bylo podle záchranářů třeba identifikovat pomocí testů DNA. V osobním vlaku bylo 342 cestujících a deset členů posádky, v nákladním vlaku byli dva lidé. Společnost Hellenic Train, provozující oba vlaky, je největším provozovatelem železniční dopravy v Řecku a od roku 2017 je jejím vlastníkem italský národní dopravce Ferrovie dello Stato Italiane.

## Vše se dělá ručně

„Uslyšeli jsme obrovskou ránu. Bylo to strašných deset vteřin. Převraceli jsme se ve vagonu, dokud jsme nespádli na bok,“ popsal osmdesátiletý cestující Sterjos Minenis. Rázem vypukla panika a chaos. „Oheň, visící kabely, rozbitá okna, křičící lidé, uvěznění lidé,“ doplnil Minenis.

Policie vyslechla několik lidí a posléze zatkla devětapadesátiletého přednostu stanice v Larise, jehož podezřívá z nedbalosti, která způsobila, že vlaky jely proti sobě na stejné koleji. Muž vinu nejprve odmítal, ale později se ke své chybě přiznal. Televize ERT předtím citovala šéfa sdružení strojvedoucích, podle něhož na trati nefunguje elektronický systém, který má varovat před nebezpečím. „Nic nefunguje, všechno se dělá ručně. Na trati Atény-Solun jsme v „manuálním módu,“ řekl. Také agentura Reuters napsala, že řecký železniční systém potřebuje modernizaci, mnoho spojů jezdí po jednokolejné trati a na řadě míst stále nejsou automatické signalizační a řídicí systémy.

„Je to memento pro všechny, jejichž činnost se nějak dotýká železnice a její bezpečnosti. Ministerstvo dopravy, Správa železnic, Drážní úřad a dopravci by měli vyvinout maximální úsilí, aby u nás byly zavedeny systémy, jež zajistí co nejvyšší bezpečnost železniční dopravy,“ doplnil prezident FSČR Jaroslav Vondrovič.

(red, s použitím čn)

## Upozornění řeckých strojvůdců PEPE 5 měsíců před tragédií

S politováním/obavami vám oznamujeme, že navzdory našim neustálým poznámkám, protestům, a především našim neustálým výzvám k řešení rostoucích problémů železniční sítě se bohužel potvrdily obavy ze zranění, které jsme vám vyjádřili. Neustále zaznamenáváme špatný stav železniční infrastruktury, její nedostatečnou údržbu (o čemž svědčí krátká pracovní doba poskytovaná strojvedoucím denně), nefunkčnost světelných návěstí a dálkového stonu po mnoho let, nefunkčnost evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS a absenci systému automatického řízení vlaků.

## Upozorňujeme také na následující:

\*Nefungování telematiky na stanicích, což má za následek nedostatek informací pro cestující o zpoždění a změnách v jízdních řádech a cestujících, kteří se kvůli tomu rozložili a zaútočili na strojvedoucí.

\*Uzavření stanic v regionálních městech z důvodu nedostatku výpravčích, což způsobuje problémy zhuštěním jízdních řádů.

\*Nedostatečné oplocení infrastruktury, které usnadňuje chodcům přístup k infrastruktuře na mnoha místech, což vede k neustálým ztrátám na životech.

\*Hustá vegetace v blízkosti infrastruktury, která omezuje viditelnost a pokrývá i návěstidla na trati, 15 let (!) nefunkčních bezpečnostních a osvětlovacích systémů v rámci aténské příměstské železnice (Megara) a neschopnost komunikace po ní jedoucích vlaků!

\*Neudržování elektrifikované sítě, což má za následek zpoždění



v jízdních řádech, zatímco 25. října 2022 byl náš strojvedoucí zraněn a zotavil se v nemocnici (dokonce dostal sedmidenní nemocenskou dovolenou z průmyslové nehody), protože příměstský vlak v Aténách (č. 1534) se srazil s visícími elektrickými kabely, které byly pod napětím!

Důkazem výše uvedeného a špatného stavu infrastruktury jsou 3 vykolejení do 2 měsíců!!

- \* 1. srpna 2022 vykolejení 1521 v Tithorea
- \* 10. října 2022 vykolejení příměstského vlaku v Lianokladi
- \* 21. října 2022 vykolejení 882 kolem Tithorea.

