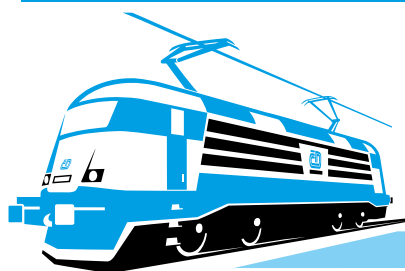


● Co podniknout v případě nesouladu některých TTP se skutečným stavem na trati ... str. 1 ● HelpDesk provozovaný Správou železnic je i vaším prostředkem k odstranění závad ... str. 1 ● Zachránil život ... str. 2 ● Poděkování dárčům krve z Veselí nad Moravou a Bohumína ... str. 2 a 4 ● Poslední otočení Josefa Calábka v Olomouci... str. 3 ● Z historie jednočlenného obsazení lokomotiv... str. 3 ● Příběh ze života o jednom „pískání“ ... str. 3 ● Vaška Krále vítala tradiční klatovská ohnivá fontána ... str. 4 ● Parní vodárna Střekov ... str. 4 ●

číslo 2

31. ledna 2020
ročník 73



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

V Jihomoravském kraji letos časový příplatek, odbory ale požadují systémové řešení režijních výhod

Od 1. ledna 2020 neplatí v obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (JMK) zaměstnanecké jízdní výhody (dále ZJV). Týká se to regionálních vlaků objednaných JMK. Na vlacích dálkové dopravy objednaných Ministerstvem dopravy ČR ZJV nadále platí.

S účinností od 23. ledna 2020 byl zahájen prodej časového příplatku JMK, který je určen pro všechny držitele In Karet s platnou aplikací železniční průkazka (dále jen ŽP). Zakoupit lze u pokladních přepážek ČD se zařízením UNIPOK (nelze přes eShop ČD, ani u vlakového personálu na zařízení POP) za jednotnou cenu 1500 Kč. Platnost příplatku je ode dne provedení úhrady do 12. 12. 2020.

Časový příplatek JMK je vydáván ve formě papírové jízdenky. Od 1. 3. 2020 bude časový příplatek JMK vydáván v elektronické podobě (tzn. aplikace „časový příplatek JMK“ nahraná v čipu In Karty). Časový příplatek JMK ve formě papírové jízdenky má platnost od doby vystavení až do doby ukončení jeho platnosti, tj. do 12. 12. 2020. Vydaný papírový jízdní doklad nebude dodatečně převáděn do In Karty!

Podmínkou využití časového příplatku JMK je držení In Karty s platnou aplikací ŽP, tj. musí být uhrazena prolongace pro rok

2020. Tento časový příplatek lze zakoupit ve vyhlášeném období kdykoliv, bez poplatku 300 Kč za tzv. dodatečné zakoupení příplatku. Při nákupu držitel předloží pokladníkovi In Kartou nebo předběžnou In Kartou. Držitel si vždy zkontroluje, zda jsou na vystaveném dokladu s časovým příplatkem JMK uvedeny správné údaje. Zjištěné chyby ihned u pokladníka reklamuje, tj. požádá o storno (anulaci) dokladu, doklad vrátí a požádá vydání nového dokladu se správnými údaji. O storno dokladu lze požádat nejpozději 60 minut od prodeje a to pouze na pokladní přepážce a u pokladníka, kde byl doklad vydán. Na pozdější či jinak uplatněné reklamace nebude brán zřetel!

Při kontrole vlakovým personálem je držitel povinen vždy předložit In Kartou/předběžnou In Kartou s platnou aplikací ŽP a jízdní doklad časového příplatku JMK (v tištěné podobě nebo v elektronické podobě na In Kartě). Pokud bude předložena při kontrole In Karta s neplatnou aplikací ŽP, nelze uznat ani časový příplatek JMK a cestující zaplatí v osobních a spěšných vlacích objednaných v rámci brutto smlouvy JMK jízdné dle tarifu IDS JMK.

V případě ukončení nároku na zaměstnanecké jízdní výhody zaniká nárok na časový příplatek JMK. Držitelé nevzniká nárok na

vyplacení návratku 1500 Kč (nelze navrátit ani poměrnou část z ceny příplatku). V případě ztráty jízdního dokladu časového příplatku JMK (tj. papírové jízdenky) není možné vystavit náhradní doklad! V rámci obvodu vymezeném objednávkou JMK nelze použít průkazy pro bezplatnou jízdu.

Opatření k uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeném objednávkou JMK z 20. 1. 2020, je k dispozici na personálních útvarcích dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD zveřejněn v IS NORMIS. Přílohou opatření je seznam úseků a vlaků v objednávce JMK a vzor jízdenky časového příplatku JMK.

Připomínáme, že odborové organizace působící na železnici na svém jednání, konaném 7. ledna 2020, ve společném stanovisku mimo jiné požádaly o zahájení jednání o nalezení systémového řešení problematiky režijních výhod na železnici na principu, aby v případě brutto smluv mezi krajem a Českými drahami byla výše případné kompenzace od ČD pro daný kraj za užívání vlaků objednaných tímto krajem držiteli režijek vypočtena jako podíl z celkové částky vybrané za celoroční prolongaci režijních výhod všech držitelů režijek, odpovídající podílu dotčených vlaků na celkovém objemu vlaků zajišťovaných ČD.

Směrodatné pro jízdu vlaku je to, co je fyzicky umístěno na trati

V lednu redakce našeho časopisu obdržela několik nových podnětů týkajících se nesouladu mezi stávající podobou některých tabulek traťových poměrů (TTP) a skutečným stavem na tratích. Autorem těchto připomínek je kolega strojvedoucí Kamil Bureš, který je v neposlední řadě také velmi aktivním dopisovatelem našeho časopisu.

V souvislosti s touto pro všechny strojvedoucí závažnou problematikou mimo jiné položil konkrétní otázku: „Pokud strojvedoucí na trati zjistí, že nějaký rychlostník neodpovídá hodnotě v TTP, Tabulka 06 (např. rychlostník je na trati umístěn, ale není zanesen do TTP, nebo naopak rychlostník na trati není, ale je zanesen do TTP), jak se strojvedoucí zachová? Co je pro něho závazné? Nejčastěji jsem v této souvislosti slyšel odpověď, že se strojvedoucí řídí TTP a na nesoulad napíše hlášení. Je to tak správně?“

Zájmy strojvůdce se obrátily na náměstka generálního ředitele Správy železnic pro řízení provozu, ing. Miroslava Jasenčáka, aby ho v rámci naší již tradičně dobré spolupráce při řešení problémů, které při výkonu své služby zjistí kolegové, požádaly o vyjádření. Jeho stanovisko, za něž velmi děkujeme, jsme i tentokrát

dostali takřka obratem, a tak zde odpověď na otázku kolegy Bureše můžeme zveřejnit: „Logika věci velí k tomu, že směrodatné pro jízdu vlaku je to, co je fyzicky umístěno na trati. Pokud je rozpor mezi skutečností a TTP, tak samozřejmě strojvedoucí by na to měl upozornit v hlášení. V nedávné minulosti jsme několik takových hlášení promptně řešili a dávali do souladu skutečnost a TTP.“

Kolega Bureš nám poslal také kopie hlášení, v nichž v poslední době služební cestou upozornil na zjištěné nedostatky, a my jsme tato konkrétní hlášení předali na vědomí nejen panu náměstkovi Jasenčákovi, ale také řediteli odboru 11 Správy železnic ing. Eduardu Tržilovi. Na takovém postupu, pokud dorazí připomínky tohoto druhu přímo do redakce ZS, jsme se dohodli. Nemělo by se to ale stát pravidlem. Především proto, že již po několika měsících je v provozu HelpDesk pro dopravce, kde je na problémy možno upozornit oficiální cestou. A jak zkušenosti ukazují, rovněž velmi účinně. Na tento HelpDesk totiž bylo jen do konce minulého roku zasláno více než sto podnětů a připomínek a co je nejdůležitější, naprostá většina z nich byla vyřešena. Je tak zřejmé, že Správa železnic na ně nejen aktivně reaguje, ale na tomto základě

vznikla a rozvíjí se taktéž důležitá zpětná vazba mezi ní a dopravci na železnici. Připomeňme, že rovněž naše profesní odborové organizace přijala s povděkem nabídku seriózní spolupráce, která se nyní úspěšně rozvíjí. A nezbyvá než věřit, že při pokračování tohoto pozitivního trendu to přispěje k dalšímu zkvalitnění železniční dopravní cesty a v neposlední řadě i k zajištění větší bezpečnosti železničního provozu.

