

V Seifhennersdorfu slavili, v Boskovicích byla tryzna ... str. 2 ● Reakce Správy železnic na  
článek Zlepšení s hořkou pachutí... str. 2 ● Linka P1 západ zůstává původnímu dopravci...  
str. 2 ● Kvízová otázka ... str. 2 ● Sedmdesát let Bobin E 499.0 obrazově ... str. 3 ● Víte,  
že dnes mimořádně zastavujeme? ... str. 3 ● Pětasedmdesátiletý Hurvínek ... str. 4 ●

číslo 18

29. září 2023  
ročník 76



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Potvrzení o studiu dětí

Pokud držitelé jízdních výhod uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, je nutné odevzdat v termínu do letošního 31. října 2023 potvrzení o studiu pro školní a akademický rok 2023/2024. Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální pracoviště příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod.

Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e-mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v informačním systému pro evidenci jízdních výhod odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních pracovištích příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod nebo pro zaměstnance ČD, a.s., v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

(šp)

## Mistrovství ČR železničářů v triatlonu a Spálov 2023 Lokomuž, běh a pochod

Mistrovství České republiky železničářů v triatlonu proběhlo v neděli 3. září v Mníšku u Liberce v rámci XXXV. ročníku LOKOMUŽ 2023. Ten byl zároveň XXXI. Memoriálem Edy Vraštila, kolegy strojvedoucího, který před třiceti třemi roky tragicky zahynul při železniční nehodě u Spálova na Semilsku.

Účastníci závodu absolvovali tři disciplíny v netradičním triatlonu a to: 300 m plavání, 40 km kolo, 10 km běh.

Závod se konal za hezkého počasí v okolí přehrady Fojtka. Vítězem kategorie žen se stala Kateřina Matějů, v kategorii mužů do 40 let zvítězil Martin Pírk a nad 40 let byl v cíli první Pavel Štrýncl. Mistrem ČR železničářů v triatlonu se stal Lubomír Čapek, strojvedoucí ČD Cargo, Pj Ústí nad Labem.

Závěrečné vyhlášení výsledků závodu proběhlo v Hotelu Petra v Liberci – Hanychově, kde každý účastník obdržel diplom a první tři v každé kategorii cenu, včetně ceny za nejlepší čas a cenu útechy pro posledního závodníka.

Tato sportovní akce byla pořádána Federací strojvůdců České republiky ve spolupráci a podporou společností České dráhy a ČD Cargo.

### Spálov 2023

V sobotu 26. srpna se uskutečnil již 23. ročník amatérského dálkového běhu a 22. ročník dálkového pochodu z Tanvaldu do Spálova, jako vzpomínku na železniční nehodu, která se poblíž zastávky Spálov na Semilsku stala před třiceti třemi lety 25. srpna 1990. Tento osudný den se srazil manipulační vlak jedoucí z Tanvaldu do Železného Brodu s osobním vlakem, který vyjel ze Železného Brodu přes Tanvald do Liberce. Následky srážky vlaků byly tragické, zahynulo čtrnáct lidí a dalších třicet dva bylo zraněno.

Mezi oběťmi železničního neštěstí byli kolega strojvedoucí Eduard Vraštil a vlakvedoucí Karel Svatý. Náš kolega, kamarád a věčně usměvavý Eda Vraštil podle přeživších svojí rychlou reakcí

po použití rychlobrzdy, ještě stačil varovat cestující před nárazem. Kolega Eduard Vraštil zahynul v pouhých devětadvaceti letech věku. Na památku nehody byl na jižním konci mostu přes řeku Kamenici, kde došlo k srážce vybudován pomníček obětem nehody.

Trasu dálkového běhu v délce 18,5 km s místy hodně těžkým terémem ovlivnil sice ranní dešť před začátkem závodu, ale všichni účastníci ji nakonec zvládli bez větších problémů. Na cílové pásece byl první Jiří Čivrný v čase 1 hodina, 13 minut a 42 vteřin.

Hlavním pořadatelem akce byla Federace strojvůdců České republiky s podporou Českých drah a ČD Cargo, ve spolupráci s městem Tanvald a obcí Jesenný.