Výsledkem toho všeho je, že železnice je znehodnocena, a to navzdory úsilí strojvedoucích a HELLENIC TRAIN, která provozuje autobusy, aby obsloužila cestujícím po každém incidentu.

Vzhledem k výše uvedenému, a tomu, že byla vyčerpána tolerance strojvedoucích, vyjadřujeme tímto svůj silný protest a nesouhlas s problémy, které již byly zjištěny, a tímto vyzýváme vás, abyste okamžitě přistoupili k nápravě výše uvedených problémů v železniční infrastruktuře.

Důrazně protestujeme proti hroziícímu narušení našeho zdraví a bezpečnosti kvůli problémům na síti a vyzýváme vás, abyste přijali veškerá nezbytná opatření k zajištění našeho zdraví a bezpečnosti. Také vás vyzýváme, abyste nám do 15 dnů od převzetí tohoto oznámení, písemně vysvětlili opatření, která hodláte přijmout.

Informujeme vás, že máme v úmyslu jednat na základě tohoto oznámení ze všech výše uvedených důvodů.

Přeložil Antonín Brulík

## Poděkování PEPE Autonomní unii evropských strojvůdců

Kolegové a kolegyně, Rádi bychom vám vyjádřili naši vděčnost za vaši podporu a dopisy, které jste nám zaslali minulý měsíc.

Pro nás se čas zastavil 28.2. v 23:25 v noci, když v údolí Tempe došlo k nepředstavitelnému a nejhoršímu železničnímu neštěstí v historii řecké železnice, při němž zahynulo 57 lidí včetně 5 strojvedoucích, 4 průvodčích a 2 zaměstnanců restaurace/baru v InterCity 62.

K nehodě došlo, když se na stejné trati čelně střetl osobní a nákladní vlak ve vysoké rychlosti “na rozkaz výpravčího/dozorčího stanice”. Ilustrativním dokladem krutosti srážky je skutečnost, že totožnost některých strojvedoucích musela být zjišťována pomocí testů DNA.

Vyšetřování této tragédie pokračuje, zatímco řecká vláda zřídila tříčlenný výbor, neboť do dnešního dne nebyl v zemi nikdy ustaven a nikdy nefungoval nezávislý orgán pro vyšetřování železničních nehod.

## V oblasti nehody nebyl v provozu žádný zabezpečovací systém.

Světelná návěstidla, rádiové zabezpečení, ani ETCS. Byl velký problém v komunikaci mezi výpravčím a strojvedoucími. Komunikovali spolu přes vysíláčky (vhf).

Zatímco jsme se srovnávali s touto nestravitelnou situací – ztrátou těch všech životů, jsou železničáři opět, záměrně postaveni do samého středu obviňování, a to téměř výhradně prostřednictvím selektivních uniků rozhovorů ze dne nehody a cílením na strojvedoucí, kteří podle anonymních prohlášení měli zdravotní problémy.

Příkladem snahy o napadení strojvedoucích, kteří dostali příkaz k jízdě na stejné koleji, je veřejné prohlášení bývalého bezpečnostního ředitele společnosti TRAINOSE, že „strojvedoucí InterCity udělali chybu a zaplatili za ni vlastní smrtí“, zatímco v oblasti nefungoval ŽÁDNÝ bezpečnostní systém.

Řecká společnost požaduje něčí odpovědnost za tuto tragédii, zatímco se

v několika městech konaly masové demonstrace za účasti tisíců občanů, kterým zástupci naší Unie adresovali pozdravy a poděkovali za vlnu solidarity a podpory.

## Jsmo první, kdo požaduje, aby byla někdo nesl odpovědnost.

Ale měla by být připsána na vrub hlavním viníkům této tragédie, kteří i přes naše neustálé připomínky, žádosti o nápravu narůstajících problémů železniční sítě, ale i obavy, že by mohlo dojít k nehodám s oběťmi na životech, zůstali hluchí a lhostejní!!!

Ti, kteří jsou zodpovědní za žalostný stav železniční infrastruktury, nedostatečnou údržbu, nefunkčnost světelné signalizace a dálkového zastavení, nefunkčnost ETCS. Jinými slovy, všechny ty bezpečnostní systémy, jejichž zavedení má právě chránit nebo minimalizovat chyby lidského faktoru.