Vážení kolegové, na jiném místě tohoto vydání našeho časopisu tedy znovu připomínáme, jak je možno této důležité a dodejme, že i účinné platformy využít. Jinými slovy, kam můžete přednostně směřovat vaše hlášení, v nichž upozorňujete na nedostatky, které při výkonu své služby zjistíte na dopravní cestě. Buď tak učíte služební cestou přes svého dopravce, který je vaším zaměstnavatelem, anebo i rovnou (či v kopii) vy sami na uvedenou e-mailovou adresu: helpdeskdopravci@szdc.cz

A pokud by se takto podané podněty minuly účinkem, tedy v přiměřeném časovém údobí nedojde k odstranění nedostatků, teprve pak dejte o zjištěném a přetrvávajícím problému vědět nejen naší redakci, ale samozřejmě také svým zástupcům v prezidiu Federace strojvůdců ČR.

Pokračovalo kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Ve dnech 16. a 23. ledna proběhla další kola kolektivního vyjednávání o uzavření Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo 2020/21. Během těchto dvou jednání se podařilo uzavřít téměř všechny sporné body k jednání.

Federace strojvůdců ČR na těchto jednáních jasně deklarovala, že je pro nás naprosto zásadním dokumentem katalog zaměstnání, který byl projednán bezprostředně před kolektivním vyjednáváním. Na těchto jednáních zaměstnavatel představil svůj záměr navýšení

mezd pro zaměstnance nedotčené katalogem zaměstnání. Podle návrhu by se mělo jednat o „kompenzační příplatek“ v procentní výši mediánové mzdy zaměstnanců ČD Cargo. Prvotní návrh výše byl pro všechny zástupce OC nepřijatelný, a proto bude jeho výše předmětem dalšího jednání.

Neuzavřená také zůstává výše stravného a úprava pravidel pro Rg jízdy v přesčase.

Další kolo vyjednávání proběhne 13. února 2020.

David Votroubek
člen prezidia a vedoucí týmu FSČR pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo



Bizon v Ústí nad Labem

V pátek 13. prosince 2019 přijela do SOKV Ústí nad Labem nová lokomotiva 753 615 4, která vznikla v CZ Loko Česká Třebová z původní řady 753, evidenčního čísla 211. Lokomotiva s přezdívkou Bizon je téměř shodná s řadou 753.7, liší se pouze dosazením silnějšího motoru Caterpillar 3512C HD o výkonu 1550 kW. Dále pak nelze opomenout dosazení střadačové zajišťovací brzdy a změna je i v uspořádání ovládacích prvků na stanovišti se středovou sedačkou strojvedoucího. Stroje budou pro ČD Cargo pouze čtyři a s jejich nasazením se počítá na výkony provozní jednotky Nymburk.

Text a foto: Pavel Mlejnek



Oznámení o závadách na železniční dopravní cestě posílejte přednostně na HelpDesk

Na e-mailové adrese helpdeskdopravci@szdc.cz je provozován odborem provozuschopnosti GR (O15) Správy železnic HelpDesk s názvem „SŽDC HelpDesk dopravci“, kam zasílají dopravci oznámení týkající se závad na provozovaných železničních dopravních cestě v síti spravované Správou železnic, státní organizací.

Jedná se o typy závad, které nemají bezprostřední vliv na bezpečnost a plynulost provozování dráhy, jako například snížená viditelnost návštěvnických, poškození výstroje dráhy, vegetace která může zasáhnout do průjezdného průřezu, sesuv svahu, podmaččení trati apod. Závady sdělené na HelpDesku jsou zaevidovány a postoupeny příslušnému správci dané lokality, který závadu posoudí a přijme řešení. O způsobu vyřešení závady je oznamovatel zpětně vyrozuměn e-mailem.

„HelpDesk dopravci“, který byl zprovozněn 12. září 2019, není určen pro zajišťování dopravní cesty, hlášení poruch a jiné operace nesouvisející s provozuschopností dráhy.

K 31. prosinci 2019 bylo evidováno na HelpDesku celkem 119 oznámení, z toho 104 oznámení bylo k tomuto datu i vyřízeno.

Dárci krve z Veselí nad Moravou

Průměrně dostane každý člověk v Česku během svého života 5x krevní transfúzi a 14x lék vyrobený z krve. Krevní plazma se využívá pro přípravu speciálních krevních derivátů. Její využití je širší a její spotřeba je v dnešní době vyšší, než spotřeba krve. Z krevní plazmy se vyrábí například léky pro pacienty s poruchami imunity či krevní srážlivostí. Nejvyšší spotřeba krve je při akutních operacích v cévní a transplantační chirurgii. Na ortopedické operace je potřeba jednu až tři krevní konzervy, na složitější operace až 10 jednotek krve (1 jednotka = 300 ml) a 5 až 6 jednotek mražené krevní plazmy. Při těchto číslech je každému jasné, že se jedná o vysoce humanitární činnost a každý si velmi lehce spočítá, kolik se tímto významným činem zachrání lidských životů.

Také na našem provozním pracovišti ve Veselí nad Moravou máme hned několik dobrovolných dárců krve. A protože se od roku 1998 jako jeden odběr počítá kterýkoliv odběr krve nebo jejich složek, tj. odběr plné krve, stejně jako odběr plazmy nebo krevních destiček,



Anabáze batoh je úspěšně za námi

V měsíci září loňského roku se do výdejních skladů ČD Cargo dostala nová výstrojní součástka, batoh pro strojvedoucí, jehož podoba se řešila po několik let. Jistě nejsem sám, kdo je rád, že dobrou věc se podařilo dotáhnout do zdárného konce.

Poděkování zaslouží všichni, kdo přispěli k výsledku, který nejen dle mého názoru

jsou tato čísla účtyhodná. Mnozí z dárců přesáhli čísla sta odběrů a této záslužné činnosti se věnují už více než dvacet let.

Téměř 200 bezplatných odběrů má na svém kontě **Pavel Kolacia**, který byl nedávno oceněn ve své rodné obci Lipov na tamním obecním úřadě jako občan s nejvyšším počtem odběrů.

Zlatým křížem 1. třídy byl 15. června loňského roku v Praze oceněn **Josef Prát**, který dosáhl účtyhodných 160 odběrů a touto činností se zabývá už přes 40 let.

Přes 160 odběrů a 20 let dárcovství má za sebou taky další náš kolega **Víťa Žák**.

Přes 100 odběrů mají další dva kolegové, a to **Vratislav Nedorostek** se 145 odběry a **Libor Doležel** s rovnou stovkou odběrů.

Na zlatou medaili prof. MUDr. Jana Janského dosáhli **Miroslav Cvinčec** s 75 odběry, **Zdeněk Vašíček** s 60 odběry a **Vlastimil Slovák**, který má rovných 40 odběrů.

Stříbrná medaile za 30 odběrů patří **Rostovi Bobčíkovi**, **Zbyňkovi Gazárkovi**, **Štěpánovi Ludvíkovi** a jen tři odběry do tří desítek chybí **Martinovi Šebestovi**.



působí velmi dobrým dojmem. Batoh určený strojvedoucím ČD Cargo je prostorný a hlavně má reflexní prvek pro dobrou viditelnost při chůzi v kolejišti. Doufáme, že nyní bude všem, kdo ho budou mít k dispozici, dlouhodobě sloužit.