Pavel Semecký, foto archiv



## Vydávání výjimek jako rčení laciné maso – řídká polévka ETCS: jak dlouhý je zdlouhavý proces?

Následujícími řádky chci navázat na články s velmi závažným tématem, které se týkají provozu jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS (European Train Control System). Prvním je článek Poznámky k provozu ETCS z č. 7/2023 ZS, jehož autorem je předseda ZO FSČR ve Veselí nad Moravou Martin Urbánek. Druhým materiálem je Certifikovaná nekompatibilita z č. 8/2023 ZS z pera člena Prezidia FSČR Davida Votroubka. V obou článcích je poukázáno na problémy související se zaváděním ETCS.

V článku kolegy Votroubka je mimo jiné zmíněn případ ze 17. ledna 2023 v žst. Olomouc hl. n., kde došlo k nekoordinovanému chování mobilní části ETCS od firmy Bombardier Transportation. ETCS v tomto případě totálně selhalo a výsledkem mohla být mimořádná událost s vážnými následky.

V článku kolegy Urbánka je mimo jiné poukazováno na problémy s vjezdem na kusé koleje č. 5 a č. 7 v žst. Přerov. Chybějící eurobaliza na konci kusých kolejí nutí strojvedoucí improvizovat a tím v podstatě porušovat předpis Z 8. Odbor 18 GR ČD v reakci

uvědl, že „... Vedení ČD předalo požadavky Správě železnic a ta nyní posuzuje všechny aspekty... Je nutno si uvědomit, že se jedná o vlakový zabezpečovač, tudíž proces změny podléhá náročnému a zdlouhavému procesu...“. Zde však vyvstává otázka, co to vlastně je zmíněný „zdlouhavý proces“? Půl roku, rok, dva roky, pět let nebo je řešení v nedohlednu?

### Desítky miliard

Zavedení ETCS je mimořádně finančně náročnou záležitostí. Jen do roku 2030 se hovoří o investici 80 miliard korun a pokrytím ETCS na

4800 km nejdůležitějších tratí. Na zbytek drah má být ETCS zavedeno do roku 2040. To bude představovat další desítky miliard korun. Samozřejmě servis a opravy nebudou také zadarmo. Odborníci upozorňují i na dosud málo řešenou otázku finančních nákladů spojených s demontáží stávajících zabezpečovacích systémů tam, kde bude provoz plně pod přímým dohledem ETCS. Síť Správy železnic měla k loňskému 31. prosinci celkem 9355 km. Z toho bylo 7287 km tratí jednokolejných, 2003 km tratí dvojkolejných a 65 km vícekolejných. Systémem ETCS je nyní pokryto cca 800 km tratí. Když

zde hovoříme o roku 2040, tak je před námi sedmáct let. Nabízí se také otázka, zda do roku 2040 nebude k dispozici lepší a levnější systém, než je současný systém ETCS.

### Dlouhá cesta

Předšlými řádky nechci vyvolat nedůvěru k zabezpečovacímu systému ETCS. Systém je nanejvýš potřebný. Statistika mimořádných událostí a zejména analýza jejich následků je zcela dostatečným zdůvodněním jeho potřeby. Situace v provozu však napovídá, že k jeho dokonalému fungování musíme ujit ještě dlouhou cestu. Není žádným tajemstvím, že závady ve fungování tohoto systému se vyskytují prakticky denně.

Kdo má víceletou praxi v jakékoliv provozní funkci na železnici, jistě ví,

že mnohé nedostatky a vzniklé problémy se řeší vydáváním různých výjimek a operativních příkazů, přechodných opatření ředitelů odborů a jejich náměstků a podobnými provizorií. Nedomluje, aby ETCS „propadlo“ do této praxe.

Slovní formulace o „náročném a zdlouhavém procesu“ jsem už slyšel mnohokrát. Vždy se za nimi skrývala snaha zakrýt něčí neschopnost nebo pohodlnost vyřešit něco hned a řešení odsunout do zapomnění. Výše zmíněná praxe vydávání výjimek a operativních příkazů mně připomíná staré lidové rčení laciné maso – řídká polévka. V tomto případě by to bylo drahé maso – řídká polévka. Věřme, že k tomu nedojde.

