● O ministrovi, Liškách, Vectronu Dual a taky garáži mého otce ... str. 2 ● Předpisový výklad znění „Stůj, zastavte všemi prostředky“ ... str. 2 ● Historie loga Českých drah ... str. 3 ● Může za nedovolenou jízdu vždy strojvůdce? ... str. 4 ● Velký zkušební okruh u Cerhenic slaví šedesát let... str. 5 ● Uctění památky kolegů, kteří zahynuli při srážce vlaku u výhybny Radonice ... str. 6 ● Společenská kronika ... str. 6 ●

číslo 15 - 16

31. srpna 2023
ročník 76

Zájmy strojvůdce

FSČR

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Inflační doložka s ČD dohodnuta

Příplatky se nezruší

Ve čtvrtek 10. srpna došlo k uzavření dohody o vyplacení mimořádné odměny - tzv. „inflační doložky“ mezi odborovými centrálami a Českými drahami a. s. ve výši 10 000 Kč v e výplatě za měsíc srpen. Zároveň bych vás rád informoval o dalších dohodách, které byly součástí tohoto jednání a stanoví principy plánovaných změn v odměňování.

V první řadě mohu ujistit, žádné příplatky rušeny nebudou, tedy zaměstnanci o peníze z těchto příplatků nebudou připraveni. Část příplatků bude zapracována do tarifu a část do osobního ohodnocení. Vzhledem ke skutečnosti, že tyto příplatky byly doposud vyjádřeny nominální hodnotou, a především jejich hodnota nebyla více než 10 let navýšena, považujeme převedení jejich nominální hodnoty na procentuální jednoznačně za přínos.

Dalším kladem je převedení příplatků za režim práce, nepravidelný nástup a směny kratší než 6 hodin do tarifního stupně. Tento fakt přinese při každém dalším mzdovém nárůstu i růst jejich současné hodnoty (do tohoto roku nárůst tarifní mzdy neznamenal navýšení těchto příplatků).

Stejné platí pro příplatky převedené do osobního ohodnocení. Ty budou ve fixní (tedy pevné) složce osobního hodnocení a budou vyjádřeny v procentech.

Konkrétní a podrobná kritéria osobního ohodnocení budou dohodnuta při dalších jednáních.Výše popisované principy se vztahují na všechny zaměstnance ČD a. s.

Prezídium Federace strojvůdců vás bude informovat zejména prostřednictvím předsedů ZO nebo na schůzích vašich organizací. Informace také najdete na našem webu, případně se obraťte na svého oblastního zástupce.

Jaroslav Vincour

Ohlédnutí za mezinárodními aktivitami FSČR v 1. pololetí

Setkání v Šoproni a Bruselu

I v první polovině letošního roku se zástupci Federace strojvůdců České republiky několikrát aktivně zapojili do mezinárodního dění. Dnes se vrátíme k jednáním v Šoproni a Bruselu.

Přijali jsme pozvání maďarských kolegů na schůzku zástupců odborových organizací našeho regionu bez rozdílu, zda působí v ALE či ETF. A tak se 25. dubna v maďarské Šoproni sešli předsedové a prezidenti organizací zastupujících strojvedoucí v Maďarsku, České republice, Slovensku, Rakousku a Slovinsku.

Nebylo to první jednání v této sestavě. Obdobné setkání se již uskutečnilo v Rakousku v roce 2019 s představou a přáním všech účastníků scházet se každoročně. Bohužel pandemie Covidu 19 překazila tyto plány. Cílem zamýšlených schůzek bylo vzájemná informace o situaci v rezortu železniční dopravy a podmínkách jeho zaměstnanců, především strojvedoucích, v jednotlivých zemích.

Preference národních dopravců

Pracovně sociální podmínky ve výše uvedených státech jsou, stejně jako podmínky finanční, odlišné a dané jednak možnostmi konkrétních dopravních společností, velikostí obsluhovaného území a částečně i místními tradicemi. Smutnou skutečností je, že v žádném z uvedených států neproběhla liberalizace železničního dopravního trhu tak masivně a překotně jako v České republice. V ostatních zemích nepůsobí ani polovina dopravců jako u nás a rekrutují se prakticky jen z rezortu nákladní dopravy. V osobní dopravě se ostatní státy stále snaží preferovat národního dopravce a konkurenci v ní prakticky tvoří jen zahraniční dopravci v řádu jednotek. Rovněž v žádném z uvedených států nedochází ke křížovému zaměstnávání strojvedoucích mezi více dopravci. Odpadá tak nutnost zákonnou cestou kontrolovat dobu řízení a odpočinků strojvedoucích.

Na snímku zleva tlumočník A. Brulík, prezident FSČR J. Vondrovic, prezident FSSR D. Kaša a viceprezident FSČR J. Vincour.

Přeshraniční podpora

Co se týká odborové organizovanosti v jednotlivých zemích, jsme bohužel na posledním místě. Je to smutné zjištění, jež je částečně dáno i vysokým počtem alternativních dopravců u nás a tradicemi v jednotlivých státech. Ve Slovinsku mají prý 99% organizovanost strojvedoucích, neboť cesta k tomuto povolání vede přes členství v odborech.

Druhým důležitým bodem setkání byla snaha o zorganizování přeshraniční podpory v případě, že strojvedoucí zajíždějící do sousedního státu bude potřebovat v rámci svého pracovního výkonu komunikovat s drážními vyšetřujícími orgány nebo policií při vzniku např. mimořádné události. K tomu by měly všechny zainteresované strany zajistit v blízkosti přechodových stanic kolegy strojvedoucí, kteří mají dobrou znalost jazyka sousedního státu a budou ochotni být nápomocni při komunikaci s uvedenými orgány. Pro nás tedy přichází v úvahu zajistit kolegy, kteří ovládají němčinu a pracují v blízkosti přechodových stanic do Rakouska.

Bruselské jednání ALE

Druhou, snad ještě významnější mezinárodní akcí, bylo pravidelné jednání Představenstva ALE konaného v Bruselu ve dnech 7. a 8. června. Jeho význam spočíval především v tom, že kromě obvyklé agendy se vrcholoví představitelé ALE zúčastnili jednání Evropské komise v prostorech Evropského parlamentu, která měla v tomto období na programu projednávání změn 4. železničního balíčku a Směrnice o vydávání osvědčení strojvedoucím. Zástupci ALE jsou členy expertní skupiny, která se dané problematice věnuje. Zasedání vedení naší mezinárodní organizace právě Bruselu mělo za cíl podpořit námi navrhované změny a připomenout odpovědným funkcionářům evropského parlamentu, že smysluplná legislativa ukotvená v uvedených dokumentech je pro nás zásadní prioritou, neboť ovlivní provozování drážní dopravy prakticky v celé Evropě.

Jaroslav Vondrovic, *foto archiv*

Přijali jsme 25. dubna pozvání maďarských kolegů na schůzku zástupců odborových organizací našeho regionu bez rozdílu, zda působí v ALE či ETF.

Jiří Šafařík ve výboru AKV

Předposlední červnový den se v Praze konala tentokrát volební 32. valná hromada Asociace pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů, známá pod zkratkou AKV. Jejím členem je několik let i naše odborová organizace Federace strojvůdců ČR.

AKV má za cíl zvyšování úrovně kolektivního vyjednávání a uzavírání kolektivních smluv. Zaměřuje se nejen na pracovní právo a sociální zabezpečení, ale i na ekonomické dopady a potřeby zaměstnanců a sociálních partnerů.

Valná hromada probíhala dle navrženého a následně schváleného programu. Zprávu o činnosti za r. 2022 přednesl stávající předseda Bořivoj Šubrt a zároveň všem oznámil, že již nebude kandidovat na předsedu AKV. Zprávu o hospodaření přednesl místopředseda Radovan Burkovič a zprávu revizní komise Petr Beroušek.

Pak proběhly volby do výboru této asociace, ve kterých se volilo 13 členů výboru a 3 členové revizní komise. Celkem se voleb zúčastnilo 34 členů, odevzdané volební lístky byly platné.

Po součtu hlasů byl do výboru AKV opětovně zvolen náš člen Prezídia FSČR Jiří Šafařík, který je zároveň členem Kolegia expertů, což je poradní orgán z členů AKV zabývající se především výkladem právních předpisů, teoretickými a koncepčními otázkami v oblasti působnosti AKV.

Novým výborem byl potom zvolen nový předseda Michal Peškar a dva místopředsedové Radovan Burkovič a Marta Ctiborová. Do revizní komise byli zvoleni stávající členové, předseda Petr Beroušek a dále kolegyně Jarmila Pavlátová a Vladislava Dvořáková.

V závěru byl dlouholetý předseda Bořivoj Šubrt zvolen čestným předsedou a čestným členem AKV. **(red)**

I z malé jiskry bývá velký požár!

Staré lidové rčení jsem si dovolil použít v souvislosti s vážnou nehodou z pondělka 27. června 2022 v 5.03 hod. v Bohumíně – srážky SC 516 Pendolino s posunující lokomotivou řady 742. Při srážce zahynul strojvedoucí SC 516 a sedm osob bylo zraněno. Hmotná škoda dosáhla téměř 239 milionů Kč. Bezprostřední příčinou vážné nehody bylo nerespektování návěsti Stůj odjezdového návěstidla L 2 a nezajištění provedení orientační dechové zkoušky na požití alkoholu u strojvedoucího SC 516 jeho nadřízeným ve směně. To ukládá vnitřní předpis ČD BOZP. A právě toto opomenutí bylo onou příslovečnou malou jiskrou, která způsobila velký požár – vážnou nehodu s tragickými následky! Strojvedoucí totiž nastoupil do služby opožděně a ve stavu střední opilosti.

Nehodu vyšetřovaly orgány činné v trestním řízení a samozřejmě i Drážní inspekce. Součástí rozsáhlé a velmi pečlivě zpracované Závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádné události je také bezpečnostní doporučení pro Drážní úřad, vydané Drážní inspekcí v souladu s ustanovením § 53e odst. 1 zákona o dráhách.

V následujících řádcích chci poukázat na část zmíněného bezpečnostního doporučení DI, které doporučuje stanovit jako další bezpečnostní pojistku spoluodpovědnost vlakové čety za to, že vlak neodjede z dopravny určené pro výstup a nástup cestujících z prostoru k tomu určeného (nástupiště) a vybavené odjezdovými (cestovými) návěstidly proti návěsti Stůj – tak jak tomu bylo v Bohumíně. Zde byla návěst Stůj odjezdového návěstidla L 2 dobře viditelná z nástupiště a z místa, odkud byla dána strojvedoucímu návěst Souhlas k odjezdu… Žádný platný předpis totiž takovou povinnost neukládá. Není účelem těchto řádků podrobně rozebírat toto bezpečnostní doporučení, ostatně každý si je může přečíst na internetových stránkách Drážní inspekce www.dicr.cz v oddíle mimořádné události a závěrečné zprávy v ročníku 2022.