Pavel Mlejnek

Dlouhotrvající porucha ETCS u ICE 1

V souvislosti s probíhající diskuzí o ETCS dáváme v Zájmech strojevdce příležitostně prostor i ohlasům a hodnocení, jak zavádění tohoto jednotného evropského vlakového zabezpečovače probíhá v zahraničí. Text, který čtenářům nabízíme nyní, vznikl s použitím překladu článku, který na sklonce loňského roku vyšel ve švýcarském odborném železničním periodiku.

Dne 3. listopadu 2019 u velké části flotily ICE 1 dálkové dopravy DB AG došlo k závadě na vozidlové části ETCS. Do provozního stavu náleží po likvidaci trakční jednotky 171, k níž došlo před nedávnem, ještě 57 z původních 60 jednotek. Porucha postihla všechny jednotky ICE 1, které přibližně před dvěma lety byly vybaveny ETCS level 2 pro nasazení na nově vystavěné železniční trati VDE 8 Lipsko/Halle–Erfurt–Ebensfeld, přičemž bylo dodáno řešení od firmy Alstom Atlas 200 se systémovou specifikací (SRS) 3.4. Výjimkou ovšem bylo 19 také ve Švýcarsku jezdících trakčních jednotek 172 – 190, které byly již dříve na náklady Švýcarska vybaveny vozidlovým zařízením ETCS od společnosti Siemens na stav SRS 2.2.2+, takže nemohly být využity na nové trati vedoucí přes německý Durynský les.



Kolega Jaroslav Krupička vyfotografoval 12. října 2019 v žst Kolín odstavenou, již téměř padesátiletou zralou dámu na kolejích, stále půvabnou Zamračenou T 478 2069. Lokomotiva byla vyrobena v závodě ČKD v roce 1970 a její výrobní číslo je 7469. Jak kolega píše ... „Sám jsem na této lokomotivní řadě počátkem sedmdesátých let minulého století vykonával službu a mohu říci, že velmi rád. Je však pravdou, že tenkrát byly tyto stroje nové.“

Asi 10 odběrů má za sebou **Radek Zálešák**, který této záslužné činnosti bohužel musel za-nechat ze zdravotních důvodů.

Úplně první odběr má za sebou **Tibor Václavovič**, který se ihned rozhodl v této činnosti i nadále pokračovat.

Každému dárci patří velké díky, protože nikdo z nás neví, kdy budeme krev potřebovat na záchranu vlastního života.

Závěrem chci připomenout, že každému dárci náleží podle zákoníku práce (§ 203, odst 2 písm. d) pracovní volno s plnou náhradou mzdy. Toto volno se poskytuje na dobu cesty k odběru, vlastního odběru, cesty zpět a zotavení po odběru. Pokud tyto skutečnosti zasahují do pracovní doby v rámci 24 hodin od nástupu cesty k odběru. Pokud nestačí 24 hodin, poskytuje se i na prokázanou nezbytně nutnou další dobu zasahující do pracovní doby.

ZO FS Veselí nad Moravou

Martin Urbánek

Loni přibylo mimořádných událostí, usmrčených i zraněných

V roce 2019 zemřelo na dráhách v České republice celkem 247 osob, což je o 8 % více než v roce 2018. Celkový počet mimořádných událostí, usmrčených i zraněných opět vzrostl. A již během prvních dvou dnů nového roku Drážní inspekce (DI) evidovala pět usmrce-ných při střetu vlaku s osobou!

Největší podíl na počtu usmrčených osob ve statistických výstupech DI každoročně zauj-mají střety vlaku s člověkem. V loňském roce se zvýšil počet střetů vlaku s osobou o 12 %, což vzhledem k procentu úmrtnosti při těchto nehodách, kdy 77 % těchto nehod v roce 2019 je s následkem smrti, mělo vliv i na nárůst počtu usmrčených, jichž bylo více o 10 procent. Ještě větší nárůst, a to o 22 %, eviduje DI v případě zraněných. Nejtragičtějším měsícem v pří-padě střetu vlaku s osobou v r. 2019 byl duben, nicméně stejně jako v letech 2017 a 2018 byl měsícem s největším počtem nehod říjen.

Počet střetnutí na železničních přejezdech v roce 2019 v porovnání s předchozími léty opět narostl a byl nejvyšší od r. 2013! Počet usmrčených v porovnání s r. 2018 vzrostl o 21 % a počet zraněných o 25 %. Nejtragičtějším měsícem v souvislosti s nehodami na železničních přejezdech byl jednoznačně červec-nec, kdy se událo 24 střetnutí, při kterých zahy-nulo 10 osob, což je největší počet usmrčených v jednom kalendářním měsíci za posledních deset let. Největší podíl na této statistice měla nehoda z loňského 14. července, kdy se v 14.52



Na snímku je motorový vůz 810 056-2 na zastávce Mlýnský Dvůr jako jeden z posledních vlaků Českých drah. Od nového grafikonu totiž došlo ke změně dopravy na tratích 024 a 025. Hned ze začátku se dopravce potýkal s mnoha problémy, přičemž některé z nich se projevují dodnes. Zpočátku převažovala velká zpoždění, často umocněná nepřipoji na vlaky v železniční stanici Ústí nad Orlicí. Některé vlakové spoje byly odřeknuty a kolaboval rovněž systém prodeje jízdenek. Text a foto: Jiří Adolf

hodin v Černožicích na Královéhradecku střetl spěšný vlak jedoucí z Trutnova do Hradce Králové s osobním automobilem. Při této nehodě zahynuly všechny čtyři osoby v automobilu. Velký vliv na celkový počet zraněných při střetnutích na železničních přejezdech mají standardně střetnutí osobních vlaků s náklad-ními automobily, kdy dochází k vykolejení a k zranění cestujících ve vlacích. V roce 2019 eviduje DI celkem tři nehody se sedmi a více zraněnými (13. července v Příchně na Rakov-nicku, 30. července v Brance u Opavy a 6. září v Praze-Uhřetěvsi).

V r. 2019, stejně jako v letech předcháze-jících, docházelo dle statistických výpočtů Drážní inspekce k úmrtí **při každém pátém**

střetnutí na železničním přejezdu. Nejníž-ší počet střetnutí eviduje DI v prosinci, kdy se událo „pouze“ 6 střetnutí, při kterých byl usmrčen jeden člověk. Jediným měsícem v roce bez usmrčených osob na železničních přejezdech byl únor, přičemž DI evidovala celkem 11 střetnutí.

Drážní inspekce vždy na začátku každého měsíce aktualizuje zveřejněná statistická data za předchozí období. V rámci územního čle-nění jsou rozlišena na statistické výstupy dle jednotlivých krajů. Všechna tato data a mno-ho dalších jsou dostupná na webu DI v sekci Mimořádné události → Statistiky mimořád-ných událostí.

S využitím Tiskové zprávy Drážní inspekce

Věřím ...

V čase, kdy čtete tyto řádky, už kalendář odpočítal řadu dnů z počtu 366 letošního přestupného roku. Pomalu naplňujeme svá novoroční předsevzetí, nebo jsme na ně už rychle zapomněli. V mnoha případech to tak dopadlo i v minulém roce...

V posledním měsíci loňského roku, tedy ve dnech adventních, jsme se ženou navštívili koncert Moravského klavírního tria. Hlavním bodem programu byla slavná Česká mše vánoční od Jakuba Jana Ryby. Před ní zaznělo několik drobných skladeb. Mezi nimi i dílo s názvem Víra od německého violoncellisty a skladatele Georga Eduarda Goldermanna (1824–1898). Autor do jeho tónů vtělil vedle skvělé melodiky i víru v dobro, které by měl člověk konat ve chvíle všední i sváteční v běhu dnů, které kalendář tak rychle každému z nás odpočítává. Ostatně víra v dobro by měla mít své stálé místo i na našich pracovištích. V provozu i ve správkárnách. Jsme totiž stále na stejné lodi plující v moři takzvané fěrové soutěže dopravců, kdy mnozí „odborníci“ tvrdí, že národního dopravce nepotřebujeme.