Vladimír Selucký



## V Seifhennersdorfu slavili, v Boskovicích byla tryzna O rozdílném přístupu

V Jihomoravském kraji objednavatel veřejné dopravy KORDIS JMK, a. s. zrušil před prázdninami objednávku železniční dopravy na několika tratích. Prý přepravní potřeby občanů uspokojí autobus obsluhující postupně několik obcí, díky čemuž trvá cesta, a nejen do krajského města, o mnoho déle. Paradoxem je, že trať z Boskovic do Velkých Opatovic patří mezi postižené, se chystá SŽ modernizovat, neboť zde budou minimálně třikrát týdně jezdit nákladní vlaky.

České řešení jsem zanedlouho mohl srovnat s tím německým. Byl jsem totiž nedávno na výletě ve fukovském výběžku, jímž probíhá několik set metrů nejsevernější železniční trati na území ČR. (Mj., samotný Fukov byl nejsevernějším městem v někdejší Československu a člověk na místě překvapeně zírá na informační panel přibližující osídlení obce a profese obyvatel zajišťujících ekonomickou nezávislost. Dokonce tam byla prodejna obuvi firmy Baťa, nicméně železniční zastávky se Fukovští nikdy nedočkali.)

### Opět se jezdí

Při té příležitosti jsem se s kamarádem, jedoucím dál do Německa, stavil na nádraží v německém Seifhennersdorfu. Před léty se končilo u provizorního nástupiště zbudovaného – před nefunkčním přejezdem – z ocelových profilů v roce 2010 (demontováno 2019), od roku 2015 následovala NAD (německy SEV) v úseku Seifhennersdorf – Varnsdorf-pivovar Kocour zajišťovaná mikrobusem, protože úsek trati na německé půdě přišel o „papíry“. Inu německá (a často přehnaná) důslednost, o níž si můžeme (ač někdy je to ku prospěchu věci) nechat jen zdát. NAD skončila v sobotu 10. června v noci, ale od neděle 11. června se na nádraží zase jezdí. Staniční budova se sice rozpadá počínaje střechou ve střední části, nicméně na koleji číslo 1 u staniční budovy byly vykáceny náletové dřeviny, reaktivováno přejezdové zabezpečovací zařízení, a tak mohou opět jezdit vlaky.

Při této „slavné“ obnově provozu byla v pátek i sobotu na přednádražním prostoru Bahnhofstrasse pořádána lidová veselice spojená s hudbou, tancem, zábavným programem pro děti, podáváním gastronomických lahůdek.

Zatímco v Seifhennersdorfu se slavilo obnovení provozu, v Boskovicích se pořádala smuteční tryzna v souvislosti s ukončením provozu.

### Delší cesta? Nepodstatné

Rozhodně si nedělám iluzi, že nahrazení NAD vlakem přivede do „prodlouženého“ vlaku další cestující. Kdysi jsem si NAD projel, včetně obhlídky zarostlého kolejíště a zpustlého nádraží, v mikrobusu jsem byl samozřejmě sám. Ale k železniční. Z Německa vlak přijede, ale bude na něj nějaký tuzemský spoj navazovat? Dobrá otázka. Vlaky na trase Rybníště – Varnsdorf totiž mají být „pro nedostatečný zájem“ omezeny a nahrazeny linkovými autobusy. Problém je v tom, že „přímý“ linkový autobus ZST> ZST nejede, musí se minimálně jednou přestupovat. O tom, že takto provozovaná „náhradní“ doprava s výrazně delší cestovní dobou, nebude stíhat přípoje ve Varnsdorfu s minutovými přestupními dobami je zřejmé. Vlak jede 14 minut, bus jednou tak dlouho – další vlak jede za necelou jednu hodinu (nebo taky za dvě). Pro krajského úředníka, objednavajícího dopravu, je totiž spojení z Rybníště do Vandáku, a naopak zajištěna v rámci tarifu DUK, tudíž není důvod ke stížnostem. Ze bude cesta trvat déle, to není podstatné. To platí i v případě moravském. Krajský objednavatel řeší vždy jen místní dopravu a eventuální cestující „od Děčína“ jedoucí do Zittau / Liberce / Seifhennersdorfu (a naopak) přestupující v Rybníšti a Varnsdorfu je „cestující dálkový“, který si musí umět v rámci (ne)široké nabídky spojení „nějak“ poradit.