Drážní inspekce ve zmíněných souvislostech navrhuje v bezpečnostním doporučení Drážnímu úřadu, aby ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR byla upravena vyhláška číslo 173/1995 Sb. – Dopravní řád drah, a spoluodpovědnost vlakové čety zde byla definována. To je nepochybně správné, neboť vyhláška č. 173/1995 Sb. je závaznou právní normou pro všechny právní subjekty provozující drážní dopravu na území našeho státu.

Dnes provozuje drážní dopravu na síti SŽ celkem 118 dopravců, z toho oprávnění provozovat osobní dopravu má čtyřicet z nich. Podle podílů na výkonech v roce 2022 (vlakové kilometry) patří první místo Českým drahám s 82,65 %, druhý je RegioJet s 5,54 % a třetí Arriva vlaky s 5,16 %. Podíl ostatních dopravců v osobní dopravě nepřesahuje 2 % vlkm.

A právě u největších dopravců se může projevit příkladná iniciativa a odpovědnost, že bezpečnostní doporučení Drážní inspekce zahrnou do svých vnitřních předpisů ještě před navrhovanou změnou vyhlášky č. 173/1995 Sb. Byl by to vítaný a velmi potřebný krok ke zvýšení bezpečnosti provozu na našich kolejích.

Vladimír Selucký

O ministrovi, Liškách, Vectronu Dual, a taky garáži mého otce

Střípky z červnové Vysočiny

Před prázdninami jezdila veřejnost v nových jednotkách Regiopanter na Vysočině zadarmo, Jihlavu navštívil ministr dopravy, který mj. také představil projekt Vysokorychlostní tratě zástupcům samospráv Kraje Vysočina. A stalo se toho víc, jak popisuje Jiří Hron.

Ministr dopravy Martin Kupka zavítal 9. června do Jihlavy. V dopoledních hodinách se spolu s hejtmanem Kraje Vysočina Vítězslavem Schrekem a náměstkem GŘ ČD pro osobní dopravu Jiřím Ješetou zúčastnil slavnostního předání jednotek 650.2 do provozu na Vysočině. V rámci programu se mohla veřejnost zadarmo svézt novou jednotkou mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem, dozvědět se něco víc u informačních stánků ČD, SŽ a Kraje Vysočina, popřípadě si poslechnout vystoupení zpěvačky Lucie Zet.

Čekání na Pesy

V tiskové zprávě Českých drah se pak můžeme dočíst, že České dráhy v rámci smlouvy s Krajem Vysočina investují do nákupu nových vozidel a zásadního zvýšení komfortu cestování přes 1,5 miliardy korun. Kromě RegioPanterů brzy vyjedou na tratě Vysočiny nové motorové jednotky RegioFox od společnosti PESA Bydgoszcz. Tyto vlaky budou poháněny motory Rolls-Royce, které kromě klasické nafty umí jezdit i na biopalivo HVO. Po dodání těchto jednotek budou všechny elektrické a více jak 85 procent motorových vlaků v Kraji Vysočina zajištěno moderními soupravami (RegioPanter, RegioFox, RegioSpider).

Mireček

Pro cestující se tak určitě situace zlepšuje. Ale co strojvedoucí? Zeptal se někdy někdo na jejich názor? Co oni očekávají, jak jsou spokojeni a co by se dalo zlepšit? Strojvedoucích se neptal nikdo. A přitom pracovní pohoda je jeden z předpokladů bezchybného výkonu služby. Vzpomínám, jak jsme se poté, co byla mediálně hodně zpopularizovaná rekonstrukce řady 810 na prototyp řady 812 zvaný Esmeralda, ze kterého posléze vzešla Regionova řady 814, na tyto stroje těšili a jak nás toto těšení po praktických zkušenostech opouštělo. A to nemluvím o řadě 841 a problémech při uvádění do provozu s těmito vozidly spojenými. Bylo toho tolik, až to nakonec vyústilo v jednu úsměvnou příhodu:

Víte, jak získala 841.001 své jméno Mírek? V havlíčkobrodské dílně byl tou dobou zaměstnán kolega Mirek H., který rád vymýšlel různé srandičky a ty mu byly zase opláceny. A tak se stalo, že jednoho dne zašli jeho kolegové za vedoucím, jestli prý mohou jedničku Stadlera pojmenovat po Mirkovi A prý proč zrovna po něm? Nóó, protože ten se přece taky nepovedl!

Tak snad si s novými jednotkami užijeme více pohody.

Tak garáž tam ještě stojí

V odpoledních hodinách pak pan ministr společně s generálním ředitelem SŽ Jiřím Svobodou představili projekt Vysokorychlostní tratě (VRT) zástupcům samospráv Kraje Vysočina. Laická veřejnost byla seznámena s plánovanou výstavbou na info stánku na Masarykově náměstí v Jihlavě a také v Gotickém sále jihlavské radnice.

Terminál VRT má vyrůst v blízkosti dálnice D1 a přivaděče k ní. Odsud povede odbočka z VRT do Jihlavy a zároveň s ní má proběhnout velká modernizace žst. Jihlava město. Celá tato akce má stát 12 miliard. Mimo jiné má být vybudován most umožňující přímo jízdu vlaků z Jihlavy město do Brna.

Když si můj otec v roce 1977 kupoval blízko jihlavského hlavního nádraží garáž, již tehdy se o tomto mostu mluvilo, a tak byl upozorněn, že se ta garáž bude kvůli výstavbě tohoto mostu brzy bourat. Ta garáž tam stojí ještě dnes. Také zde budou vybudovány tři tunely. Vše má být hotovo do roku 2040. Tak jen doufám, že se to vše podaří a dožiji se zbourání bývalé otcovy garáže.

Vectron se prohánět do Jihlavy

V dnech 13. a 14. června se na trati mezi Jihlavou a Brnem v čele rychlíků Rožmberk objevila lokomotiva Siemens Vectron Dual Mode 248 019. Jedná se o tzv. duální hnací vozidlo, jak z názvu vyplývá, které je schopno se pohybovat jak na tratích elektrifikovaných, tak i na tratích kde se pohybují nezávislá hnací vozidla. Lokomotiva byla zapůjčena z veletrhu Rail Business Days v Ostravě, kdy si zájemci o testování z řad dopravců zaplatili jen náklady spojené s pojistkou a naftu.

Na této trati se testoval, protože se zde prozatím počítá jen s prostou elektrifikací z Brna do Třebíče. A právě na zbytku úseku by naftový agregát došel plného využití. Jednou z výhod testovaného hnacího vozidla je, že má předehřev naftového motoru zbytkovým teplem z trakčního transformátoru. Díky tomu je i v zimě přechod z elektrické na motorovou trakci bezproblémový a okamžitý.

Kromě testovaného Vectronu byl na vlaku zařazen i „Brejlovec“ řady 750.7 kvůli topení vlaku a zvýšení hmotnosti vlaku. Celková hmotnost soupravy tak byla 390 tun, což odpovídá maximální zátěži rychlíků na této trati. Při výkonu 2.000 kW dokázal testovaný stroj jet s touto soupravou na nejtěžším stoupání do Rapotic při 80 % výkonu traťovou rychlostí, která je 85 km/h. Pro srovnání 750.7 s pěti vozy a 100 % výkonu se pohybuje rychlostí cca 60 km/h. Průměrná spotřeba nafty duálního Siemensu se ustálila na 240 l.

Trendy u motorových lokomotiv

Náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu k testování Vectronu Dual Mode uvedl, že ČD se nyní zabývají modernizací svých motorových lokomotiv. „Je jich sice potřeba stále méně, ale stále jsou některé rychlíkové linky, kde se bez silných motorových lokomotiv neobejdeme. Musíme počítat také s dostatečně výkonnými motorovými lokomotivami pro případy napěťových výluk na hlavních tratích a koridorech. V uplynulém období jsme proto vyhlásili například tržní konzultace, abychom si ověřili situaci na trhu a potvrdili současné trendy u těchto vozidel. Jedním z možných řešení je pořídit duální elektricko-dieselové lokomotivy a současná možnost otestovat si takový stroj, byť zatím jen v motorové trakci, tak zapadá do našich plánů na obnovu vozidlového parku,“ řekl Jiří Ješeta.

Jen si tak říkám, jestli s tou modernizací České dráhy tak trochu nezaspaly. Soupravy na rychlících Rožmberk jsou stále většinově složeny ze stejných vagonů, se kterými jsem jezdil před více než čtyřiceti lety do Břeclavi do školy. Akorát jen tu koženku vystřídaly textilní potahy. Nějak se ta modernizace Vysočině v rychlíkové dopravě vyhýbala, a tak nám asi to kýžené zlepšení přinese až od roku 2026 Radim Jančura, bohužel pro ČD.

Text a foto Jiří Hron

Předání jednotek 650.2 jsme vedle moderátora akce zachytili hejtmana Vítězslava Schreka, ministra Martina Kupku a náměstka GŘČD Jiřího Ješetu.

Vectron Dual se svojí četou na brněnském hlavním nádraží.

Předpisový výklad znění „Stůj, zastavte všemi prostředky“

Jak to vlastně je?

Následující řádky možná budou některými kolegy čteny se zdviženým obočím či chápány jako naprostá zbytečnost. K jejich sepsání mě ale inspirovala osobní skutečnost, kdy mi při cvičné jízdě na simulátoru a asi měsíc poté při pravidelném presenčním školení objasňovali dva lektoři slovní znění pro dávání návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“, avšak oba lektoři toto slovní znění interpretovali a obhajovali naprosto rozdílně.

Rozhodl jsem se tedy o oslovení SŽ s. o. prostřednictvím P-FS s žádostí o gestorský výklad a o zodpovězení jednoduché otázky: Jaká je správná formulace věty, kterou strojvedoucí dává návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“ prostřednictvím:

1) sítě GSM-R,
2) SRD-TRS,
3) simplexního spojení?

Vyjádření Správy železnic

GSM-R

Dle platného PŘ GSM-R (čl. 6.2.3) je při použití povelu G-STOP v rádiové síti GSM-R (povel může vyvolat pouze výpravčí nebo dispečer v příslušné oblasti) aktivována funkce automatické hlasového hlášení následujícího znění: „POZOR, POZOR, všechny vlaky na příjmu STOP, STOP!“.