Bohužel, výše zmíněné jsme všemožně sdělovali všem společnostem a příslušnému ministerstvu, ale místo bezpečnostních opatření pro zaměstnance a cestující jsme se v reakcích dočkali ironie a komentářů o zlých odborářích, kteří obtěžují lid.

V rámci naší snahy informovat vás a všechny zaměstnance železnic ve všech koutech Evropy vám zasláme 3 mimosoudní oznámení, která jsme v posledních 2 letech zaslali v otázkách bezpečnosti Ministerstvu dopravy a Ministerstvu práce, železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury (OSE) a Železničnímu regulačnímu úřadu.

Kromě toho jsme v posledním období zaslali všem kompetentním orgánům desítky dopisů, v nichž jsme vyjadřovali své znepokojení nad situací na řeckých železnicích, přičemž stávky, které jsme se snažili uskutečnit ve snaze upozornit na bezpečnostní problémy, byly považovány za nezákonné, neboť v Řecku byl nedávno odhlasován a platí protipracovní rámec, který velmi ztěžuje i vyhlášení stávky a brání činnosti odborů.

Nikdo z odpovědných osob se nám nikdy neobtěžoval zavolat (!!!), aby s námi projednal problémy, na které jsme si stěžovali, za-



tímco v listopadu 2022 jsme obdrželi mimosoudní odpověď od manažera infrastruktury (OSE), že naše odbory lžou, pomlouvají OSE a slouží účelům, když si stěžujeme na nefunkčnost bezpečnostních systémů řeckých železnic, a dokonce nám vyhrožovali, že nás za to zazaňují.

Žádáme ALE, které děkujeme za stálou podporu našich požadavků, aby zaslala 3 mimosoudní upozornění, která jsme jako Unie zaslali, také příslušným orgánům Evropské Unie s tím, že naše Unie UPOZORNILA odpovědné osoby v Řecku a žádá o úplné objasnění skutečných příčin železniční tragédie, abychom již NIKDY nezažili něco podobného v Řecku, ani v žádné jiné zemi.

Náš boj za fungování bezpečnostních systémů na železnicích bude pokračovat a budeme také vyzývat rodiny obětí této železniční tragédie k vytvoření “komise pravdy”, která nedovolí aby, aby se na tuto událost zapomnělo a bude hledat její skutečné příčiny.

Slibujeme, že uděláme vše pro to, aby byla odpovědnost připsána tam, kam patří. Protože my neměříme ztráty zisku a politické náklady ani ratingy. Ztráty počítáme na lidské životy. Bohužel jsme počítali a zjistili, jsme že stojíme proti přesile.

S kolegiálními pozdravy,  
**Kostas Genidounias Prezident  
P. E. P. E.**

Přeložil Antonín Brulík  
Foto archiv



## Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojvedoucích stále aktuální? (2)

## Pracovní podmínky a organizace práce

Před patnácti lety se uskutečnil zajímavý výzkum Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR (HR 176/08). Studii řešil od poloviny roku 2008 Výzkumný ústav bezpečnosti práce a byl zaměřen na profesi strojvedoucího. Přinášíme druhou část, ve které se Evžen Mikolajek zabývá otázkou, zdali jsou výsledky studie stále aktuální. Tentokrát se věnuje pracovním podmínkám a organizaci práce.

Místo úvodu rovnou připojím část citace ze Závěrečné zprávy výzkumu HR 176/08. „Nerovnoměrné rozložení pracovní doby během pracovního dne, kalendářního týdne a kalendářního roku je typickým příznakem těch nejpodstatnějších odlišných podmínek výkonu práce v kterémkoliv odvětví dopravy obecně. Pro železniční dopravu dále platí další kritérium, kdy člověk, řídící hnací kolejové vozidlo, nebo člen doprovodu, se musí vyrovnat se skutečností, že je nucen svoji pracovní činnost plně podřítit dopravnímu systému, který nezná ani přerušování výkonu pracovníka o organizaci a členění vlastní práce, nezná ani přerušování výkonu práce pravidelnými přestávkami. Bohužel nezná ani minimální hygienické standardy, kterými jsou WC a umývárna v „dostupné“ vzdálenosti. Jedná se o dlouhodobě trvající problematiku.