### WiFi jako mantra

Kolik cestujících (asi) jelo denně v

11 párech spojů v německém mikrobusu s kapacitou 9 osob v porovnání s reálným počtem „pouze“ 75 osob v devíti „nepárových“ spojích v pracovních dnech na trati Boskovice – Velké Opatovice?

Provozní ilustrace – pro první vlak z Opatovic se jezdilo Po-Pá z Maloměřic soupravově „po prázdnou“ 55 km – s cestujícími by narostla modla „vlakové kilometry“. Podobně od posledního vlaku z Velkých Opatovic se, mimo pátku, jelo soupravově do Maloměřic, v pátek soupravově „jen“ ze Skalice (34 km) - kolik osob asi jelo v pátek ve 22:34 z Opatovic, v sobotu se najždělo soupravově z Heršpic (+ 7 km) M 842 do Skalice, v neděli odpoledne se M 842 soupravově vracel ke zbrojení do Heršpic a současně proti němu jela 814 do Skalice pro odpolední výkony. Obě vozidla se pozdravila ve Skalici nad Svitavou (14:31 - 14:39)

Provozně chápu – je třeba zbrojit naftu, doplnit vodu, odcukat fekální nádobu WC. Klíčový problém je v tom, že nízkopodlažní MJ 814 s 84 sedadly (a možná WIFI) byla drahá, levnější by přišel M 810 se strojvedoucím „s kasičkou“ nebo jízdenkovým automatem, leč ten není nízkopodlažní a nemá WIFI. Nicméně dražší než M 810 je jistojště M 842.

Škoda, že se úřednický aparát objednavatele nezajímá o to, kolik cestujících na lokálce využívá WIFI, již požaduje od dopravce, ale možná je to jedno, protože kdo se chce připojit, má zaplacená data a nespolehá na WIFI.

Představitel jednoho z dopravců mi kdysi na rovinu řekl – nabízel jsem za stejné peníze 30minutový takt bez WIFI. Jenže oni chtěli hodinový s WIFI

Miroslav Zikmund

## První ComfortJet ve Velimi



Na zkušební okruh Výzkumného Ústavu Železničního ve Velimi přijela 11. září první zkrácená souprava ComfortJet složená ze šesti vozů. Začínají tak rozsáhlé zkoušky a schvalování jednotek ComfortJet, na jejichž konci musí jejich dodavatel, konsorcium Siemens Mobility – Škoda Group, získat souhlas pro pravidelný provoz na tratích u nás i v zahraničí. Jednotky ComfortJet budou jezdit na mezinárodních linkách z Prahy do Hamburku, Grazu, Budapešti a do dalších míst. Do provozu budou uváděny postupně v letech 2024 až 2026.

České dráhy objednaly u konsorcia Siemens Mobility – Škoda Group celkem 20 devítivozových jednotek ComfortJet. Ty vycházejí z úspěšné platformy souprav Siemens Viaggio Comfort. Jedná se o vratné soupravy (push-pull), které mají na jedné straně řídicí vůz a na opačné straně budou vedeny lokomotivou Siemens Vectron. To usnadňuje obraty soupravy v cílových stanicích, protože není nutná výměna lokomotivy.

Text a foto luk

## Reakce SŽ na článek Zlepšení...

V článku Zlepšení s hořkou pachutí (ZS 17.23) tvrdil mluvčí SŽ Dušan Gavenda, že se strojvůdci účastnili vytyčení návěstidel na trase Brno - Blansko. Tovšak nebyla pravda a mluvčí se k tvrzení vyjádřil: „Jde o nepřesnost vzniklou spojením vět, které jsem přehlédl. Část „v rámci přípravy a realizace pak proběhlo komisionální vytyčení návěstidel, kterého se zúčastnili

také zástupci strojvedoucích“ měla být v popisu stavby již oddělena tečkou, neb se nevztahuje k rychlostnímu profilu. Komisionální vytyčení se týkalo návěstidel zabezpečovací techniky a podle zápisů proběhlo za účasti zástupce federace. Rychlostníky se umísťují podle schválené projektové dokumentace, v tomto případě se vytyčování neprovádí. Pardon za komplikace.“ (maj)

## Test



### Kvizová otázka:

Pokud byste na trati mezi žst. Doňov a žst. Veselí nad Lužnicí dostali rozkaz, podle kterého máte zastavit v km 3,4., pak zastavíte:

- u sloupu trakčního vedení č. 58,
- u staničníku,
- nebo u sloupu trakčního vedení č. 57?