V případě, kdy se použije v rádiové síti GSM-R CZ hlasová výzva k neprodlenému zastavení provozu přímo obsluhujícím zaměstnancem (prostřednictvím terminálu, na kterém vyvolá nouzové spojení) – tedy např. strojvedoucím, je tento zaměstnanec povinen postupovat v souladu s ustanovením DAP a tohoto PŘ (tedy v souladu s ustanovením předpisů SŽ D1 a SŽDC Z11). Tuto hlasovou výzvu (v rámci aktivovaného nouzového spojení) musí následně doplnit vhodným způsobem o specifikaci místa, rozsahu nebo důvodu k zastavení, a to buď adresně (např. číslo vlaku) nebo všeobecně (např. všechny vlaky a HV v obvodu konkrétní dopravny).

SRD

V souladu s ustanovením předpisu SŽDC (ČD) Z11 se aktivace kódovaného příkazu Generální STOP (všechna HV v dosahu ZR) provádí výhradně z ovládací soupravy SRD výpravčího nebo dispečera pro příslušnou řízenou oblast a současně musí být tento příkaz doplněn hlasovou výzvou výpravčího / dispečera „Všechny vlaky STŮJ, STŮJ!“.

V případě, kdy se použije v rádiové síti SRD hlasová výzva k neprodlenému zastavení provozu přímo obsluhujícím zaměstnancem (prostřednictvím terminálu, na kterém vyvolá nouzové spojení) – tedy např. strojvedoucím, je nutné postupovat v souladu s čl. 52 předpisu Z11. Obsluhující zaměstnanec vyvolá použitím nouzového spojení nouzový signál, který musí být současně doplněn slovním vyjádřením nebezpečí (mělo by obsahovat zvolání – např. nebezpečí, pozor, dále koho se týká a co se má vykonat, případně doplnit o další podrobnosti).

SIMPLEX (150 MHz)

V souladu s ustanovením předpisu SŽDC (ČD) Z11 (čl. 37) se při předávání pokynů prostřednictvím rádiové stanice použije pro návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“ závazné slovní znění „Vlak / záloha, posun (uvede se označení, číslo), STŮJ, STŮJ!“ nebo „Všechny vlaky / zálohy / posun (uvede označení) v trati / dopravně, STŮJ, STŮJ!“.

Poznámka gestora

Použití návěsti „Stůj, zastavte všemi prostředky“ by mělo mít vždy nějaký důvod a jedná se primárně o odvrácení hrozícího nebezpečí. Zpravidla hrozí i nebezpečí z prodlení, a proto je nutné použít slovní znění jako výzvu k zastavení ve srozumitelném složení a pokusit se formulovat takovou větu co nejvýstižněji k daným okolnostem. Slovní znění by mělo být v rámci výzvy opakováno. Udržet v takovou chvíli klidný nebo najít správná slova, může být pro někoho těžké, ale doporučuji se držet zásady, že se musím držet slov pozor, koho se situace týká, jakého prostoru / místa se výzva týká a na konci opakovat stůj, stůj. Vždy je lepší zastavit větší rozsah (obvod) než naopak.

U vlakových rádiových sítí (GSM-R a SRD) lze předpokládat, že výzvu k zastavení uslyší i výpravčí / dispečer a použije i povel k zastavení všech HV v dosahu pomocí povelu G-STOP.

Na závěr - pokud použiji nouzové spojení, především v GSM-R, zůstane toto spojení vyvoláno do doby, než ho ukončím. Tedy jakmile pomine důvod k jeho použití, musím spojení ukončit (případně mohu být k jeho ukončení vyzván výpravčím / dispečerem).

Antonín Sehnal

Příklady pro použití výzvy k neprodlenému zastavení strojvedoucím

„POZOR, všechny vlaky na příjmu ve stanici Bečov, STŮJ, STŮJ!“
„POZOR, všechny vlaky mezi stanicemi Planá – Louka, STŮJ, STŮJ!“
„POZOR, vlak odjíždějící ze třetí koleje v Bukové, STŮJ, STŮJ!“
„POZOR, posun na čtvrté koleji v Praze Holešovicích, STŮJ, STŮJ!“
„POZOR, vlak 57515 mezi Bedřichovem a Slatinou, STŮJ, STŮJ!“
„POZOR, všechny vlaky a posun v Praze Libni, STŮJ, STŮJ!“

„V mé kanceláři je již tři měsíce problém vyřešen“

Historie loga ČD

Prvního července tomu bylo 30 let od tzv. „velkého třesku“, jak je hantýrkově nazývána zásadní organizační změna v uspořádání Českých drah - přechod na divizionální uspořádání. Očitým pamětníkem těchto změn byl také tehdejší tiskový mluvčí ČSD Miroslav Zikmund.

Rozpadem federálního státu a zánikem společného železničního podniku ČSD k půlnoci 31.prosince 1992 přestalo být aktuální oválné logo ČSD. Slovenský nástupnický podnik - tehdy unitární Železnice Slovenské republiky to měly relativně snadné. U sousedů vnikly ŽSR. Naproti tomu u českého nástupnického dopravce, Českých drah se dalo logo ČSD i nadále využívat jako zkratka „ČeSké Dráhy“.

Nově nastoupivší ministr dopravy Jan Stráský se pokusil při jednání v Bratislavě tuto teorii obhájit, leč neuspěl. Coby pracovník Generálního ředitelství ČD zařazený do Kanceláře ředitele v pozici tiskového mluvčího ČD s povinností vykonávat i jiné činnosti podle pokynů zaměstnavatele, jsem dostal za úkol toto - nové logo - řečeno dnešní terminologií projektově zmanažerovat.

Veřejná soutěž

Po konzultaci se šéfem kanceláře jsme se shodli na veřejné soutěži, aniž bychom měli reálnější představu, jak to udělat (pokyn, „abych to nějak udělal“, mi byl sympatický od dob působení v lokomotivním depu, kdy nás takto úkoloval provozní náměstek, jehož jsem si pro jeho profesní vystupování a velkorysost velmi vážil, a dodnes na něj v dobrém vzpomínám. V dnešní době takový profesní formát vedoucího pracovníka chybí ...)

Navštívil jsem tehdejšího ředitele právního odboru Jana Plocka – s dotazem, co s tím. Měl jsem „něco“ napsat, podle svých nejlepších představ a pak by tomu právníci dali „nějaký“ právní rámec. Zpětným pohledem, jednalo se historicky zřejmě o první „veřejnou soutěž“ v historii Českých drah. Nezastírám, že velmi amatérskou.

Odměna vítězům

Součástí zadání byla také odměna vítězům. Jako velký skrblík jsem se držel silně při zemi, takže odměna za první místo byla úžasných 45 000, za druhé místo 30 tisíc, za třetí 15 tisíc, čtvrté a páté 5 tisíc. Suma sumárum tedy 100 tisíc ... V roce 1993 přece jen docela slušný peníz za „nějakou“ kresbičku ...“

Termín odevzdání návrhů jsem určil na 31. března 1993, aniž bych já nebo kdokoli jiný mohl tušit, co se den předtím odehraje. S odstupem tří desítek let - laskavý čtenář promine - si detailně nepamatuji, jak a kde byla soutěž inzerována, s jistotou v Obzoru, Zájmech strojvůdce a Železničáři, či spíše - pokud ještě existovaly regionální drážní noviny, tak v nich. Opravdu se nepamatuji.

Časem se mi v kanceláři začaly hromadit obálky s návrhy, označené nějakou značkou a součástí podmínek byla zalepená obálka označená shodnou značkou a údaji autora .

Hozené vidle

Den před termínem odevzdání, tedy 30. března 1993 oznámil na tiskovce vlády (kam se v té době dalo chodit v podstatě volně, do prezenčky se napsalo jméno a redakce, aniž to kdo - alespoň dle OP kontroloval) Václav Klaus šokující informaci: S účinností ke dni 31. 3. je z funkce zmocněnce vlády pro řízení ČD odvolán Jaromír Kunst, ke dni 1. 4. je jmenován do funkce prvního náměstka zmocněnce vlády a do funkce zmocněnce vlády je jmenován Jan Stráský, ministr dopravy ... na dobu do 30. června 1993. To samozřejmě „hodilo vidle“ do vyhodnocování soutěže. Upřímně přiznávám, neměl jsem ani ponětí, jak to udělat.

Dočasný nejvyšší pan železničář se, diplomaticky tohoto ošemetného úkolu, resp. ustanovení nějaké hodnotící komise, zřekl s tím, že vyhodnocení udělá až nově jmenované vedení ČD, v rámci přechodu na divizionální způsob řízení, což se stane 1. července 1993.

V průběhu května se začali ozývat někteří účastníci s dotazem, na vyhlášení výsledků ... Nastalo martyrium posílání omluvné šablonovité odpovědi s odkazem na stanovisko pana ministra / zmocněnce s pokynem, že dopisy mám podepisovat svým jménem a funkcí ...

Začalo se hodnotit

A nastal 1. červenec 1993. Jan Stráský jmenoval nové vedení ČD= zmocněnce vlády, jediného náměstka, vrchní ředitele tří divizí, ředitele odborů. První porada kompletního vedení, jíž jsem byl přítomen, začala řešit nezbytné věci. Mimo jiné padla zmínka o nutnosti řešit logo ČD.

Přihlásil jsem se jako ve škole o slovo a sdělil přítomnému plénu, že v mé kanceláři je již tři měsíce problém vyřešen stohem obálek s návrhy. Termín vyhodnocení je několik měsíců prošvihnutý, protože pan ministr ... Tudíž je třeba ustanovit komisi, která provede vyhodnocení návrhů. Bylo to vzato na vědomí a já jsem byl pověřen funkcí sekretáře, tedy. vyřizoval jsem „papíry“.

Následně byl šéfem „ad hoc“ ustavené komise jmenován Jiří Mandík, vrchní ředitel Divize majetkového podnikání a privatizace.

Scházeli jsme se obvykle jednou týdně, zpravidla po pravidelné poradě vedení. Hodnocení návrhů se dělalo tak, že návrh obdrževší většinu hlasů postupoval do dalšího kola „za týden“. Autoři vyřazených návrhů byli obesláni šablonovitým dopisem vážená paní / vážený pane ... váš návrh nebyl přijat ... děkuji za účast, s pozdravem ...