A tak věřím, že kolega, který vyslovil na členské schůzi své odborové organizace jiný názor než přítomná většina, už nebude mít na své skřínce v šatně opakovaně namalován obrázek, jehož pojmenování se ve slušných novinách neuvádí.

Věřím i tomu, že mladý kolega, který si nedovedl poradit s běžnou závadou hnacího vozidla a jehož vlak byl odřeknut, už nebude nazýván lemplem a rychlokováskou. Neboť ti kolegové, u kterých byl v zácviku, ho nedokázali na tuto často se vyskytující závalu a její snadné odstranění upozornit.

Věřím, že všichni kolegové, kteří zabránili mimořádné události a zachránili lidský život nebo značné materiální hodnoty, budou po zásluze odměněni a na žádného se nezapomene.

Věřím, že turnusy mohou být „lidštější“. Jejich sestavování by mělo být tvůrčí prací a ne počítačovou hrou. I když vím, že nelze vyhovět všem. Pamětníci si jistě vzpomenu

na tzv. dědkovské turnusy, kde byli zařazeni kolegové dosluhující poslední období před starobním důchodem.

Věřím, že Oblastní centrum údržby Střed úspěšně vyřeší problémy s technickým stavem lokomotiv řady 380, který je opakovaně předmětem kritiky kolegů na těchto strojích jezdících.

Mohl bych ve vyznání své víře ještě dlouze pokračovat. Věřím, že i tyto stručné řádky povedou nejen k zamyšlení mnohých, kteří mohou k naplnění víry v dobro na našich pracovištích bez velké námahy hodně vykonat.

Vladimír Selucký

Zachránil život

Jak lehce se napíší dvě slova použitá v titulku tohoto článku. Děj, který vede až k záchraně lidského života je velmi často dramatický a jeho výsledek je až do posled-ní vteřiny nejistý. Tak tomu bylo i v sobotu 11. ledna 2020 krátce po osmnácté hodině na trati č. 227 v úseku Dačice–Slavonice u vlaku Sp 1917 Renesance, jedoucího z Havlíčkova Brodu do Slavonic.

Strojvedoucí spatřil ve světle reflektoru na mostě před zastávkou Dolní Bolíkov osobu sedící v kolejišti. Následovalo rychločinné brzdění, písek... a pak už jen několik nekoneč-ně se vlekovících vteřin, kdy už není možné vykonat více. Vlak v sestavě dvou motoro-vých vozů řady 841 zastavil pět metrů před mladším mužem. Ten si zkracoval cestu po železničním mostě! Noha mu uvízla v konstrukci mostu a z ocelového sevření ho vy-prostili až hasiči z požární stanice Dačice. Na místě zasahovala také posádka Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje. Policis-té z Územního odboru Policie ČR Jindřichův Hradec případ zadokumentovali a předali do správního řízení.

Velké díky za záchranu lidského života si zaslouží kolega strojvedoucí Jan Vyhliďal z OCP Východ, PP Telč.

Vladimír Selucký

Úseky a vlaky v objednávkě Jihomoravského kraje od 1. 1. 2020

Jihomoravský kraj. K 23. lednu už mají vlastníci režijek možnost zakoupit si k to-muto účelu jako jízdní doklad „časový pří-platek JMK“. Nejprve ve vytištěné podobě ve formě „papírové jízdenky“ a od 1. března by měl být k dispozici také v elektronické

podobě, tj. jako aplikace nahraná v čipu In Karty. Vzhledem k ceně časového pří-platku, která činí 1 500 Kč, mnozí dosavad-ní držitelé jízdních výhod při zvažování, zda si příplatek zakoupí, jistě přivítají mož-nost blíže se seznámit s informacemi, na

Trat'	Úsek	Druhy a interval čísel vlaků	Poznámka
244	Brno hl. n. - Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, Moravské Bránice - Ivančice	Sp 1742-1748, Os 4401-4481, Os 14400-14442	všechny vlaky Sp a Os v daném úseku
246	Znojmo - Břeclav	Sp 1749-1750, Sp 1785-1786, Os 4500-4565	všechny vlaky Sp a Os v daném úseku
248	Znojmo - Šatov	Sp 1749-1750	
250	Žďár nad Sázavou - Křižanov - Tišnov	Os 4600-4684	
251	Tišnov - Brno hl. n. / Brno dol. n. - Vranovice, Hrušovany u Brna - Židlochovice	Sp 1749-1750, Sp 1779-1780, Sp 1785-1788, Os 4600-4686, Os 4900-4983	všechny vlaky Sp a Os v daném úseku
252	Vranovice - Břeclav - Lanžhot	Sp 1749-1750, Sp 1785-1788, Os 4269-4289, Os 4600-4689	všechny vlaky Sp a Os v daném úseku
254	Sakvice - Hustopeče u Brna	Os 4680, Os 4687, Os 14602-14635	všechny vlaky Os v daném úseku
255	Zaječí - Hodonín	Sp 1787-1788, Os 14500-14575	všechny vlaky Sp a Os v daném úseku
256	Žďár nad Sázavou - Nedvědice - Tišnov	Sp 1779-1780, Os 14900-14981	všechny vlaky Sp a Os v daném úseku
260	Letovice - Brno hl. n. / Brno dol. n. - Křenovice hor. n. - Vyškov na Moravě	Sp 1752-1757, Os 4005-4029, Os 4040-4062, Os 4700-4760, Os 14705	všechny vlaky Sp a Os v daném úseku
262	Skalice nad Svitavou - Velké Opatovice	Os 4740, Os 4759, Os 14700-14783	
300	Brno hl. n. - Vyškov na Moravě - Kojetín	Sp 1783-1784, Os 4028-4029	
303	Kojetín - Valašské Meziříčí	Sp 1783-1784, Os 4028-4029	
330	Břeclav - Hodonín	Os 4250-4268, Os 4681-4682	
330	Staré Město u Uh. Hradiště - Hulín	Os 4248-4249	
340	Brno hl. n. - Kunovice - Uherské Hradiště	Sp 1758-1778, Sp 1783-1784, Os 4101-4188, Os 4248-4249, Os 24101, Os 24105, Os 24111, Os 24154	
341	Staré Město u Uh. Hradiště - Uherské Hradiště	Sp 1761-1774, Os 4103, Os 4121-4122, Os 4248-4249	
341	Uherské Hradiště - Vlásky průmysk	Sp 1762, Sp 1769, Sp 1773, Sp 1776	
342	Bzenec - Moravský Písek	Os 24100-24155	všechny vlaky Sp v daném úseku
343	Vrbovce - Veselí nad Moravou - Hodonín	Os 2700-2779, Os 4134-4137, Os 4248-4249	všechny vlaky Os v daném úseku

Z historie jednočlenného obsazení lokomotiv

V dnešní době je jednočlenné obsazení již naprosto běžnou záležitostí. Ale nebylo to tak vždy. K tomuto námětu jsem se dostal náhodou při sepisování vzpomínek našeho kolegy z ústecké FLČ Karla Štastného.

Dlouhé roky jsem byl přesvědčen, že tato nová metoda práce na železnici vznikla v našem ústeckém depu začátkem sedmdesátých let. Velmi jsem se mylil. Byla to pravda jen částečná. Historie jednočlenné obsluhy totiž sahá hluboko až do období prvorrepublikových ČSD. V dřívějších dobách byly na lokomotivě vždy dvě osoby, někdy i tři. Bylo to dáno typem lokomotiv. Na parní lokomotivě museli být na lokomotivě dva – strojvedoucí a topič. A kdy byly na stroji tři osoby? U ČSD již po roce 1918 byli přidělováni dva topiči na veliké parní lokomotivy např. řady 636.0, tzv. Maletky, bez ohledu na délku pojízdného ramene. V dalších případech šlo o doprovodná ramena o délce 250 km. Tato praxe se udržela až do začátku 50. let, kdy například ústecké lokomotivní čtyři jezdily s lokomotivami řady 555.0 na rameni Ústí nad Labem–Česká Třebová.