K těmto faktorům, či skutečnostem, ovlivňujícím způsob a podmínky výkonu práce, musíme připočítat nově se objevující trendy technokratického řízení lidských zdrojů, které chápe zaměstnanec spíše jako technický prostředek, který se v okamžiku ukončení vlastní pracovní činnosti jednoduše vypne a nemusíme se o něho starat. Je jedno, v jaké vzdálenosti od místa nástupu do práce se tak stane, jaké má podmínky k odpočinku. Dokonce se objevuje trend tzv. „dělení pracovní směny“, za který se vyplácí příplatek, který má motivovat zaměstnance k akceptování tohoto nešvaru. Obdobně je přistupováno i k úpravám popisů práce při uplatňování tzv. „kumulovaných prací“. Jedině tak mohla vzniknout skupina „strojvedoucích s komerčním odbavením“. Tyto trendy jsou konkrétně doložitelné a dohledatelné... také ve vnitropodnikových předpisech k roku 1990 zpětně.“

**Domeček z karet**

Je smutným faktem, že i když byla závěrečná zpráva studie HR 176/08 sepsána v roce 2009, nic se na platnosti uvedené citace nezměnilo. Ba naopak.

Malý příklad. Nárůst moderních ucelených jednotek, jak v motorové, tak elektrické trakci, dává – jak již bylo zmíněno – tvůrcům jízdních řádů do rukou mocnou zbraň v podobě snižování technologických časů na obrat soupravy na naprosté minimum. Sankce a pokuty od objednavatelů dopravy, zejména krajských úřadů, za nedodržení jízdního řádu nejsou zrovna malé. Je velmi těžké, takřka nemožné, výše zmíněné hygienické standardy nejen dodržovat, nebo se k nim aspoň slušně přiblížit.

Jenže stačí málo, aby se tento připravený systém ještě více narušil. Při poruše soupravy musí zaskakovat lokomotiva a klasické vagony. V takovém případě se celá technologie obrátí, která na papíře vypadá moc pěkně, hroutí jak domeček z karet. Musí se objíždět, zkouška brzy, zpoždění stíhá zpoždění a strojvedoucí si během takové šichty nemá šanci zajít ani na záchod.

**Nejsme supermani**

V úzké souvislosti se skutečností v předchozím odstavci zmíněnými, jde ruku v ruce únava a nepozornost. Nejsme supermani a nikdy nebudeme, únava má proto při hodnocení pracovních podmínek nezanedbatelný vliv. Ony zmíněné několikaminutové obraty a nemožnost si aspoň trochu oddychnout, kladou zvýšené nároky na strojvedoucího samotného. Zvláště v osobní dopravě. Zastavit, správně provést v součinnosti s vlakvedoucím všechny úkony potřebné pro odjezd vlaku a rychle se opět rozjet. Zvláště když máte zpoždění. Nebo již zmíněný příklad při objíždění náhradní soupravy. Tlačí vás čas, rychle jedna bílá, rozjezd a zastavení a přejít na druhou stranu. Druhá bílá, rozjezd zastavení a přejít na druhou stranu. Rozjezd a... „Zastav! Zastav! Projel jsi modrou!“ Vše se naráz zastaví. Přijedou vyšetřovatelé Správy železnic, strojvedoucí je podroben zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi a probíhají další vyšetřovací úkony. Teď už je času dost. Dispečeri

organizují náhradní autobusovou dopravu... Hlavní viník je velmi rychle odhalený. Je jím – samozřejmě – strojvedoucí. Nikdo už neřeší situaci, která onomu projetí navštívila předcházela.

**Zdání klame**

Nákladní doprava se může zdát poněkud volnější, co se týče nějakých minutových zpoždění, leč zdání jen klame. Kolik strojvedoucích slyší ve vysílačce, či telefoně: „Beru tě na čtvrtou, pak najedeš na šestou na wapy. Zaveš se a pozor, jsou tam utažené ruční brzdy... Anebo zastavíte s pětácti ceti vagony ve stanici, kde dávají lišky dobrou noc. Kolej lemují metrové kopřivy. Teď musíš obejít půlku stanice, najít uzamykatelné podložky a zajistit podle předpisu odstavený vlak. Že jsi na vše sám? To nikoho nezajímá. Vše je ošetřeno příslušným předpisem...“