Tímto způsobem se dospělo do finále v září 1993, kdy se rozhodovalo o posledních dvou, resp. v semifinále o třech návrzích. S odstupem let mohu prozradit, že v případě vítězného návrhu jsem „byl nucen“ porušit stanovená pravidla - rozlepil jsem obálku se jménem vítězného autora. Důvod byl prostý ... nechtěl jsem, aby se to autor dozvěděl ze sdělovacích prostředků. Vyhlášení vítěze totiž mělo být veřejné, na tiskovce vedení.

Logo za dvě stě

V dané době ještě existovaly tištěné telefonní seznamy s adresou účastníka, takže jsem tam autora našel a telefonicky informoval o úspěchu v soutěži s tím, že bude písemně vyrozuměn a pozván k projednání záležitostí týkajících se užití díla z hlediska autorského zákona. To se skutečně stalo. S autorem bylo smluvně dohodnuto barevné provedení - modrá/bílý podklad, bílá/modrý nebo černý podklad, černá/bílý podklad, ve spojení s textem používání bezpatkové helvetiky (varianta počítačový font Arial). Dále dopracování uměleckého ztvárnění návrhu autorem do podoby technického výkresu s kótami, aby bylo možné vyrobit raznici, šablonu pro tisk atd.

Na užití díla uzavřena licenční smlouva ... a stanovena odměna. Dvojnásobek odměny za vítězný návrh, k tomu 10 tisíc za vyhotovení technického výkresu. Suma sumárum jedno sto tisíc.

Společně s odměnami za prvních pět míst ve finančním vyjádření 200 tisíc ... Bez nákladů na poštovné, papír, obálky a toner do tiskárny.

A Kdo byl autorem? Profesionální výtvarník Gustav Šeďa.

Miroslav Zikmud,foto wiki

ČD získaly příspěvek na opravu páry

Peníze pro Bulíka

Centrum historických vozidel Českých drah uspělo se svou žádostí o dotaci na opravu parní lokomotivy 464.008, konkrétně na středovou a dvě boční vany. Výše dotace činí 759 000 Kč. ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka získalo na základě žádosti od ministerstva dopravy dotaci na opravovanou parní lokomotivu řady 464.008, které se přezdívá Ušatá nebo Bulík.

„Lokomotiva prochází generální opravou. Bude kompletně rozebrána, jednotlivé díly se opraví a zrenovují a pak se opět složí dohromady. V současné době je již opraven parní kotel lokomotivy a součásti parních strojů. Aktuálně jsme do opravy lokomotivy vložili cca 7 milionů korun. Předpokládáme, že konečná částka za opravu překročí 10 milionů korun,“ řekl ředitel centra historických vozidel ČD Marek Plochý. Vodní vany, na které přispěje svou dotací ministerstvo dopravy částkou 759 000 Kč, by měly být vyrobeny do konce letošního srpna. Po rekonstrukci, která by měla být dokončena v průběhu roku 2024, se vrátí do Hradce Králové, kde bude využívána dle potřeby.

Lokomotiva řady 464.0 byla vyráběna v letech 1933 až 1939 ve Škodových závodech v Plzni a v ČKD v pražských Vysočanech pro Československé státní dráhy. Jednalo se o tendrovou parní lokomotivu nové konstrukce, která měla nahradit starší lokomotivy. Později na ně navázala výroba řady 464.1 a dalších lokomotiv. Byla vyráběna hlavně pro dopravu rychlíků a zrychlených vlaků.

Lokomotivy od inventárního čísla 4 měly v přední části namontovány svislé plechy na usměrňování kouře zvané „uši“, podle nichž dostaly lokomotivy této řady přezdívku „Ušatá“.

Text a foto (emv)

Pohled z vlaku získal cenu YouTube

Online platforma ČD

Společnost YouTube udělila prestižní ocenění společnému projektu ČD a agentury Dialog Media. Cena Silver Creator Award přišla jako uznání úspěšného digitálního projektu Pohled z vlaku, který má 105 tisíc odběratelů a na svém kontě již více než 33 milionů zhlédnutí. Sledování videí zajímavých tratí snímaných z kamer na vlacích ČD a z kabiny strojvedoucího si oblíbili nejen fanoušci z České republiky, ale z celého světa. Letos se příznivci mohou těšit na další tři nové tratě.

Online platforma Pohled z vlaku nabízí katalog videí zajímavých železničních tratí v České republice zaznamenaných z několika kamer umístěných na soupravách Českých drah. Souběžně se sledováním záznamu trati vidí návštěvník portálu Pohled z vlaku v reálném čase zastávky, návěsti, interaktivní mapu a zajímavosti na každé zdokumentované trati. Kromě toho poskytuje platforma další řadu informací jako je komentář strojvedoucího nebo tipy na zajímavé výlety. K nejnověji přidaným tratím patří Praha hlavní nádraží – Lysá nad Labem a Praha Smíchov – Plzeň hlavní nádraží. Letos se mohou fanoušci těšit na videa z dalších tří nových tratí: Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických Horách, Trutnov – Teplice nad Metují a Náchod – Teplice nad Metují – Broumov. V dalších letech by měl být Pohled z vlaku doplňován o zhruba pět nových tratí za rok.

Text a foto (var)

Prázdninové soboty s malými krasavicemi

Sobotní prázdninový provoz na „Bechyňce“ byl opět v rámci „Léta na Bechyňce“ ve znamení malých Bobinek E 422.0 nasazených v pravidelném provozu na čtyřech párech vlaků. Této lákavé nabídce jsem v sobotu 15. července neodolal. Do Tábora jsem přijel s dvouminutovým náskokem IC 531.

Zhruba s předhlášeným desetiminutovým zpožděním přijel vlak 28411 v čele s malou krasavicí E 422.0003 v „bobinovském“ žlutozeleném nátěru s výstražným oranžovým pruhem na čele a objížděl se. Na můj vkus poněkud nevhodná technologie neumožňující zkrácení zpoždění.

Na koleji 403 se zastavuje až na konci nástupiště „B“, za výhybkou 401, cestující vystoupí, pak se sune za námezdník výhybky 401 mezi kolejemi 403 / 401, lokomotiva se odvěsí, zajede se „zpět“ za výhybku 401, objede po koleji 401 a přes místně stavěné výhybky 402 / 404 mašinka najede na soupravu, po zkoušce brzdy se sune „na konec“ nástupiště pro nástup cestujících ...

Osmidvéřové vozy Balm klasické stavby (jak k tomuto nelogickému písmenkovému označení ČSD přišly, při zavádění 12místného číselného označení v roce 1967, ví patrně jen černokněžník Zababa...) mají, na rozdíl od lehkých „motorových balmů“ - krátký Balm-k (Bix) konstrukčně určený především k motorovým vozům M 240.0 a M 262.0 a dlouhý Balm (Bmx) určený konstrukčně především k motorovým vozům M 286.0,1 nicméně používaným i u M 296.1 (například rychlíky Praha-Most), standardní nárazníky a šroubovku.

Nástupní dveře jsou osazeny zajišťovací kličkou dělající cestujícím „zmlsaným“ automatickým otevíráním dveří tlačítkem nebo madlem problém ... Důsledkem je prodlužování pobytů, k čemuž přispívá i nezavírání dveří, takže je musí zavírat průvodčí, no a vteřinka ke vteřince ...

Vnitřní uspořádání vozů - válečná kořist - včetně sedaček, připomíná „osmidvéřové Baiky“ produkce TATRA SMÍCHOV. Nicméně původem se jedná o vozidla z Německa určená pro Deutsche Reichsbahn z éry „Tisícileté říše“.

Vůz BDpx 55 54 82-07 001-1 vyroben v roce 1937, původně jezdil na Lipence. Za dobu své existence vystřídal celou řadu označení a byl opakovaně přestavován.

Vůz BRpx 55 54 85-07 001-8 má stejný původ, ale rok výroby (nezaručený) je 1945. Po přesunu do Tábora byl upraven na „Bufet Elinka“ a je udržován pro provoz nostalgických vlaků. Třebaže vypadá shodně jako vůz BDpx, je zhruba o 2 metry kratší a má i jiné podvozky. Prošel opakovaným přeznačením a úpravami.

„Klimatizaci“ za horkého letního dne spolehlivě obstarala stahovací okna.

Kolem trati četní fotouši, dokonce vylezení na stožáru VN 22 kV. Není divu, mimo malé Bobiny jezdila i Elinka EM 400.001.

U vlaku 28412 v Malšicích se samovratnými výhybkami křižování s vlakem 28413 - 111 003 + 2x přívěs k 810 (čísla nezachycena), v Sudoměřicích u Bechyně s Elinkou na vlaku 28451.

Podél trati se pokládá kabeláž - modernizace dopraven D3 a přechod na dálkové řízení (???) - nicméně v seznamu staveb SŽ, resp. na internetu, jsem nic nenašel. Tak se uvidí ...

Paradoxem trati jsou rychlostníky 60, sic dosud provozovaná vozidla mají konstrukční rychlost 50 km/h. „Budoucí“ nasazení rychlejších vozidel typu vlakotramvaj, která by mohla této rychlosti na nepříliš dlouhých úsecích využít, nepřinese úsporu na jízdní době více než několik desítek sekund ...

Miroslav Zikmund s použitím informací PhDr. Zbyňka Zlínského

Projekt by měl odhalit faktory, které přispívají ke vzniku mimořádných událostí

Může za nedovolenou jízdu vždy strojvůdce?

Pavlína Skládaná, Veronika Kurečková, Jan Perůtka, Michal Šimeček a Pavel Skládaný z Centra dopravního výzkumu v Brně (CDV) zpracovávají studii s názvem Výzkum a systematizace faktorů přispívajících ke vzniku nedovolených jízd drážních vozidel. Jinými slovy se brněnský tým snaží zjistit proč se na některých místech stává častěji, že strojvůdce projede návěst stůj a možná to nejdůležitější – může za tuto nedovolenou jízdu jen a pouze strojvůdce?

Čím konkrétně se váš výzkum zabývá, co je cílem projektu?

Projekt Výzkum a systematizace faktorů přispívajících ke vzniku nedovolených jízd drážních vozidel, který ve spolupráci s Dopravním vzdělávacím institutem zpracováváme pro Ministerstvo dopravy České republiky, se zabývá fenoménem tzv. nedovolených jízd drážních vozidel, jinými slovy hlavně projížděním návěstí zakazujících jízdu. Četnost těchto událostí stále stoupá, jde o nebezpečný jev, který v krajním případě končí i tragickými nehodami. Cílem projektu je odhalovat faktory, které mohou ke vzniku mimořádných událostí přispívat a formulovat doporučení pro jejich odstranění či zmírnění, aniž by bylo nutné dlouhodobě čekat na plošnou instalaci nového evropského systému řízení železničního provozu.