Z důvodů úspory jednoho topiče a současně v rámci modernizace parních lokomotiv byly na velký počet starých typů parních lokomotiv namontovány mechanické příkladače paliva. V roce 1958, tedy v roce ukončení výroby parních lokomotiv pro ČSD, bylo 20 procent všech parních lokomotiv vybaveno mechanickým příkladačem paliva. Tímto krokem zanikla pozice druhého topiče. Neberu v úvahu, že každý zácvičář byl tehdy na stanovišti navíc. Starší kolegové již protestují. Na páře nebylo stanoviště, ale kuchyně. Omlouvám se.

Ve dvacátých letech minulého století začaly ČSD zavádět do provozu první motorové vozy. Přibližně ve stejné době (1925) začaly dráhy používat nový jednotný systém označování lokomotiv a motorových vozů. Systém se začal nazývat podle jména svého tvůrce – Kryšpínův. Parní lokomotivy měly pouze číselné označení, motorové vozy měly před číselným označením velké písmeno M a pro budoucnost se pro elektrické lokomotivy počítalo s písmenem E. Kromě toho, že písmeno M před číslem znamenalo motorový, tak současně to znamenalo, že vůz je obsazen pouze strojvedoucím. První malé motorové vozy přezdívané „kolejové autobusy“ měly v počátcích řídicí stanoviště ve věžičce nad střechou vozu. Z něj měl strojvedoucí velmi dobrý výhled, ale bylo tam místo pouze pro jednu osobu.

Označení M měly ve svém označení i tzv. parní motorové vozy a i pro ně platilo pravidlo jednomužné obsluhy. Na takovém stroji se strojvedoucí sám staral o obsluhu parního kotle i vlastní řízení vozu. ČSD tak zavedly jednočlennou obsluhu u motorových vozů bez jakýchkoliv dalších opatření. Pouze u motorových vozů určených pro rychlou dopravu na hlavních tratích, byly vozy vybaveny zařízením tzv. mrtvého muže. V jednočlenném obsazení tak jezdila na trase Praha–Bratislava i legendární Slovenská strela.

V počátcích elektrického provozu tratě Tábor–Bechyně, Rybník–Lipno, Trenčianská Teplá–Trenčianské Teplice a na elektrických dráčkách ve Vysokých Tatrách převažovaly elektrické vozy s označením M. A tím bylo dáno i jejich jednočlenné obsazení. Také na elektrických lokomotivách v pražském uzlu byly od roku 1926 všechny stroje bez ohledu na rychlost a výkon obsazovány jednočlenně. Tento stav vydržel nepetržitě i přes období druhé světové války i dobu poválečnou.

V šedesátých letech se začalo ve světě i u nás uvažovat o zavedení jednočlenného obsazení lokomotiv i na traťových výkonech. Velké západní země, jako Itálie, Francie a Německo, zavedly velice brzo jednočlennou obsluhu i u vlaků do rychlosti 180 kilometrů. Bezpečnost však byla prioritou. Zabezpečovač schopný zastavit vlak v případě neschopnosti strojvedoucího a kvalitní spojení strojvedoucí – výpravčí a dispečer.

Také v Československu se připravovalo zavedení jednočlenné obsluhy na traťových výkonech. Ale z důvodů nemožnosti (nebo neschopnosti) však nebyly splněny podmínky pro zajištění bezpečnosti. Mezi ně patřilo zavedení vlakového zabezpečovače s přenosem návěští na stanoviště strojvedoucího, kvalitní rádiové spojení a hlavně úprava směn vzhledem k vyšší psychické zátěži při obsazení pouze strojvedoucím.

Nové elektrické lokomotivy vyráběné v plzeňské Škodovce byly vybaveny pouze zařízením typu živák, kdy strojvedoucí musel periodicky obsluhovat tlačítko bdělosti. Na zařízení tzv. mrtvého muže musel strojvedoucí stále zatěžovat tlačítko – pedál a jakékoliv

odlehčení vedlo k zastavení vlaku. Strojvedoucí kritizovali toto zařízení, protože jeho činnost kontrolovala pouze bdělost, ale nebyla nijak provázána s návštěmi na návštědilech.

Do toho zasáhla problematika vozové služby. Naprostá většina služebních vozů nebyla vybavena zařízením pro elektrické vytápění. Druhým problémem byl celkový nedostatek služebních vozů. A tak v nákladní dopravě došlo ke kroku, že vlakvedoucí se přesunuli ze služebních vozů na stanoviště lokomotiv. V tu chvíli však byly na stanovišti tři osoby s dopravními zkouškami, a tak se depa domluvila s vedením stanic a výsledkem bylo ušetření pomocníka. A tím i jeho platu. Toto řešení se praktikovalo hlavně na tzv. hlavním tahu Praha–Kolín–Česká Třebová–Žilina a Most–Ústí nad Labem–Nymburk–Kolín. Převážně tedy na tratích elektrizovaných stejnosměrnou trakční soustavou.

Dokončení v příštím vydání ZS

Josef Oliva, strojvedoucí v.v.

Zájmy strojvůdce i na webu

Časopis Zájmy strojvůdce si můžete přečíst i na webových stránkách www.fscr.cz, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdců ČR!

Kolega Hedvičák psal poutavé příběhy ze železničního prostředí

V září loňského roku jsme se naposledy rozloučili s panem **Romanem Hedvičákem**, staropackým strojvůdcem ve výslužbě a v neposlední řadě rovněž členem základní organizace Federace strojvůdců Trutnov.

Když tato vzpomínka na našeho kolegu



Roman Hedvičák

Psal se rok 1966. Bylo mně tehdy jedenadvacet let a jakožto mladý strojvedoucí hradeckého lokomotivního depa jsem jezdil na zálohách a vlečkách hradeckého nádraží. Byl bych patrně ještě dlouho neznal nic jiného než šestát, pátá, harfa, ostrov a z návštěvidel jen bílou a modrou, ale postupující elektrizace Hradce a přilehlých tratí převrátila můj život na ruby. Prostě a krátce, místo vratných stanic Nymburk, Česká Třebová, Praha učili jsme se vyslovovat a znát Turnov, Trutnov, Liberec. Čírou náhodou jsem se dostal do vystřídací skupiny Hradce–Liberec. Byl jsem pochopitelně štěstím bez sebe, jednak proto, že už nebudu jezdít na čtyřistačtrnáctkách, ale na opravdu rychlíkových čtyřistapětasedmdesátkách, a jednak proto, že poznám svět.

Začátky byly více než těžké, ale za nějaký čas jsme se už otrkali a přestali mít strach z velkých stoupání a hrůzu z libereckého bludiště kolejí. A jak jsme více a více znali trat, začali jsme také více a více si všímat okolí. A tady vlastně začíná můj příběh.

Jednou onemocněl „můj“ pomocník Říša a místo něho nastoupil kamarád Pepa, který už na této trati jezdil dříve. Všechno probíhalo normálně, ale když jsme vyjeli ze železniční stanice Semily, Pepa mně důrazně upozornil: „*Tady se píská!*“

Koukám, na trati se nic neděje, závory zavřené, pískáček také žádný. Ale to už se Pepa chopil rukojeť pístů a houká jako pomínutý. Pak přeběhne na moji stranu a mává. Vidím u tratě hezký domek, velkou zahradu, pořad nechápu, na koho Pepa mává. Ale už ve mně hrklo, už to vidím. V zahradě je velká kupa sena a u té kupy dívka v plavkách shrabuje seno a usmívá se. Dívka jako obrázek, jako lusk, jako ... já nevím, co mě za těch pár vteřin napadlo, ale to už jsme se přehnali kolem a byli daleko pryč. Honem jsem za tepla vyzvídal na kamarádovi, co a jak, ale ten toho nevěděl o moc více než já. V duchu jsem si řekl: „*Ta a žádná jiná.*“ Lehko se to řekne, ale hůře už provádí.