**Výsměch**

Osobní doprava klade velký důraz na rychlost, pravidelnost a maximální dodržení jízdního řádu nejen s ohledem na přípoje. To jsem nenapsal nic nového, to ví každý. Ruku v ruce s tím ovšem souvisí turnusy, vytvořené tak, že tomu už ani nejde rozumět. V této souvislosti si vzpomínám na jednoho z bývalých vedoucích provozu v DKV Olomouc, který si jednou povzdechl. „Každý rok si říkám, že ty turnusy už snad ani nejde víc našponovat a u nového grafikonu vždycky vidím, že to ještě jde.“ Jistě mně všichni rozumíte. Potom s ohledem na zmíněné hygienické podmínky, na nemožnost odpočinku a dalších důležitých okolností, nemůžeme vnímat šikovně umístěnou PDOJ (přiměřená doba na oddech a jídlo) na konci desetihodinové směny, po jejímž absolvování následuje již jen její konec, za naprostý výsměch.

**Rohlík a kontroler**

„Ono to jinak nejde,“ slyší naši kolegové v osobní dopravě tvrdě turnusu. „To bychom vám tam museli dát



přerušení,“ zní další z argumentů, proto, aby se ze strojvedoucího vymáčkla i ten poslední kousek energie a neprotestoval. Předpokládám, že institut dělené směny není to, co bychom si – co byste si – představovali jako její ideální průběh. Proto často zatneme zuby a nehledíme na skutečnost, že uhaníme od zastávky k zastávce, na stanovišti kotel kafe, plechovku energeťáku, či jiného povzbuzujícího prostředku. V jedné ruce kus rohlíku, v druhé kontroler esa nebo pantera, nebo osmsetdesítka, a jedeme, co to dá. Ano, jenom proto, aby z těch deseti, nebo kolika hodin, co jsme v práci, nebylo třeba jen sedm, z toho tři dělené. Tohle opravdu nikdo nechce.

A nikdo nemá ani chuť, ani touhu na tomto faktu cokoli změnit.

**Za každou cenu**

Tohle všechno je umocněné další, nenápadnou, ale o to zásadnější skutečností. Tou jsou různá výběrová řízení na provozování osobní dráží dopravy v závazku veřejné služby. V současné době několik výběrových řízení skončilo porážkou dopravce ČD. Tlaky, aby oběhy a proběhy směn byly co možná nejefektivnější, a tak měl – jakýkoli – dopravce šanci v tomto řízení uspět, jsou samozřejmě enormní. Trakci - neovlivníte. Plánovanou údržbu také neovlivníte. Cenu za projektovat také neovlivníte ve své moci ovlivnit. Ale obraty, krácení výkonů, nahuštění pracovního

dne až na samou hranici snesitelnosti, to máte v rukách pevně. Tudíž se šetří, jak již bylo výše naznačeno. I za každou cenu, kterou bývá bohužel mimořádná událost! Ale ten, kdo dopravu objednává, chce samozřejmě nejmenší cenu. A ta se v pracovních podmínkách a organizaci práce zohledňuje na prvním místě.

**Bludný kruh**

Jenže stokrát nic, umožnilo vola. Znáte tohle úsloví. Pracovní podmínky jsou velice úzce svázané s postupným vytvářením stresu. Tomu byl věnován minulý díl našeho miniseriálu. Pracovní podmínky a organizace práce, které jsme často svědky, vznik stresu často vyvolávají. Dostáváme se tak do bludného kruhu, ze kterého je velmi těžké vystoupit.

Na závěr tohoto článku bych rád zmínil Listinu základních práv a svobod, která je součástí ústavního systému České republiky. V jejím článku č. 28 se píše. „Zaměstnanec má právo na spravedlivou odměnu a na uspokojivé pracovní podmínky. Podmínky stanoví zákon.“ Tím zákonem se myslí zákoník práce.

Jak moc je tohle v naší profesi naplňováno, nechám na posouzení každého z laskavých čtenářů.

Evžen Mikolajek

Ilustrace foto Archiv ČD

## Pamětní desky železničářů

Na sklonku zimy 2023 se konečně povedlo dokončit a zveřejnit projekt, který připomíná osudy železničářů z jižní Moravy (konkrétně z obvodu tehdejšího Provozního oddělení Brno ČSD v hranicích z konce 80. let minulého století), kteří položili své životy v boji s německými okupanty během 2. světové války. S jejich jmény se do dnešních dnů můžeme setkat na pamětních deskách v řadě železničních stanic a zastávek na jižní Moravě.