Na co se ve svém projektu soustředíte?

Problematika organizačních a pracovních podmínek strojvedoucích je obecně známa a již široce diskutována; v projektu se tedy soustředíme zejména na možnosti využití rezerv, které spočívají v infrastruktuře (logika umísťování návěstidel a jejich kombinace z hlediska psychologie, užívané systémy návěstění a kódování apod.).

Přitom vycházíme z více informačních zdrojů včetně zahraničních. Z tuzemských zdrojů stavíme především na výsledcích vynikající práce Drážní inspekce, nepostradatelná data nám poskytla rovněž Správa železnic. Důležitým zdrojem jsou též konzultace se samotnými strojvedoucími českými i zahraničními, osobami řídícími drážní provoz, specialisty v oboru zabezpečovací techniky i správci infrastruktury.

Jaké jsou plánované závěry projektu?

Projekt by měl přinést především doporučení, jaké nástroje a metody při zmírňování problému projetých návěstidel aplikovat a dále podrobněji rozvíjet. Mimo jiné i na železnici můžeme s výhodou aplikovat zkušenosti ze silniční dopravy. Především jde o dodržení zásady, že infrastruktura musí být pro uživatele „samovysvětlující“ (tedy samotným svým uspořádáním dobře a snadno srozumitelná, návěsti nezáměnné a nezpochybnitelné).

Co je pro řešení existujících problémů důležité?

Je to analýza a sanace míst, kde se mimořádné události opakují. Zpravidla u těchto událostí odhalíme společné rysy, které odkazují na určitý, často snadno řešitelný problém. Pro prevenci lze doporučit povinné audity projektů nových staveb, kdy jsou rizikové faktory odhaleny před realizací stavby a jejich odstranění je zatím snadné. Velmi často totiž dochází k situaci, kdy projekt formálně zcela odpovídá všem platným předpisům a normám, a přesto obsahuje bezpečnostní rizika, která však zkušený auditor včas identifikuje a navrhne řešení.

V rámci možností chceme formulovat doporučení i pro optimalizaci práce strojvedoucích a organizaci práce i odpočinku a využít disponibilní zahraniční poznatky. Zde je ovšem velkým problémem nedostatek strojvedoucích, který v praxi vede k takové skladbě směn, která doslova „nadoraz“ využívá možností příslušných pracovně-právních předpisů a nenabízí mnoho prostoru navíc. I proto vidíme jako schůdnější aplikaci nástrojů podporujících utváření bezpečné infrastruktury, byť se zabýváme všemi aspekty.

Můžeme přiblížit, jakým tempem stoupá počet MU?

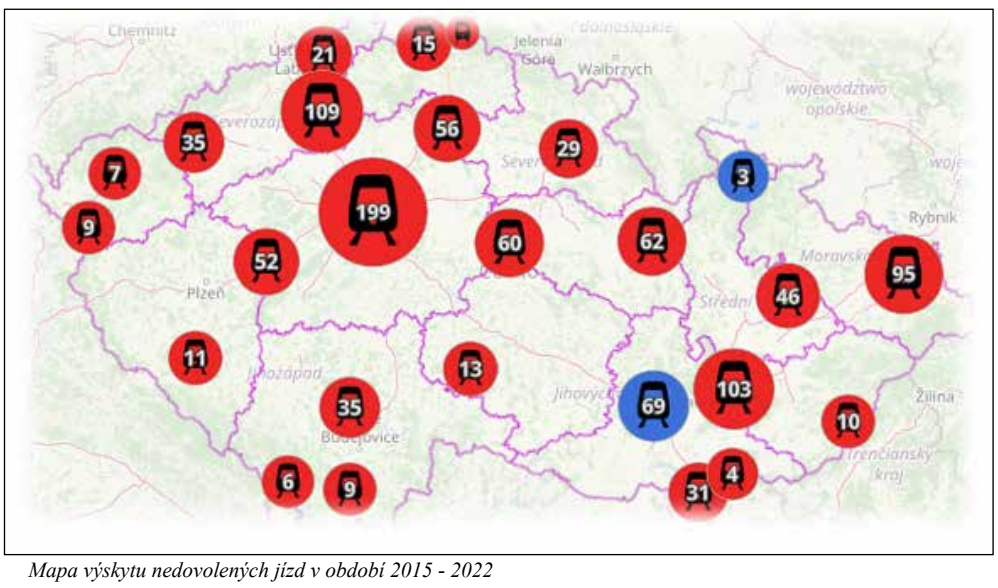
Počet nedovolených jízd drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu, případně nedovolených odjezdů DV z dopravny v posledních letech jednoznačně stoupá. Podle údajů Drážní inspekce se za posledních deset let jejich počet prakticky zdvojnásobil (viz graf). Trend vývoje není příznivý ani v ostatních zemích, tj. vědecké uchopení problému je žádoucí i proto, abychom v tomto oboru dokázali mezinárodně komunikovat a vyměňovat si cenné zkušenosti.

Vytvořili jste mapu nedovolených jízd v období 2013–2022 na základě dat poskytnutých Drážní inspekcí a Správou železnic. Poskytuje přehled územního rozložení nehod podle vybraných charakteristik (vlak/posun, typ a provedení návěstidla, typ události atd.). Můžete vysvětlit, co nám mapa obecně prozrazuje?

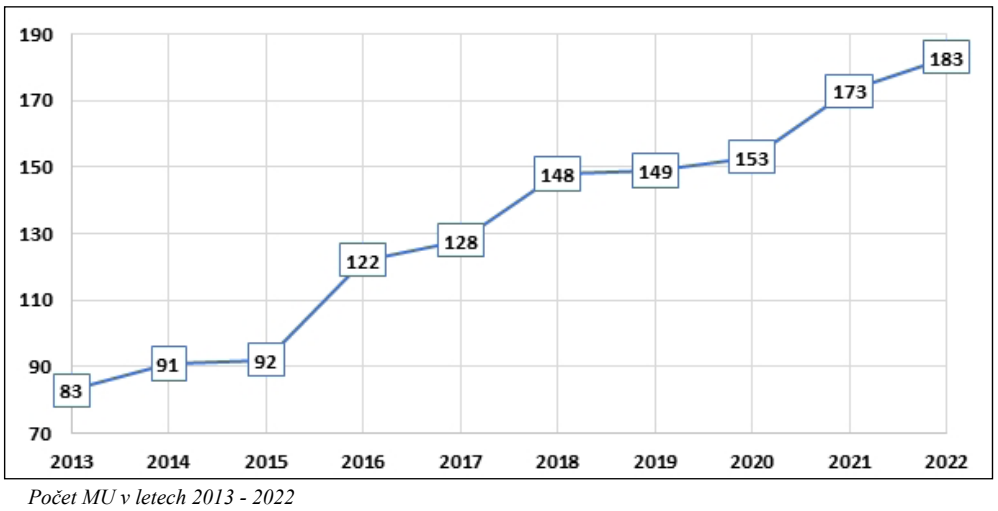
Mapa projetých návěstidel se nápadně podobá mapě silničních dopravních nehod v tom smyslu, že události ani zdaleka nejsou rozloženy na dopravní síti rovnoměrně, ale často se koncentrují na určitá místa či úseky. S těmito místy lze pak s využitím znalostí bezpečnostního auditu a dopravní psychologie dále pracovat a efektivně hledat faktory, které mohou ke vzniku mimořádných událostí přispívat a tyto sanovat. První zkušenosti ukazují, že za vznikem mnohých z nich se skrývají doslova banality. Toto není projev rezignace, ale naopak velká naděje, že v praxi existuje mnoho rezerv, odstranitelných často jen běžnou činností správců infrastruktury (pokud jim dáme pro konkrétní případ vhodné doporučení vycházející z rozboru daného místa). Mapa též ukazuje, že mimořádné události se mohou hromadit i na lokalitách, které jsou zdánlivě „zcela v pořádku“ a člověk by takovou kumulaci nečekal (zejména, když v širokém okruhu žádný podobný problém není). A mapu lze samozřejmě „číst“ i naopak – na první pohled vidíme i mnoho tratí a úseků (často dopravně velmi zatížených), kde dlouhodobě k žádnému projetí návěstidla nedošlo. Zde nás samozřejmě velmi zajímá, čím je zdejší bezpečnost dána, resp. jaké místní charakteristiky přispívají k tomu, že provoz je zde bezproblémový. I tyto zkušenosti lze pak uplatňovat formou efektivních doporučení i jinde.

A můžeme být nyní konkrétní?

Některé lokality, které mapa zobrazuje, jsou známé, např. stanice Poříčany, stanice Praha-Vyšehrad či odbočka Skály. Nebo stanice Brno hl. n., která na mapě doslova zeje jako „modrá díra“ s republikovým rekordem v počtu projetých návěstí „Posun zakázán“. Registrovaných projetí přitom nápadně přibylo po rekonstrukci v roce 2019; kromě spolehlivější archivace událostí mohou za problémem stát i změny v konfiguraci kolejiště a umístění návěstidel, které nemusí být vždy zdařilé. Nalézáme však i mnohé skrytější problémy, často na místech zdánlivě banálních. Např. tři projetí odjezdového návěstidla S3 ve stanici Židlochovice za poslední rok, přestože jde snad o nejjednodušší stanici na síti tratí v ČR (dopravna se dvěma kusými kolejemi). Studiem dokumentace jednotlivých MU a inspekcí problému na místě pak zjišťujeme, že k problému může přispívat zakrývání odjezdového návěstidla nevhodně umístěnými osvětlovacími sloupy a rutinní očekávání návěsti „Volno“ v době pravidelného odjezdu vlaku. Jakkoli je odpovědnost dávána strojvedoucímu, tak o bilanci MU účinně rozhodl i projektant, který umístění svítidel definoval. Právě zde by bývala byla pomohla pojistka ve formě bezpečnostního auditora, který by projekt před realizací zkontroloval a zmíněné bezpečnostní riziko odhalil včas. Velmi zajímavým příkladem, zejména pro dopravního psychologa, je též odjezdové návěstidlo S1 odbočky Brno-Černovice, které bylo za posledního 1,5 roku projeto dokonce pětkrát! I zde analýzou dokumentace jednotlivých MU a šetřením na místě zjišťujeme, že návěstidlo má na pozadí robustní dům s červenou fasádou, na kterém pohledově zaniká a méně cvičený pozorovatel návěstidlo v terénu „obtížně hledá“. V tomto případě by mohlo být řešením umístění vzdálenostních upozorňovadel (tzv. mlhovek), které strojvedoucího o poloze návěstidla dost spolehlivě informují a užití bílého orámování svítilnové desky návěstidla pro zlepšení jeho kontrastu vůči pozadí. Nejde o nic převratného – bílé orámování se běžně užívá u návěstidel v zahraničí, např. standardem je v Itálii a běžné i v Rakousku. Atd., příkladů bychom našli přinejmenším desítky a desítky dalších, které na svou analýzu teprve čekají, naším úkolem je především naznačit funkční pracovní postup.