Nikdy jsem se netěšil do práce tak jako tenkrát, div jsem si nedělal čárky na dveře a nemazal den po dni, kdy už konečně pojedou okolo neznámé dívky. Když konečně vytoužený den nastal, šlapal jsem už o hodinu dřív, než jsem měl, okolo své mašinky, dělal jsem, že pečlivě prohlížím, kládívkem ůkal, ale myšlenkami byl úplně jinde, už jsem byl v duchu v Semilech, na oně zahradě.

A pak jsme vyrazili. Ještě nikdy se mi nezdála cesta do Semil tak dlouhá, jízdní doby tak pomalé a moje mašinka tak líná. Ale dočkal jsem se. Už je tady Stará Paka, Košťálov,



Poslední otočení Josefa Calábka v Olomouci

V polovině prosince nastal den, kdy náš kolega a kamarád **Josef Calábek** nastoupil na směnu, která byla jeho poslední ve funkci strojvůdce.

Josef v letech 1971 až 1975 vystudoval SPŠE v Mohelnici a 30. června pětasedmdesátého roku nastoupil k tehdejšímu ČSD. Brzy začal pracovat jako pomocník strojvedoucího, což byl jen malý krůček od toho, aby i on sám nastoupil na kurz pro strojvedoucí. Zákonitě zkoušky na elektrickou trakci složil v roce 1980.



Většinu své strojvůdcovské kariéry strávil na nákladní dopravě, a tak nebylo žádným překvapením, když se i on dostal v prosinci 2007 do nově vzniklé společnosti ČD Cargo.

Slavnostním posledním otočením jsme mu chtěli nejen poděkování za práci, kterou vykonal ta desetiletí na dráze, ale také vyjádřit naše kamarádství.

Zároven je naší milou povinností poděkovat také Josefově manželce Anně, kterou

jsem na této malé slavnosti velmi rádi rovněž přivítali, za celoživotní podporu, pomoc a trpělivost, které je při takovém povolání to nejdůležitější.

Našemu Josefovi přejeme, ať ve zdraví a rodinné pohodě užívá zaslouženého odpočinku a těšíme se, že se budeme dále setkávat na akcích, které budeme s naší základní organizací Federace strojvůdců pořádát.

Za všechny kolegy Evžen Mikolajek, ZO FSCR Olomouc – Cargo

časopisu Železničář, vydávaného tehdy dopravním nakladatelstvím NADAS.

Předmětná vydání časopisu máme díky bohatému archivu kolegy Ondráčka nyní dokonce k dispozici, a tak našim čtenářům můžeme obě povídky po čase znovu nabídnout. Jsme

zahrady doletěl. K matici, k zavláčce? To se mi nezdálo, otevřel jsem na tendru skříňku a koukám, co by se hodilo. Vidím láhev od piva a říkám si: „*Ano, to bude ono, dopis dám dovnitř a vyhodím ven.*“ Když jsem roloval dopis do ruličky a stihl do hrdla láhve, připadal jsem si jako trosčník na pustém ostrově a tak jako on vkládal i já s dopisem veškerou naději. Když jsme se blížili k oně zahradě, houkal jsem už z dálky, aby mne ona dívka slyšela. Bude doma? Zamává? Uvidí láhev? Schválně jsem přibrzdil, je vyhráno! Za oknem se objevila její rozesmátá tvář a mává. Rozmáchl jsem se, co stísněné prostory strojvůdcovské budky dovolovaly, a láhev hodil.

Ale běda. Nikdy před tím jsem z jedoucí lokomotivy nic neházel, a tak jsem špatně odhadl, a láhev hodil. Rozmáchl jsem se, co stísněné prostory strojvůdcovské budky dovolovaly, a láhev hodil. Ale běda. Nikdy před tím jsem z jedoucí lokomotivy nic neházel, a tak jsem špatně odhadl, a láhev hodil.

dl vzdálenost a láhev místo na zahradu letěla do příkopu u tratě. Jen jsem ještě stačil dívce ukázat, že jsem něco vyhodil, a už jsme zase byli daleko pryč.

Pak nastaly dlouhé dny, kdy jsem den co den chodil do vrátnice, zmítán pochybnostmi, jestli pro mne, vlastně pro Pepu, nebude ve vitrině dopis. Až jednou, srdce mi poskočilo, růžový dopis – Josef Macák, lokomotivní depu Hradec Králové. A dopis psaný jemnou ženskou rukou. Rychle jsem dopis vyzvedl, nedočkavě roztrhl a četl: „*Drahý Pepo, líbám tě ... přijed' v neděli*“ rychle přeskakují řádky, „*... tu husu jsem pro Tebe zařízla ... Tvoje teta.*“ Oblíče se mi nejprve protáhl zklamáním, potom i strachem, co řeknu Pepovi, že jsem si dovolil rozdělat dopis psaný skutečně jen pro něho. Napsal jsem omluvný list, vložil i s roztrženým dopisem do velké obálky a dal zpět do vitríny. A chodil dál čekat na ten pravý. A dočkal jsem se. Přišel. Sice jen pohlednice, ale byla tady. S adresou Josef Macák a spol. a jenom s dvěma větami: „*Děkuji Vám za hezký dopis a přeji Vám do nového roku všechno nejlepší. Hlavně aby Vám nezamrzly lokomotivy.*“ A to nejdůležitější bylo na konci. Byla tam adresa a jméno. A já jsem cítil, že mám z polovice všechno vyhráno.

Potom už mělo všechno jiný a prudší spád. Zapnul jsem své mozkové závitý naplno a dopis stíhal dopis. A tak se tenkrát na km 101,2 ozyvalo zvláštní houkání, které neznamenává žádný předpis. Já vždycky visel na pístěle a pomoci ní jsem tokal jako tetřev. Dívka už čekala, smála se, mávala a já též a byli jsme šťastni.

Ovšem nebylo vždycky posvícení, někdy jsem houkal marně, a to se mi hned svět zdál černý a byl bych vždycky málem brečel. Vztekly. Pamatuji si, jak jsem jednou, bylo to v sobotu večer, jel opět okolo, pískal, ale za okny tma. Žádné zamávání, žádný úsměv. Vrtalo mi to hlavou, kde asi může být, chytla mě i dávka žárlivosti. Jel jsem dál a najednou vidím, že na přírodním parketu, který je snad 20 metrů od trati, se koná zábava. A jak už jsem byl v té žárlivosti, ihned jsem si představil, jak tam asi

přesvědčení, že rozhodně stojí za přečtení!

A dodejme ještě, že za laskavý souhlas s opětovným zveřejněním redakce děkuje paní Boženě Hedvičákové, která také vlastně byla hlavní aktérkou příběhu Píšťala, který zde otiskujeme jako první.

Marek Poláček

vytáčí s jiným. Rychle jsem přibrzdil vlak, jel okolo parketu krokem, pískal na pístůlu naše znamení a očima hlтал taneční páry. Pískal jsem tak silně, že hudebníci koukali, zřejmě jako na bláznů, ale mně to bylo jedno. Dívku jsem ovšem neviděl, a tak jsem pokračoval v jízdě dál. Teprve mnohem později jsem zjistil, že byla nemocná a v tu dobu už dávno spala. A tak jsem se v duchu omluvil těm na té zábavě, že kvůli mé hlouposti přišli o jeden taneční kousek. Nechtěl bych se jim tenkrát dostat do rukou.