Projekt měl za úkol přiblížit široké veřejnosti dosud neznámé osudy statečných železničářů a železničářek, kteří neváhali v boji za svobodu obětovat to nejdůležitější – svůj život, aby se pro budoucí generace jejich hrdinství a dramatické příběhy nesmrskly jen na polononymní jméno a letopočet. Do tohoto projektu se v polovině 80. let minulého století s vervou pustili mladí železničáři, buď ve skupinách, nebo samostatně, s usilovnou pílí hledali informace v různých tehdy dostupných zdrojích a pramenech či v zajímavých rozhovorech s pamětníky. Mnohé toto pátrání značně pohltilo, protože nezřídka připomínalo dramatický detektivní příběh. Podkladové materiály se postupně hromadily u koordinátorů projektu v čele s Josefem Ferencem. Pomalu, ale jistě se začalo rýsovat knižní vydání. Přišel rok 1989 a s ním i řada změn, který tento projekt odsunuly do pozadí. Shromážděné materiály našťastě skončily dočasně na dně šuplíku, odkud se po desítkách let znovu jako zázrakem vynořily.

Po více jak třiceti letech se podařilo Ing. Ferencovi tento projekt oživit, doplnit a dotáhnout do finální podoby. I když se ho podařilo vydat za pomoci sponzorů v čele s firmou SUDOP Brno, spol. s r.o. jen ve velice omezeném počtu neprodejných knižních výtisků, široká veřejnost si ho může stáhnout v elektronické podobě na webových stránkách společnosti SUDOP Brno: <https://www.sudop-brno.cz/aktuality/nova-kniha-pametni-desky-jihomoravskych-zeleznicaru/>

Toto zajímavé dílko, které bylo vytvořeno amatérskými badateli a které si neklade za cíl být odbornou historickou studií, v sobě obsahuje dvě roviny zajímavých příběhů. Jednu rovinu tvoří příběhy tehdejších železničářů, kteří položili své životy ve jméno svobody a lepšího života dalších generací. Druhou vrstvu tvoří příběhy mladých železničářů, kteří pátrali po osudech železničářů z pamětních desek, a díky kterým se tyto příběhy podařilo vypátrat a zveřejnit a tím zachovat pro další generace. V rámci autentičnosti byl text ponechán s výjimkou drobných úprav v původní podobě z doby svého vzniku. V neposlední řadě patří dík koordinátorovi celého projektu Ing. Josefu Ferencovi, že jeho neúnavnou činností se podařilo celý tento zajímavý projekt doplnit, aktualizovat a dotáhnout až ke zveřejnění pro širokou veřejnost.

Není bez zajímavosti, že řada tehdy spolupracujících mladých železničářů,

kteří postupně začínali objevovat taje, podrobnosti a zajímavosti různých železničářských profesí, dnes již dosáhla důchodového věku a po dlouhé pracovní kariéře odešla na zasloužený odpočinek.

Je nutno si uvědomit, že dnes by se již takový projekt nedal v této formě zpracovat, protože řada pamětníků z té doby již dlouho není mezi námi. Možná tato práce bude inspirací pro další badatele rozpracovat toto zajímavé téma podrobněji a odborněji.

Jiří Kotrman  
Reprofoto archiv

**Památka Martina Henycha**

Dne 14. června se uskutečnil setkání u pomníčku v Českém Brodě, kde společně uctíme památku našeho zesnulého kamaráda a kolegy Martina Henycha. Tímto společně vzpomínáme na tragickou událost, která se stala dne 14. 7. 2020. Sejdeme se v 10:00 před nádražní budovou v Českém Brodě, odkud se přesuneme k místu pomníčku. (VV)

**Setkání ve Vojkovicích**

Dne 24. března se uskutečnilo 6. setkání honďařů a příznivců depa Frýdek na tradičním místě v hostinci a minipovaru U Koníčka ve Vojkovicích. Na akci se sešli současní a bývalí mašinfrové z Frýdku, Ostravy a Valašského Meziříčí a další pracovníci na železnici kterých se sešlo na sedm desítek. Aleš Bartolom



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscer.cz  
Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, 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@fscer.cz](mailto:zajmystrojvudce@fscer.cz). Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