Mapa výskytu nedovolených jízd v období 2015 - 2022



Počet MU v letech 2013 - 2022

Jaké jsou vybrané výsledky analýzy dat?

Analyzujeme soubor dat vycházejících z hlášení dopravců o mimořádných událostech (2013–2022), poskytnutý pro účely projektu Drážní inspekcí. Výstupem je například přehled frekvence výskytu mimořádných událostí v průběhu roku či týdne – nejčastěji jsou návěstidla projížděna v červnu a nejrizikovějším dnem je čtvrtek, během dne pak počet MU přirozeně vrcholí v dopolední špičce. Ukazuje se i podíl jednotlivých dopravců či věk a délka praxe zúčastněných strojvedoucích. To však pravděpodobně nejsou data, s kterými by dalo dále příliš užitečně pracovat. Zajímavější jsou údaje vztahující se k infrastruktuře, na jejichž základě byla mimo jiné vytvořena Mapa nedovolených jízd. Jako přínosná vnímáme také zjištění z analýzy typu a provedení projetých návěstidel; ukazuje se například, že návěstidla umístěná na lávce i na krakorci mají nadproporcionální počet projetí.

Dalším důležitým tématem je scénář události. Zde analýza ukázala, že dlouhodobě nejčastějším v kategorii vlaků (tedy bez MU vzniklých při posunu) je „odjezd proti stůj z dopravny v osobní dopravě“, například v roce 2022 činil podíl MU s tímto scénářem 34,5 % událostí, v roce 2021 dokonce 41,4 %. Přispívajícím faktorem v tomto případě může být rutina a odjezd v době pravidelného odjezdu, aniž by strojvedoucí zkontroloval stav odjezdového návěstidla, podrobnější rozbor však ukázal i na okolnosti, které takovou chybu usnadňují (z různých důvodů špatně viditelné odjezdové návěstidlo).

Hovořili jste také se strojvůdci. O čem a jaké jsou výsledky individuálních rozhovorů?

Rozhovory stále probíhají. Klíčovou otázkou je, „co dle Vás přispívá k problému projetých návěstidel?“ Další otázky se týkají jednotlivých problémových oblastí (pracovní podmínky, organizace práce, odpočinek, ergonomie pracoviště, infrastruktura atd.) a odvíjejí se zejména od toho, čemu samotný respondent přikládá důležitost. Pro nás jsou rozhovory významným ukazatelem, kde hledat původ problémů, a do značné míry tak určují další směřování projektu.

Můžete vysvětlit další průběžné výstupy projektu?

Kromě statistických dat, zahraničních zdrojů, konzultací s profesionály a zjištění z terénu se při řešení projektu opíráme také o závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádných událostí, které zveřejňuje Drážní inspekce. Soubor těchto zpráv je zpracován formou obsahové analýzy, která umožňuje v textech odhalit témata, vzorce a vztahy, které nejsou na první pohled patrné. Tyto vztahy byly nyní interpretovány z hlediska kognitivní psychologie a výstupem je zajímavý popis mechanismů a fenoménů, které strojvedoucímu „usnadní“ dopustit se chyby. Často jde přitom o věci, které lze systémově řešit.

Hovoříme spolu v srpnu. Jaké budou vaše další kroky?

Dosavadní poznatky využijeme k rámcovému návrhu opatření a vymezení směru, kterým by se další práce na tomto poli měla ubírat. Tyto předběžné závěry bychom chtěli konzultovat s odborníky z praxe, tedy se zaměstnanci i odpovědnými zástupci jak dopravců, tak i správy dopravní cesty. Konzultace by v této fázi měly proběhnout formou skupinových rozhovorů, tzv. focus groups.

Budete potřebovat součinnost či pomoc strojvůdců?

Součinnost strojvůdců potřebujeme a budeme potřebovat i nadále. Je třeba říct, že se mezi strojvedoucími setkáváme s velmi vstřícným přístupem, věnují se nám při příležitostných kratších konzultacích a někteří kolegové nám obětují i nemálo ze svého volného času při delších rozhovorech, za což jsme jim velmi zavázáni. Vážíme si rovněž ochoty spolupracovat ze strany prezidenta Federace strojvůdců.

Kdy se dočkáme dalších výsledků a kdy celkových závěrů?

Současný projekt je časově velmi skromný, veškeré výsledky i celkové závěry tedy musí být připraveny do konce roku. Na podzim bude mapa nedovolených jízd doplněna o vrstvu scénářů (typů) nehod, což je další krok k formulaci preventivních opatření, k dispozici budou zprávy o výsledcích individuálních rozhovorů a analýzy dat, budou vyvozeny závěry z obsahové analýzy zpráv Drážní inspekce. Předpokládáme, že s některými výsledky bude třeba nadále pracovat formou navazujících projektů v dalším roce.

Co se pak s těmito závěry stane, komu je předáte, budete sledovat, zdali se s nimi bude pracovat?

Výsledky budou předány Ministerstvu dopravy, které je zadavatelem projektu. Ze strany ministerstva vnímáme zájem a snahu problém nedovolených jízd účinně řešit, proto věříme, že výstupů projektu bude v maximální míře využito, a jsme připraveni na tomto tématu nadále spolupracovat.

Text a foto Martin Ježek, archiv

Na snímcích shora odborníci CDV Pavlína Skládaná, Pavel Skládaný a Michal Šimeček.

Velký zkušební okruh u Cerhenic slaví šedesát let

Dobře vyzkoušet, důkladně prověřit

Železniční zkušební okruh Cerhenice, který je součástí Zkušebního centra Velim provozovaného Výzkumným ústavem železničním, je uzavřenou tratí, na které se zkoušejí železniční vozidla. Nachází se ve Středočeském kraji nedaleko Poděbrad mezi železniční tratí Praha–Kolín a dálnicí D11. S výstavbou se začalo v roce 1960, otevřen byl o tři roky později. Letos tedy slaví šedesátku.

Už od vzniku Československa v roce 1918 lze na tuzemské železnici sledovat vývoj zkušebnictví a výzkumu, a to z počátku v podobě zkušebních laboratoří podniků pro výrobu drážních vozidel, ale i celkově železničních technologií. Také na oblastních ředitelstvích tehdejších Československých státních drah (ČSD) vznikly různé technické skupiny. Po skončení II. světové války však začalo být zřejmé, že v době razantního nástupu nových trakcí a technologií do železniční dopravy už nejsou zkušebny a krátké zkušební tratě továren dostačující. Zcela jisté bylo, že nové lokomotivy i vozy budou po všech stránkách sofistikovanější, a že je před zahájením sériové výroby bude nutné dobře vyzkoušet a důkladně prověřit všechny jejich provozní vlastnosti a parametry.

Fungující výzkum rozhodl

Po všech stránkách složitá a nákladná výstavba zkušebních okruhů však byla z počátku pouze těžko splnitelným snem. Po roce 1948 se ale Československo vydalo cestou státem řízeného hospodářství, které kromě jiného usilovalo o efektivní centralizaci i v oblasti výzkumu a vývoje. V lednu 1949 se Československo začlenilo také do Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), která přibližně od poloviny 50. let řešila i otázku vybudování zkušebního železničního okruhu pro normální rozchod 1 435 mm, podobného širokorozchodnému okruhu, jenž už od poloviny 30. let fungoval v Ščerbince u Moskvy. Konečné rozhodnutí o výstavbě zkušebního železničního okruhu v Československu padlo na 6. konferenci ministrů železnic a dopravy států RVHP, která se konala v roce 1959. Československo bylo jako lokace pro normálně rozchodný zkušební okruh vybráno s ohledem na svůj významný podíl na výrobě železničních vozidel v rámci RVHP, ale též díky jeho fungujícímu železničnímu výzkumu i přítomnosti dopravně zaměřených vysokých škol.

Šest lokalit

V červnu 1960 přijala československá vláda usnesení o zavádění nové železniční techniky a jejím vývozu v rámci třetího pětiletého plánu, což souviselo hlavně se závazky Československa v rámci RVHP. Součástí usnesení bylo také zajištění výstavby experimentální základny, která by umožňovala vyvíjet, zkoušet a vzájemně porovnávat vozidla nových trakcí tak, aby mohl být postupně ukončen parní provoz.

Odpovědnost za výstavbu experimentální základny na sebe převzaly tehdejší Československé státní dráhy, přičemž výchozím úkolem samozřejmě bylo stanovení základních parametrů zkušebního okruhu a výběr lokality pro jeho umístění. Z řady odborných diskusí a jednání až na úroveň ministerstev tak vzešel návrh parametrů okruhu, které uvažovaly s výhledovou možností provádění zkušebních jízd rychlostí až 200 km/h, dvěma přímými úseky o minimální délce 2 000 m a celkovou délkou okruhu (tedy vlastně oválu) okolo 13 km s maximálním sklonem trati do 2 ‰.

S ohledem na tyto parametry bylo v tehdejší ČSR vytipováno celkem šest lokalit, kde by bylo možné železniční zkušební okruh vybudovat. Jednalo se o lokality Velim, Jíkev, Vraňany, Nýřany, Vrútky a Diviaky.

Tři etapy

Jak už dnes víme, z uvedených alternativ se nakonec dočkala realizace varianta Velim. Stalo se tak na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy a spojů ČSSR z léta 1960. V prosinci téhož roku pak bylo rozhodnuto o rozvržení výstavby experimentální základny do dvou etap, které pak byly v květnu 1964 doplněny ještě o etapu třetí.

V první etapě mělo jít o stavbu Velkého zkušebního okruhu (VZO) o celkové délce 13,276 km, pomocného kolejiště s vlečkou do žst. Velim, silničních nadjezdů, lávky pro pěší, osvětlení pomocného a manipulačního kolejiště, reléového zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a malé provozní budovy. Rozsahem jednodušší, ale přesto také finančně náročná druhá etapa zahrnovala elektrizaci trati VZO v provedení umožňujícím použití stejnosměrné i střídavé napájecí soustavy.