Text a foto Jiří Hron

## Plzeňský a Karlovarský kraj budou pokračovat ve spolupráci s ČD Linka P1 západ zůstává původnímu dopravci

S Českými drahami byl uzavřen smluvní kontrakt na provoz spěšných vlaků z Plzně do Karlových Varů. Smlouva bude účinná 15 let od prosince 2023 do prosince 2038. Plzeňský kraj tak pokračuje v zadávání smluv v železniční a autobusové dopravě v otevřených soutěžích, přičemž v tomto případě byl tento společný postup s Karlovarským krajem navíc vynucen dotačními podmínkami Operačního programu doprava II, za jehož podpory byla pořízena vozidla na provoz této linky.

Zadání tohoto kontraktu formou otevřené soutěže bylo vynuceno podmínkami Operačního programu doprava II. Oba kraje proto společně vyhlásily na provoz vlaků nabídkové řízení. „V nabídkovém řízení jsme obdrželi celkem dvě nabídky, a to od dopravců ARRIVA vlaky a České dráhy. Při zajištění stejných požadavků pro všechny uchazeče nabídli dopravce ČD vlaky za nejvýhodnější cenu, a proto byla s tímto dopravcem uzavřena smlouva na 15 let,“ uvedl náměstek hejtmána Pavel Čížek.

### Bez významných změn

Staronový dopravce bude i nadále na této lince provozovat čtyři

jednotky RegioPanter, které se těší oblibě cestujících. „V našem kraji se jedná o linku s nejdynamičtějším růstem počtu cestujících. Oproti červnu 2018 se zde v červnu 2022 zvedl počet cestujících zhruba o 80 % a v červnu 2023 je tento nárůst i nadále stabilní,“ upřesňuje Pavel Čížek. „Stejný úspěch a pokračující nárůst počtu cestujících zaznamenáváme také v Karlovarském kraji, a proto je logické, že velký zájem cestujících vedl k tomu, že v rámci plnění smlouvy musí dopravce zajistit nejpozději od prosince 2026 další dvě kvalitativně shodné elektrické jednotky tak, aby byla udržena kultura cestování a zároveň zajištěna dostatečná kapacita

### Spojení každou hodinu

„Linka P1 západ přináší cestujícím výhodu v přímém spojení z Plzně až po Karlovy Vary v pravidelném dvouhodinovém taktu. V úseku Plzeň – Cheb navíc přibližně půli interval mezi vlaky InterCity, které obsluhují nejmodernější

jednotky pro dálkovou dopravu InterJet, takže ve větších městech mají lidé k dispozici spojení každou hodinu. Za rostoucím zájmem o tuto linku je i rychlost a kratší cestovní časy oproti minulosti, které spěšné vlaky dosahují díky vysoké dynamice jízdy nových jednotek RegioPanter,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Ve vlacích v úseku Plzeň – Mariánské Lázně bude i nadále platit přívětivý tarif Integrované dopravy Plzeňského kraje, který umožňuje cestování téměř všemi spoji v Plzeňském kraji na jednu jízdenku. V případě zaměstnanců a důchodců pracujících ve veřejné dopravě v kraji bude i zde uznáváno zaměstnanecké jízdné IDPK. Na území Karlovarského kraje bude cestujícím i nadále k dispozici tarif IDOK, tarif ČD a nelze opomenout i uznávání výhodné

nabídky příhraniční jízdenky EgroNet.

### Optimalizace snižuje ceny

„Pokračování v provozu této mezikrajské linky kvalitními drážními vozidly a optimální nastavení cen jízdného pomáhá díky lepším dosaženým tržbám snižovat výdaje Karlovarského kraje na úhradu kompenzace ztráty ve veřejné dopravě o cca 10 mil. Kč ročně,“ shrnul Jan Bureš.

Celková hodnota zakázky v cenové úrovni roku 2022 činí necelých 1,7 mld. Kč na celé období 15 let, což činí zhruba 137 Kč na každý ujetý vlakový kilometr. Od této ceny se ještě budou odečítat vybrané tržby. Na území Plzeňského kraje vlaky ročně ujedou zhruba 315 tis. km a na území Karlovarského kraje 510 tisíc km. Na Plzeňský kraj tak ročně připadá kompenzace 43 mil. Kč a Karlovarský kraj 70 mil. Kč. (pk)



Víte, že dnes mimořádně zastavujeme? Nevím...

# Popelínské slavnosti

Letošního 22. července byl kolega strojvedoucí překvapen, když mu vlakvedoucí u obrátového vlaku při předávání vlakové dokumentace položila nevinnou otázku: Víte, že dnes mimořádně zastavujeme v Popelíně? No, jak jistě správně tušíte, nevěděl.

19:03	19:05:43	Jindřichův Hradec Pls. 18:58:30 Odj. 19:00:00 701A Radim posovo - GPS
22.625	Děboulín z	18:53
25.835	Jindřichův Hradec	18:58 1 19:00
Změna čísla vlaku z 625 na 100625		
27.392	J. Hradec vjh. č. 22	19:01
28.806	Jindř. Hradec-Skrych.	19:03
29.418	Jindř. Hradec-Kančov	19:04
31.581	Rodvínov z	19:06
34.113	Jarošov nad Nežárkou	19:09

Foto 1

19:20	19:20:40	Popelín Pls. 19:18:00 Odj. 19:19:00 701A Radim posovo - GPS
34.113	Jarošov nad Nežárkou	19:09
36.660	Bednárec z	19:11
38.442	Vyh. Kamenný Malíkov	19:13
41.813	Bednárec z	19:15
44.443	Popelín	19:18 1 19:19
46.556	hr. VUSC 0310/0630 04	19:20
47.824	Počátky-Žirovnice	19:21 0 19:22
Změna čísla vlaku z 100625 na 625		
51.822	Mozel Vilimov z	19:26

Foto 2

Trochu jsem začal pátrat, jak se tohle může stát. Jedna větev pátrání šla za pomoci člena Prezidia ke gestorům našich předpisů a prvotní odpověď byla, vždyť měl tuto skutečnost v TJŘ pro příslušný den a vlak.

Druhá větev vedla přes obchodní oddělení, kde příznali pochybnosti, že depeše k tomuto mimořádnému zastavení nebyla zaslána na OROD Východ a zároveň byla přislíbena náprava. Ale kromě toho mi bylo napsáno:

Mimořádné zastavení bylo zavedeno odb. dálkové dopravy přes IS KADR, tím pádem by měl být všem strojvedoucím k dispozici aktuální TJŘ.

Takže opět, stejná mantra, strojvedoucí to měl v TJŘ. A jak že to v tom TJŘ vypadalo? Podívejte se na foto 1 a 2.

Drobným písmem pod názvem stanice psaná poznámka o změně čísla vlaku a v levém horním rohu nové číslo vlaku. Nic víc. Považujete to za dostatečné?

### A co k této situaci nejdeme v předpise ČD D2?

Jedná se o článek 79:

V případech, kdy je VR nebo operativně před odjezdem vlaku z výchozí stanice stanovena odchylka od jeho pravidelné jízdy:

- a) jízda vlaku odklonem

- b) přečíslování vlaku

- c) změna JŘ vlaku

musí být doprovod o této skutečnosti informován.

Asi těžko lze požadovat po SŽ, aby nám k této interní záležitosti ČD vydávala V rozkaz. Vlakvedoucí onoho vlaku dostala depeši k mimořádnému zastavení do služebního mailu, a ještě navíc měla ráno v Záznamu lísteček se stejnou informací – tomu říkám servis.

Jak tedy informovat strojvedoucího o těchto změnách a nejlépe v rámci zobrazeného TJŘ?

V první řadě musí mít strojvedoucí tuto informaci již na začátku směny, tak jak to měla vlakvedoucí onoho vlaku. Ostatně toto řeší následující článek 80. předpisu D2. Ale pokud dojde nějakým stylem k tomu, že informován nebude? Co k tomu využít samotnou aplikaci ETD?

### Tak tedy ETD

Pokud si projdete návod k ETD, tak tam objevíte: Zobrazení informace o vydání nového TJŘ – V případě vydání nové varianty TJŘ (např. při provozním odklonu) bude uživatel upozorněn informační hláškou: Byl vydán nový TJŘ. (foto č. 3)

Pokud bych to vztáhl na náš vlak, tak v okamžiku, kdy si zadám číslo vlaku a zvolím si jízdní řád objeví se mi s tím tato hláška, která mě za pomoci tlačítka NACÍST TJŘ, dovede k upravenému

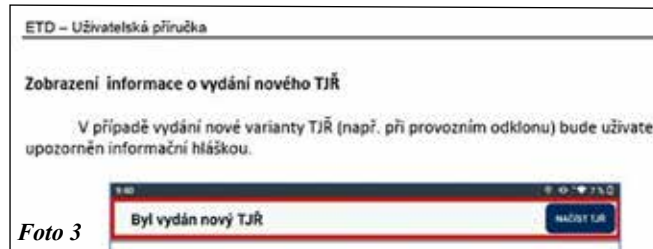


Foto 3



Foto 4

jízdnímu řádu. To už bych asi byl hodně natvrdejší, kdybych nezačal pátrat v čem ta změna spočívá.

A nabízí se v návodu ještě jedna možnost i když trochu krkolomnější - foto 4. Rozdělit trasu na tři úseky: do J. Hradce, z J. Hradce do Počátek a z Počátek. Kdy by strojvedoucí musel postupně překlíkávat mezi jednotlivými trasami.

### Konec tunelu

A světýlko na konci tunelu na závěr. Podle poslední informace od člena Prezidia, kterého jsem požádal o pátrání v mnou zmíněné první větvi. Bylo mu přislíbáno, že se naši tvůrci předpisů budou tímto zabývat.

Text a foto Jiří Hron

## Vzpomínka na olomoucké setkání Bobin



Foto Martin Ježek



## Spolehlivé motorové vozy M 131.1 se vyráběly v Tatře Pětasedmdesátiletý Hurvínek

Dnes máme už jen při nostalgických jízdách příležitost usednout do motorového vozu řady M 131.1, který později získal přezdívku Hurvínek. Letos je to již 75 let, co první vůz této velmi početné řady opustil brány výrobního závodu.

Nejprve se výroby ujala Tatra Kopřivnice, postupně se výroba přesunula do Vagonky Tatra Studénka. Poslední vůz této řady byl dodán v roce 1956 a byl jím M 131.1549. Číslo 549 bylo překonáno na kolejích někdejších ČSD až dodávkami motorových vozů řady M 152.0 (810) v počtu 678 kusů.

### Patřil mezi nejspolehlivější

M 131.1 měl vzduchem chlazený dvanáctiválec do V Tatra T 301 o vrtání 110 mm a zdvih pístů 130 mm a byl odvozen od motoru, kterým byly vybaveny legendární nákladní automobily Tatra 111. Jeho výkon byl 155 koní při 1600 ot/min (114 kW). Přenos výkonu zajišťovala čtyřstupňová mechanická převodovka Mylius. Vůz poskytoval 48 míst k sezení, původní vytápění výfukovými plyny bylo v šedesátých letech nahrazováno teplovzdušným naftovým.

Provozně tyto motorové vozy patřily k nejspolehlivějším hnacím vozidlům své doby. Jejich konstrukční rychlost 60 km/h je předurčovala ke službě na regionálních tratích, kde ovládly provoz od

východu až po nejzápadnější část naší vlasti. Výjimečně byly nasazovány i v rychlíkové vozbě za chybějící motorové vozy řady M 262.0. Často byly použity i k lehkému posunu.

### Oblíbené motoráky

Hurvínky byly i přes své velmi skromné vybavení mezi cestujícími i strojním personálem oblíbeny. Jejich zašlou slávu připomíná v Čechách, na Moravě, ve Slezsku i na Slovensku několik desítek vozů, z nichž řada je v plně provozním stavu.

Tyto řádky jsou nejen vzpomínkou na jejich provoz, ale také poklonou před prací konstruktérů a těch, kteří jejich práci v našich lokomotivkách dokázali proměnit v kvalitní kolejové vozidlo. A samozřejmě také vyjádřením respektu před strojívníci a dílenským personálem, jejichž zásluhou Hurvínky M 131.1 spolehlivě sloužily našim cestujícím.

Vladimír Selucký, foto autor, Martin Ježek, Fotoarchiv ČD



## Společenská rubrika

Z lounské základní organizace odešli do důchodu pánové **Jaroslav Kříž**, nar. 14. února 1959 a **Zdeněk Zlatohlávek**, nar. 3. února 1960. Oběma přejeme zasloužené zasloužené chvíle odpočinku. Výbor FS Louny.

V srpnu 2023 se dožili významného životního jubilea naši dva novopečení šedesátníci **Jan Holub** a **Luboš Petr**. Oběma přejeme hodně zdraví, optimizmu a klidných služeb. Strojvedoucí z Veselí n/L a Jindřichova Hradce.

Dne 25. srpna oslavil své 69. narozeniny bývalý prezident FSČR **Petr Čechák**. Výše jmenovanému dodatečně blahopřejeme jménem všech členů FSČR, děkujeme za vykonanou práci ve prospěch naší odborové organizace a do dalších let přejeme hodně zdraví, štěstí a osobní pohody.

V polovině září oslavil své šedesátiny náš kolega, člen bývalého výboru naší ZO, a především strojívedoucí ČD Cargo PJ Ostrava **Zdirad Zwrtek**. Zdirade přejeme vše nejlepší, štěstí zdraví, spokojenosti a ať se daří jak v práci, tak i doma v rodině. Kolegové, kamarádi ze ZO Jablunkov.

Dne 19. září oslavil své 72. narozeniny bývalý prezident FSČR **Jindřich Hlas**. Blahopřejeme jménem všech členů FSČR, děkujeme za vykonanou práci ve prospěch naší odborové organizace a do dalších let přejeme hodně zdraví, štěstí a životní pohody a optimizmu.

Dne 20. září slaví výročí narození 60 let **František Krejčí**, člen Federace

strojívedců Prostějov. Hodně zdraví!

K šedesátinám blahopřejí **Martinu Dudkovi** kolegové z Bohumína a přeji mu hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho úspěšných let.

Dne 1. října oslaví svých 65 let kolega **Jiří Toman**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přeji kolegové ze ZO FS Letohrad. Ve stejný den oslaví **Jiří Freiwald** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let a **Adolf Lachman** ze ZO FS Děčín 70 let. Vše dobré!

Dne 3. října oslaví **Jan Vajda** ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Gratulujeme!

Dne 5. října se dožívá 75 let **Zdeněk Struna** ze ZO 48 Louny. Vše nejlepší!

Své páté kulantiny oslaví 5. října kolega strojvedoucí a turnusový důvěrník **Pavel Bednařík**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti, a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO FSČR Přerov.

Dne 8. října se dožívá 55 let **Tomáš Mrázek** ze ZO 48 Louny. Hodně zdraví!

Dne 10. října oslavil **Ladislav Červenka** ze ZO FS Děčín 65 let. Gratulujeme!

Dne 14. října oslaví **Pavel Duda** ze ZO FS Děčín 70 let. Blahopřejeme!

Dne 16. října oslaví **Miroslav Podolinský** ze ZO FS Děčín 75 let. Gratulujeme!

V ZS 15 – 16 /2023 došlo k politováníhodné záměně fotografií, kterou tímto napravujeme.



S lítostí oznamujeme, že 29. června 2023 zemřel ve věku nedožitých 70 let trutnovský strojívedce 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 strojívedce motorové traktce. 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 strojívedcem Janem Kafkou čelní srážku dvou lokomotiv 556.0 v čele vlaků 50 872 a 50 555 na mostě nedaleko

### Opustili nás

zastávky Bělá u Staré Paky mezi stanicemi Stará Paka a Košťálov, kterou obě lokomotivní čtyři 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 strojívedce na penzi **Josef „Pepín“ Mach**. Celoživotní usměvavý „leták“ začínal v roce 1966 ve výtopně Stará Paka jako topič, v roce 1970 udělal strojívedcovské 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 depa 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 napajče“ na trutnovských kuželnách. Kdo jste Pepína znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Text a foto Brutus.



Ve věku 60 let nás po dlouhé těžké nemoci 13. září opustil strojívedoucí ČD Cargo **Vladimír Pokorný** z PJ Ústí nad Labem.

Ve věku nedožitých 71 let nás v září opustil **Petr Kutíl** z FS LOUNY. Kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku. Výbor ZO FS Louny.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojívedců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.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 Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@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