A čas plynul dál. Stále jsem přemýšlel, jak se seznámit osobně, jak a kam pozvat svoji milou na první schůzku. Až jednou jsem si v Turnově v depu přečetl plakát, že se koná Podkrkonošský jarmark v Semilech. Řekl jsem si „hop, nebo trop“, napsal krátký dopis, přijedu na jarmark v tolik a v tolik, jestli chceš, čekej na mne na nádraží. Dostal jsem kladnou odpověď. Teď nastaly horečné dny shánění nového obleku, bot, abych byl jak ze škatulky, jen abych udělal co nejlepšího dojem.

Když jsem v Semilech vystupoval z rychlíku, nijak lehkou mně nebylo, měl jsem trému, ale hlavně mně šlo o to, jestli už moje milá není zadaná. Oba dva jsme se již viděli na dálku, ale všechno, co jsem viděl z lokomotivy, nebylo nic proti tomu, co jsem viděl před sebou. Prostě balada. I všechno ostatní předčilo moje očekávání.

A co dodat dál? Našli jsme v sobě zalíbení a dál už naše láska pokračovala jako tisíce jiných lásek. A než se rok sešel s rokem, byla svatba. Veselá. Někteří moji kamarádi z depa byli na té svatbě a ten den snad všechny vlaky jezdily okolo pomalu, pískání nebralo konce, kamarádi vyklonění z okének a dvířek lokomotiv pokřikovali, abych za ně tahal za „šmytec“, že by za mne vzali tu svatební noc, což jsem z pochopitelných důvodů odmítl.

A tak pomalu končí můj příběh. Přestože je tomu už šest let, co sedlám lokomotivu v jiné výtopeně než hradecké, kamarádi z Hradce stále nezapomínají a mávají a pískají na pozdrav. A že my, národ železničářský, jsme také velmi upovídaní, příběh se rozletěl široko daleko do kraje. A tak nám mávají na pozdrav nejen Hradečtí, ale i hoši z Brna, Vršovic, Liberce. Máváme a smějeme se na sebe. A je nám fajn. A když s manželkou a našim pětiletým synkem stojíme venku na zahradě, před námi rachotí vlak a z čadící lokomotivy se na nás směje umouněná četa a kluk se ozve „*tati, ten postrk do toho ale nemydli!*“, smějeme se se ženou a vzpomínáme na doby, kdy jsem takhle jezdil okolo já, a jak jsem si pomoci pístůly vypískal nejen manželku, ale i devadesát korun dětských přídavků.

Roman Hedvičák

Poznámka: Povídka byla původně zveřejněna v dvojčísle 23-24/1975 časopisu Železničář. Autor s ní získal druhou cenu v soutěži literární tvorby železničářů.

Zaslouží naše uznání

Náš kolega a člen základní organizace Federace strojvůdců ČR Bohumín, pan **Rostislav Nepokoj** je dlouholetým dárcem krve, a tak již po zásluze i držitelem ocenění Zlatého kříže III. stupně Českého červeného kříže.

Za jeho mimořádně lidský přístup, kterým je právě dárcovství krve, mu děkujeme a do dalších let tomuto našemu kolegovi přejeme hlavně pevné zdraví a mnoho úspěchů nejen ve výkonu našeho náročného povolání, ale také v osobním životě.

Výbor a ostatní kolegové ze ZO Bohumín

Parní vodárna Střekov

Nejen v rámci Dnů evropského kulturního dědictví, ale především v každou první sobotu od jara do podzimu, popřípadě po dohodě i v jiné termíny, lze navštívit expozici v bývalé drážní vodárně v Ústí nad Labem-Střekov. Expozice sama není úplnou novinkou, neboť vodárna je opravována a dávána do pořádku dlouhé roky. Novinkou ale je, po více než čtyřiceti letech, provoz parního stroje pro pohon vodní pumpy pod parou.

Zprovozněn byl nejen renovovaný původní parní stroj z roku 1873, ale i kotel. Ten je o pár let mladší, je z roku 1911. Po dlouhé a náročné opravě a provedení všech státem požadovaných zkoušek byl 8. září 2018 roztopen oheň pod kotlem a parní stroj se mohl rozběhnout na páru. Funkčnost parního stroje byla před tímto okamžikem několik let prověřována náhradním způsobem – pohon stlačeným vzduchem. Dobrá práce při záchraně technického zařízení včetně péče o vodárenskou budovu vyústily ve vyhlášení vodárny za Národní technickou památku.

Parní vodárna byla postavena v roce 1873 společností Rakouské severozápadní dráhy v rámci výstavby úseku trati z Lysé nad Labem do Střekova s odbočkou do Ústí, tzv. polabská dráha. Ve střední části se nachází vlastní strojovna se stojatým parním kotlem (výrobce Josef Pauker a syn, Vídeň) a původní parní stroj z období zprovoznění o výkonu pěti koňských sil. Stroj poháněl čerpadlo umístěné ve studni (hloubka cca 24m), do které voda proudila uměle vybudovanou štolou přímo z toku řeky Labe. Čerpanou vodou byly plněny dvě nádrže v prvním patře o celkovém objemu 110 m³, z kterých voda samotíž proudila potrubím do vodních jeřábů v kolejišti Střekovské stanice, kde strojní čtyři parní lokomotivy dobíraly vodu do tendru (zásobník, případně zásobní vůz s vodou trvale spojený s lokomotivou). V roce 1911 byl vyměněn původní kotel za nový, původní parní stroj však zůstal až do konce provozu beze změn (*na dvojici snímků*). Po více než stoletém provozu vodárna dosloužila až koncem 70. let minulého století.

V době, kdy je nyní expozice parní vodárny otevřena návštěvníkům, ji navštěvují stovky zájemců doslova z celé republiky. Aby ne! Vždyť je to jediná zachovalá a funkční drážní parní vodárna v celé republice. Na dotaz, odkud návštěvníci jsou, jsme už slyšeli odpovědi, že přijeli z Brna, Ostravy, Šumavy, Prahy, Berouna, Kolína, Litvínova i odjinud. Většina jich ale bývá z Ústí nad Labem a okolí.

O vodárnu se po celou dobu vzorně starají členové spolku Zubrnické museální železnice. I v letošním roce bude vodárna otevřena od dubna do října, a to v již zmíněnou každou první sobotu v měsíci od 10 do 18 hodin. Bližší informace si všichni zájemci o prohlídku expozice mohou najít na webových stránkách Zubrnické museální železnice (<http://www.zmz.cz/>), e-mail: spolek@zubrnickazeleznice.cz, tel. +420 728 484 270.

A dodejme ještě, že vše, o čem zde píšeme, je konáno pod motivem: „*Náš parní stroj Vás přenese do doby, kdy jediným zdrojem pohybu byla pára.*“

Josef Oliva, Ústí nad Labem

Foto: Jaroslav Schwarz



Vaška Krále vítala tradiční klatovská ohnivá fontána

Dne 6. prosince 2019 ukončil svou poslední jízdu celoživotní práci na naší železnici, strojvůdce ČD OCP Západ – PP Klatovy, jinak také dlouholetý předseda základní organizace FS Klatovy **Václav Král**. Na nástupišti pak byl přivítán tradiční klatovskou ohnivou fontánou.

Na snímku je Vašek, mezi kolegy přezdívaný „Zajíc“, při jízdě svého posledního rychlíku R 779 od Železné Rudy na lokomotivě 754 078-4. Právě touto jízdou završil svoji pětáctiletou kariéru strojvůdce na mnoha řadách lokomotiv a na všech druhích výkonů.

Po posledním otočení na klatovské točně a ukončení služby u strojmistra následovalo neformální posezení v hospůdce „Na Bidle“, kde rodina, kamarádi a kolegové popřáli Vaškovi hodně zdraví, štěstí a spokojenosti, stejně jako elánu do dalších mnoha let nyní již důchodcovského života. K přání se připojují členové výboru klatovské ZO Federace strojvůdců, strojmistři a kontrolori vozby.

Akce byla zakončena zpěvem, který má Vašek rád.

Text a foto: Pavel Král, syn a člen výboru ZO FS Klatovy

Kuželky Tandemy a MČR železničářů

Pod patronátem prezidia Federace strojvůdců České republiky se dne 22. října loňského roku v České Třebové uskutečnil 2. ročník turnaje železničářů v kuželkách. Akce tandemy na 200 hodů sdružených se zúčastnilo 31 dvojic. Nejlepší si vedla dvojice Miroslav Šnejdar starší a mladší. Skvělým náhozem 972 bodů zvítězili před dvojicí Pavel Jiroušek a Jiří Hetych, kteří shodili 937



kuželek. Na třetím místě se umístili Michal Pytlík a Radim Kočí s 910 body. Celá akce byla nejen pro členy FS, ale i ostatní železničáře součástí tréninku na Mistrovství České republiky železničářů.

Kuželkářské Mistrovství ČR železničářů na 2 x 120 hodů sdružených se uskutečnilo v Olomouci ve dnech 12. a 13. listopadu 2019 a samozřejmě se ho zúčastnilo i několik strojvedoucích, a sice střídavými úspěchy. V kategorii muži nad 45 let skončil jako čtvrtý Jaroslav Kolla, výkonem 1069 bodů. Desátý resp. jedenáctý pak byli František Hnilica a Miroslav Bahula. V kategorii muži do 45 let se do finále dostal Jiří Kratoš. Celkové výsledky najdete na webu: <https://url.cz/3ztPO>; <https://url.cz/MztP5>.

Při společném posezení mezi hracími dny si pořadatelé, a samozřejmě nejen z řad členů Federace strojvůdců, posteskli nad věkovou skladbou účastníků. Na tento pěkný sport se totiž nedaří lákat naše mladé železničáře, potažmo členy naší profesní odborové organizace. A to je velká škoda.

Kuželky se přitom dají hrát do pozdního věku. Příkladem, i když ne zářným, jsem já osobně, kdy jsem ve věku 69 let sice skončil s organizací sportovních akcí, ale i nadále doufám, že budu své mladší kamarády kuželkáře dále na drahách kuželen pěkně prohánět. A byl bych opravdu rád, kdybych se mohl utkávat s kuželkáři, kteří by mohli být mými vnuky.

František Hnilica



Svoji poslední směnu před odchodem do zasluženého důchodu odjel náš kolega Libor Domecký ve čtvrtek 19. prosince 2019. Na ČSD nastoupil v roce 1973, po roce 1990 se stal předsedou základní organizace FS Karlovy Vary. Členové karlovarské Federace strojvůdců přejí Liborovi hodně zdraví, spousty šťastných dnů a klidné prožití důchodového času

Společenská rubrika



Dne 8. února oslaví krásné životní jubileum 60 let člen prezidia Federace strojvůdců České republiky za Oblast Praha, kolega **Jiří Šafařík**. Vše nejlepší, pevné zdraví a hodně sil do další nelehké odborové práce mu přeje výbor a všichni členové základní organizace v Mladé Boleslavi. K blahopřání se připojují kolegové z prezidia FSCŘ, členové URK a redakce a redakční rada ZS.

Koncem loňského roku oslavili krásné jubileum 60 let strojvedoucí **Zdeněk Svoboda** a strojmistři **Petr Dulkaj**. Počátkem letošního roku slaví své 60. narozeniny kolegové **Jarda Vyzvžil** a **Míra Vincenc**. Všem jim přejeme do dalších let hodně štěstí, pevné zdraví a pohodu v profesním i soukromém životě. Kolegové ze základní organizace FS Česká Třebová

Na konci roku 2019 odešli do zasluženého důchodu dva naši kolegové. V listopadu to byl pan **Petr Kubát**, strojvedoucí ČD Cargo – PP Týniště nad Orlicí, a v prosinci pan **Jaroslav Friede**, strojvedoucí ČD PJ Trutnov. Oběma přejeme hodně zdraví a spokojenosti do dalších let. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Meziměstí

Z provozního pracoviště Nymburk ČD odešel 15. ledna do důchodu náš kolega **Lubomír Pohl**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

Devatenáctého ledna oslavil významné životní jubileum 60 let kolega, bývalý člen výboru a současný člen revizní komise základní organizace FS Tanvald **Jaroslav Morgenstern**. Výbor a členové tanvaldské ZO Federace strojvůdců mu přejí do dalších let vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a pohody.

Prvním jablunkovským jubilantem v letošním roce je náš kolega **Karel Hrycek**, strojvedoucí PJ Ostrava a člen naší základní organizace FS Jablunkov, který 18. ledna oslavil své významné životní jubileum 60 let. Karla všichni známe jako nesmírně pracovitěho a obětavého člověka, který nikdy nezkaží žádnou „srandu“! I my, jeho kolegové, se připojujeme ke gratulantům. Přejeme Ti, Karle, do dalších let pevné zdraví, štěstí a rodinnou pohodu! Výbor a členové jablunkovské ZO

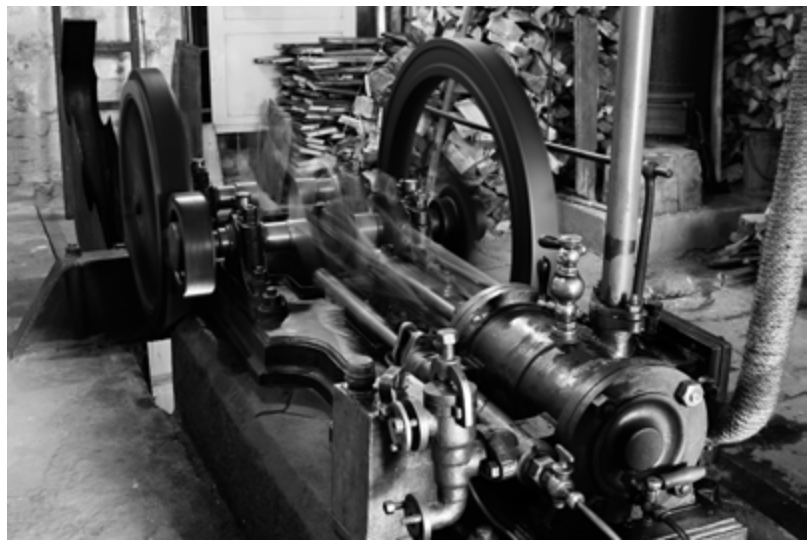
Koncem loňského roku ukončili svoji profesní kariéru strojvůdci **Zdeněk Špína**, **Vladá Herman**, **Jirka Stránský**, **Zdeněk Havran**, **Ládá Simon** a strojmistři **Pavel Kocián**. Všem jim děkujeme za práci odvedenou na dráze a přejeme do dalších let jen to nejlepší, spokojenost a hlavně pevné zdraví. Kolegové a kamarádi ze ZO Federace strojvůdců Česká Třebová

V příštích dnech budou svá životní jubilea slavit i naši kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Děčín – rovnou sedesátku již prvního února **Rudolf Barvík** a jen o den později rovněž **Jan Filaus**. Osmý únor bude dnem, kdy své 75. narozeniny oslaví **Milan Kočí**, a 16. února se krásných 84 let dožívá **Antonín Horák**. Výbor a ostatní členové děčínské ZO všem oslaveným srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí jen to nejlepší, spokojenost a především pevné zdraví.

Dvanáctého února oslaví sedmdesáté narozeniny náš kolega **František Řehák**, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Navštivte penzion Real

Penzion Real v Bedřichově v Jizerských horách vám i v roce 2020 nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Bližší informace na www.ubytovani-bedrichov.eu, kde je také v provozu rezervační systém.



Původní parní stroj střekovské drážní vodárny



Snímek L. Zalabáka z olomouckého Mistrovství ČR v kuželkách železničářů



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscrcz.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Mikolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdců: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscrcd.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