Obsahem dodatečně přidané třetí etapy byla výstavba kratší, ale už rovnou elektrizované zkušební trati Malého zkušebního okruhu (MZO) a objektů doplňujících první a druhou stavbu – tj. další části pomocného kolejiště, příručního skladu, správní budovy, trakční napájecí stanice, trianglu pro otáčení vozidel, montážní laminátové haly, portálových jeřábů a čerpací stanice PHM.

Investorem celé stavby byla Pražská dráha ČSD, projektantem Státní ústav dopravního projektování a dodavatelem Železniční stavitelství Praha.

Půlroční zpoždění

Zkušební trať VZO byla na základě zřizovacího dekretu č. j. MDS 38 839/62-4/1 z 2. 11. 1962 slavnostně uvedena do provozu dne 5. června 1963 přibližně s půlročním zpožděním oproti původnímu plánu. Dalšího jeden a půl roku pak probíhaly práce druhé etapy spočívající v elektrizaci zkušební trati, na které byl zkušební provoz v elektrické trakci zahájen ke 14. prosince 1965.

Pro úplnost dodejme, že stavba Malého zkušebního okruhu (včetně spojovací koleje a trianglu pro otáčení vozidel) započala v květnu 1969, a do provozu byl uveden v červnu 1971. Celková stavební délka malého okruhu byla 3,951 km.

V popsaném stavu sloužila experimentální základna v Cerhenicích bez významnějších změn až do 90. let, avšak s jednou výjimkou – v roce 1986 byla zahájena stavba unikátní dynamické zkušebny, dnes známé jako dynamický zkušební stav (DZS). Jejím posláním mělo být provádění zrychlených statických, únavových a životnostních dynamických zkoušek vozidel nebo jejich částí za pomocí počítačově řízených elektrohydraulických zatěžovacích strojů. Stavba DZS byla dokončena roku 1990 a v prosinci 1991 byl zahájen její provoz. Realita všedních dní po listopadu 1989 však ukázala, že v náhle nastalém prostředí tržního hospodářství nebude mít nejen dynamická zkušebna, ale vlastně celá experimentální základna na různých ustláno.

Hledání nových zakázek

Nejistá budoucnost celé československé železnice v 90. letech, silný pokles zejména nákladní dopravy a s tím související omezení až téměř zastavení výroby železničních vozidel v Československu způsobily, že na okruzích i v DZS najednou nebylo co zkoušet. Jedinou cestou k přežití tak bylo najít nové zakázky na otevírajících se západních trzích. Ovšem proniknout na ně nebylo ani pro tak unikátní zkušební zařízení, kterým cerhenická zkušební základna bezesporu byla, vůbec nic snadného. Celou věc navíc komplikovala technická zastaralost a opotřebovanost vybavení zkušebního centra, které už přeci jen mělo za sebou tři dekády provozu, a dále také nedostupnost střídavé napájecí soustavy 15 kV / 16 ⅔ Hz, jež byla běžná pro významnou část hnacích vozidel západní provenience.

Řešení otázky opotřebení zkušebních tratí nepřicházelo s ohledem na finanční možnosti tehdejších státních drah ČSD, po roce 1993 pak ČD, vůbec v úvahu. Nedostupnost „německé“ napájecí soustavy se však podařilo vyřešit zakoupením (v roce 1996) a zprovozněním (v roce 1998) rotačního měniče z měnírny Wittenberge, díky němuž bylo nově možné pro zkoušky využívat napájecí systém 15 kV / 16 ⅔ Hz.

Zásadní modernizace

Ve druhé polovině 90. let se už začalo tehdejšímu Výzkumnému ústavu železničnímu dařit na poli získávání zahraničních zakázek a na okruzích tak byla stále častěji k vidění vozidla výrobců, jako je např. Asea Brown Boveri, Adtranz, ALSTOM či SIEMENS.

S nárůstem využívání zkušebního centra moderními vozidly se ale stále více projevovalo zaostávání v oblasti technického stavu jeho infrastruktury a výkonnostně nestačily ani parametry napájecí stanice. Bylo tedy nezbytné zahájit přípravy zásadní modernizace zkušebního centra. Její realizace ale započala až v letech 2005 a 2006, kdy proběhla rekonstrukce svršku necelé poloviny Velkého zkušebního okruhu. V roce 2009 se pak podařilo realizovat toužebně očekávanou modernizaci napájecí stanice, která byla ze 40 % financována z operačního programu MPO – Potenciál. Na modernizaci napájecí stanice navázala v roce 2010 kompletní výměna elektrizace trakčního vedení Velkého zkušebního okruhu, včetně všech stožárů a patek.

Také další etapy modernizace zkušebního centra už byly z velké části finančně zajištěny z fondů Evropské unie, a to opět prostřednictvím Operačního programu Podnikání a inovace (OPPI), programu podpory Potenciál. V roce 2011 se jednalo o provedení rekonstrukce zbývající části svršku Velkého zkušebního okruhu tak, aby celý velký okruh umožňoval dlouhodobé zkoušky rychlostí až 230 km/h pro vozidla klasické koncepce i vozidla s naklápěcími skříněmi při splnění podmínek TSI.

Výjimečné pracoviště

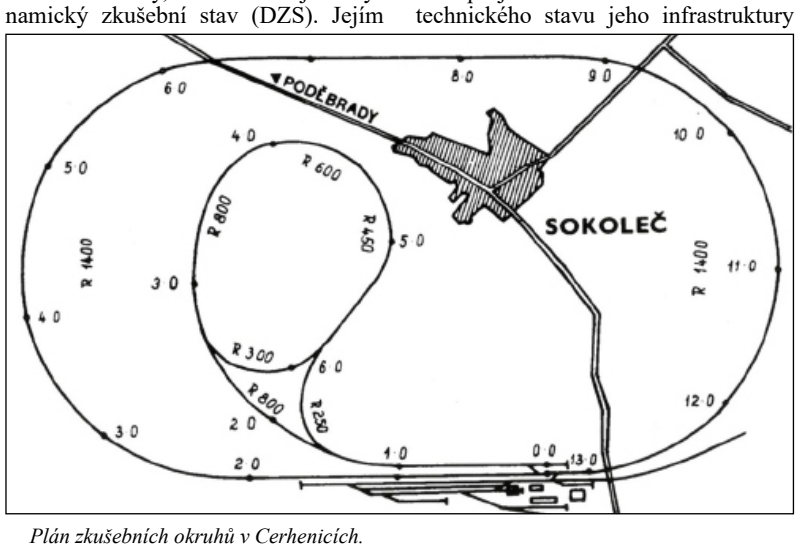
V následujících letech se jednalo o výstavby či rekonstrukce hal pro přípravy zkoušek, rekonstrukci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení zkušebního centra, zřízení nástupiště o délce 230 m u koleje velkého okruhu pro účely provádění aerodynamických zkoušek vysokorychlostních i konvenčních vozidel, částečnou opravu traťového svršku Malého zkušebního okruhu a pomocného kolejiště, nebo třeba vybavení zkušebních okruhů zařízením pro zkoušky Evropského vlakového zabezpečovače ECTS úrovní 1 a 2.

Nejen Velký zkušební okruh, jehož šedesáté výročí zahájení provozu si letos připomínáme, ale celé Zkušební centrum VUZ Velim (jak dnes zní jeho oficiální název) patří v rámci Evropy k naprosto výjimečným zkušebním pracovištím. Jeho vlastníkem a provozovatelem je Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (VUZ), který je dceřinou společností Českých drah.

Mimo pronájmu kapacity zkušebních tratí a související infrastruktury pro zkoušky drážních vozidel VUZ svým zákazníkům nabízí také provádění zkoušek prostřednictvím vlastní akreditované zkušební laboratoře a je také orgánem pro posuzování shody plnící úlohu autorizované, resp. notifikované osoby.

Miloš Klofanda,
foto archiv

Pohled z napájecí stanice na zkoušky na VZO s lokomotivou S 489.0001 a speciálně upravenými „Štokry“ 556.0329, 0326 a 0336. Foto z roku 1966.



Plán zkušebních okruhů v Cerhenicích.

Stavba silničního nadjezdu v místě provizorního přejezde silnice Cerhenice - Sokoleč. Foto z roku 1963.

Z historie

Výstavba byla započata 30. září 1960.

* 5. června 1963 byl okruh slavnostně otevřen.

* Dne 27. srpna 1964 zde dosáhla lokomotiva 498.106 rychlosti 162 km/h, což je rychlostní rekord československých parních lokomotiv.

* Dne 5. září 1972 lokomotiva E 469.3030 (nyní řada 124) dosáhla rychlosti 219 km/h, čímž dosáhla československého (a později českého) rekordu. V roce 2004 rychlostní rekord překonala v jednotka Pendolino.

* Okruh je hojně využívaný výrobci železničních vozidel z různých zemí, kteří na něm zkoušejí své výrobky. Zkoušely se zde například lokomotivy pro Eurotunel nebo různé typy vlaků Pendolino.

* V roce 2010 lokomotiva řady 380 dosáhla rychlosti 230 km/h, čímž překonala rychlostní rekord lokomotivy Škoda řady 124.

Šedesátka Jaroslava Vondrovice

Dne 26. srpna oslavil významné životní jubileum 60 let prezident odborové organizace Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic.

Než se stal v roce 2006 členem Prezídia FSČR, pracoval Jaroslav Vondrovic jako strojvedoucí Provozního pracoviště ČD Domažlice a více než 20 let vykonával funkci předsedy tamní ZO FSČR. V roce 2017 byl zvolen jako první prezident v historii FSČR již v prvním kole do čela naší odborové organizace.

Přes četné pracovní úspěchy je Jarda člověkem, který je vždy ochotný pomoci ostatním, když to potřebují, je férový a zásadový, ke svým spolupracovníkům a podřízeným také často náročný a přísný, někdy i nesmlouvavý. Ale jak říká klasik - na lidi platí občas přísnost.

Jardo, přejeme Ti všichni vše nejlepší k významnému výročí, hlavně hodně zdraví, spokojenosti a elánu do další práce v nejvyšší funkci ve FSČR. Ve svém věku ještě určitě nepatříš do skupiny „velebných kmetů“.

Ad multos annos – tedy na dlouhá léta Ti přeje nejen jménem všech členů naší odborové organizace, ale i dalších přátel, kamarádů, známých, spolupracovníků

Míla Pykal
foto archiv

Uctění památky kolegů

V pátek 4. srpna se u pomníčku v prostoru zastávky Milavče na trati Plzeň – Domažlice – Furth im Wald uskutečnil pietní akt, uctění památky kolegů strojvůdců Františka Kubáta a Rudolfa Klouda. Oba položili své životy při srážce vlaků Ex 351 a Os 7406 v nedaleké výhybně Radonice ve stejný srpnový den v roce 2021.

Pietního aktu se vedle kolegů, přátel a rodinných příslušníků zúčastnili za Federaci strojvůdců prezident Jaroslav Vondrovic, členové prezídia Josef Bock a Kamil Chaloupka a za ZO FSČR Domažlice předseda Josef Dzáma. Za Cech strojvůdců pak předseda Vlastimil Jelínek a za České dráhy náměstek ředitele OŘOD Západ Jaromír Půta, který přednesl krátký vzpomínkový projev.

Všichni účastníci tohoto setkání se rovněž vyslovili pro urychlení prací na zavedení jednotného evropského zabezpečovacího systému ETCS, který vyloučí podobné tragické události na našich tratích. Prosíme kolegy, kteří se nemohli tohoto pietního aktu zúčastnit a také všechny, kteří jste oba strojvůdce znali, o tichou vzpomínku.

Čest jejich památce.

Vladimír Selucký
foto Ivana Vondrovicová

Společenská rubrika

Dne 12. ledna letošního roku oslavil 55. narozeniny dozorce depa FM pan **Jiří Adamec**. Hodně zdraví, štěstí a životní pohody, přeje výbor a všichni členové ZO FS Frýdek – Místek.

*

Na konci června 2023 odešel do starobního důchodu člen FSČR ZO Trutnov, strojvůdce společnosti ČD Cargo a. s. pan **Miloš „Rogalo“** či **„Jůzek“ Prouza**. Po nástupu k ČSD v roce 1978 jezdil jako pomocník strojvůdce, v roce 1985 vykonal zákonné strojvůdcovské zkoušky. Jezdil v nákladní dopravě, a proto přešel v roce 2007 ke společnosti ČD Cargo a. s. Do dalších let přejeme horalovi a sokolníkovi Jůzkovi mnoho zdaru s dravými ptáky, hodně zdraví a fůru štěstí při jeho sportovních aktivitách, aby se mu už navždy vyhnuly jeho pověstné pády s rogalem, na kole či běžkách. Text a foto Brutus.

*

V červenci oslavili v prostorách našeho depa společně své padesáte kulatiny, pracovnice APS v Bohumíně paní **Lenka Peterová** (18. července) a dozorce depa FM pan **Petr Ježík** (30. května). Oběma přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek – Místek.

*

Dne 1. července se dožil **Libor Stibůrek** ze ZO FS Děčín 70 let. Gratulujeme!

Dne 5. července se dožil **Jaroslav Daňhel** ze ZO FS Děčín 70 let. Hodně zdraví!

*

V červenci oslavil svou první šedesátku (11. července) strojvůdce ČD **Josef Suchánek** a v srpnu slaví také svou první šedesátku (14. srpna) strojmistr ČD **Zdeněk Švec**. Půl století měl 23. srpna strojvůdce ČD **Luděk Přívratský**. Jubilantům ze ZO Česká Třebová dodatečně blahopřejeme k těmto krásným „kulatinám“ a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.

*

Dne 20. července se dožil **Libor Blažek** ze ZO FS Děčín 70 let. Vše nejlepší!

*

Dne 22. července oslavil kulaté padesátiny strojvedoucí ČD pan **Milán Brveník**. Hodně zdraví, štěstí a životní pohody, přeje v ZO FS Frýdek – Místek.

*

Dne 27. července se dožil **Pavel Špaček** ze ZO FS Děčín 80 let. Hodně zdraví!

*

V měsíci srpnu jsme měli v Bohumíně opět dva oslavence, kteří slaví svou první padesátku, jsou jimi Jan Oulehla a **Jan Stuchlík**. **Josef Varga** je šedesátník. Všem našim oslavencům přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a do dalších let mnoho úspěchů. Kolegové z Bohumína.

*

Začátkem srpna oslavíl krásné jubileum náš kolega, dřívější hospodář naší ZO **Zdeněk Nohel**. Zdeňku na svých 60 let vůbec nevypadáš, přejeme vše nejlepší, štěstí a zdraví ať se ti neunaví. Přejeme ze ZO Jablunkov.

*

V měsíci srpnu oslavil významné životní jubileum a to rovných 60 let pan **Josef Horáček**, strojvedoucí ČDC ze ZO FS Valašské Meziříčí. Všechno nejlepší, hodně zdraví, štěstí a pohody do dalších let doma i na kolejích přeje výbor a ostatní členové.

*

Ze ZO FS Ústí nad Labem slaví dne 1. srpna **Tomáš Vlček** 60 let a 10. srpna **Antonín Kocourek** 60 let. Vše nejlepší!

*

Dne 11 srpna slavil 55 let strojvedoucí ČD pan **Daniel Ručka**. Hodně zdraví, štěstí a životní pohody, přeje výbor a všichni členové ZO FS Frýdek – Místek.

*

Dne 12. srpna oslavil **Kamil Jablonski** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Gratulujeme! Ve stejný den slaví své sedmdesátiny kolega **Miroslav Stejskal** a 15. března oslavil krásné osmdesátiny kolega **Otakar Břinčil**. Do dalších let jim přejí vše nejlepší, hlavně hodně zdraví a spokojenosti. Kolegové ze ZO FS Letohrad. A do třetice 12. srpna slavil 65 let **Jindřich Hriník** ze ZO FS Děčín 80 let. Hodně zdraví!

*

Dne 13. srpna slaví **Jiří Strašák** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Blahopřejeme

*

Dne 15. srpna oslaví **Zdeněk Fajtl** ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Vše nejlepší!

*

Dne 15. srpna slavil své životní jubileum 60 let náš kolega ze ZO FS Nymburk pan **Přemysl Veverka** a pak člen důchodce ČD Cargo oslavil své životní 70 let pan **Ivo Procházka**. Přejeme mu pevné zdraví, a ještě mnoho spokojených let, kolegové a celá ZO FS Nymburk.

*

Dne 16. srpna má **Petr Vlach** ze ZO Čerčany 55 let. Gratulujeme!

*

Dne 18. srpna oslaví **Roman Arlet** ze ZO 107 Ostrava Cargo 50 let. Blahopřejeme!

*

Dne 21. srpna se dožívá krásných 55 let náš kolega **Milan Schamberger**, strojvůdce CARGO Cheb. Šambi, hodně kilometrů na elektrokole, a hlavně zdraví a pohodu Ti přejí kolegové ze ZO FS Karlovy Vary.

*

Dne 27. srpna oslavil **Zdeněk Čuška** ze ZO 107 Ostrava Cargo 50 let. Gratulujeme!

Opustili nás

V uplynulých dnech jsme se dozvěděli smutnou zprávu, že ve věku nedožitých 75 let náhle zemřel bývalý předseda „Asociace pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů“ (AKV) pan JUDr. **Bořivoj Šubrt**. Tuto funkci vykonával více než 30 let, a to od počátku vzniku této organizace v 90. letech minulého století až do června letošního roku. Bořivoj Šubrt po celou dobu úzce spolupracoval s naší odborovou organizací a pravidelně jsme se na něj osobně, ale i na organizaci AKV obraceli s žádostí o pomoc při řešení problémů souvisejících s pracovněprávními otázkami, kolektivním vyjednáváním, případně připomínkováním zákonů a vyhlášek nejen z pracovněprávní oblasti, ale i z oblasti sociální a segmentu zdravotnictví. Také naše pravidelné návštěvy seminářů AKV byly pro nás velkým přínosem a inspirací, které ve svém důsledku vedly k povznesení našeho právního vědomí. Úmrtí pana JUDr. Bořivoje Šubrta znamená velkou ztrátu nejen pro AKV, ale i pro celou právnickou obec. Prosíme tedy ty kolegy a kolegyně, kteří jej osobně znali, aby mu věnovali tichou vzpomínku. Bořivoji, requiescat in pace – odpočívej v pokoji, nezapomeneme. Za všechny kamarády a známé

Míla Pykal

*

S lítostí oznamujeme, že 29. června 2023 zemřel ve věku nedožitých 70 let trutnovský strojvůdce společnosti ČD Cargo a.s. a člen FSČR ZO Trutnov pan **Jan „Bimbo“ Šoška**.

V roce 1971 se vyučil v OUŽ Nymburk a po vojenské službě nastoupil jako topič parních lokomotiv v Trutnově, kde také v roce 1977 složil předepsané zkoušky pro strojvůdce motorové trakce. Celou svou kariéru jezdil převážně v nákladní dopravě, a proto byl v roce 2007 automaticky převeden do stavu ČD Cargo a.s., odkud odešel na konci července 2016 do řádného starobního důchodu. Pro zajímavost uvádím, že 23. června 1976 přežil spolu se svým strojvůdcem Janem Kafkou čelní srážku dvou lokomotiv 556.0 v čele vlaků 50 872 a 50 555 na mostě nedaleko zastávky Bělá u Staré Paky mezi stanicemi Stará Paka a Košťálov, kterou obě lokomotivní čety přežily a kterou zavinila hradecká četa vlaku 50 555, která byla pod vlivem a projela žst. Košťálov. Odešel nám vášnivý karbaník a vtipný glosátor všeho dění okolo. Kdo jste Bimbu znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku.

Text a foto Brutus

*

Se smutkem oznamujeme, že nás 22. července 2023 navždy opustila legenda trutnovského depa, člen FSČR ZO Trutnov, pan strojvůdce na penzi **Josef „Pepíno“ Mach**. Celoživotní usměvavý „leťák“ začínal v roce 1966 ve výtopně Stará Paka jako topič, v roce 1970 udělal strojvůdcovské zkoušky a v roce 1975 přešel ze Staré Paky do Trutnova, kde měl záhy podepsané poznání po celé ČSSR. Svým mladším kolegům, kteří jezdili po republice s ním předával ochotně své zkušenosti, upozorňoval na úskalí mimořádných přeprav, seznamoval je s personálem dílen a dep a vychovával si tak své nástupce, mezi které jsem měl tu čest patřit i já. Také jako sportovce si ho budou mnozí pamatovat, ať už jako hokejistu, nebo jako šikovného kuželkáře a jednoho z organizátorů turnaje „O zlatý napaječ“ na trutnovských kuželnách. Kdo jste Pepína znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku.

Text a foto Brutus

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 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@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno