



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Sněmovní hospodářský výbor se zabýval novelou zákona o dráhách

Poměrně rozsáhlá aktuální novela zákona číslo 266/1994 Sb., o dráhách, která vedle několika pozměňovacích návrhů obsahuje i takzvaný sankční systém strojvedoucích, se již stala předmětem jednání poslanců Parlamentu České republiky. Třetího února se jí na svém zasedání zabýval hospodářský výbor, na němž návrh novelizace zákona předložil předseda podvýboru pro dopravu Martin Kolovratník. Naše profesní odborová organizace považuje za pozitivní, že v diskuzi k druhému z návrhů, obsahujícímu pro nás v stávající podobě právě onen velmi problematicky nastavený sankční systém strojvedoucích, zaznívaly mnohé z oponentních připomínek, jež Federace strojvůdců již ve stádiu přípravy této legislativní změny předložila Ministerstvu dopravy ČR, Drážímu úřadu i dalším institucím, jež se na ní podílely. A je nutno připomenout, že v mnoha těchto názorech a kritických podnětech se shodujeme například s Dráží inspekcí, sdružením ŽESNAD a z dopravců v neposlední řadě i Českými drahami.

V diskuzi nad tímto pozměňovacím bodem zákona jsme díky streamu přenášenému na webových stránkách Poslanecké sněmovny mohli slyšet i to, že někteří přítomní členové hospodářského výboru vznesli své výhrady k tomu, že podle předloženého návrhu ze všech provozních profesí na železnici se z těžko pochopitelných důvodů tresty za vznik mimořádné události mají týkat výhradně strojvedoucích. Zazněly i pochybnosti, zda

je vůbec vhodné v případě připravovaných sankcí srovnávat situaci v železniční dopravě s dopravou silniční. Mezi vznesenými dotazy také bylo, zda tvůrci sankčního systému vzali vůbec v úvahu, že železniční dopravci, zejména České dráhy, již mají vlastní postupy a nástroje, jimiž jsou schopni tuto problematiku se svými zaměstnanci účinně a efektivně řešit. Ve svém hlasování pak přítomní poslanci rozhodli, že tento návrh nebyl přijat.

Musíme si však uvědomit, že tímto proces

sněmovního projednávání návrhu novely zákona, předkládané včetně sankčního systému strojvedoucích, ani zdaleka nekončí. Vůbec totiž nelze pochybovat o tom, že nás čekají ještě mnohá náročná jednání, v nichž Federace strojvůdců bude stále a znovu trpělivě vysvětlovat, proč a v čem konkrétně je pro naši profesní odborovou organizaci tento návrh tak problematický. A pokud bychom už například měli tolerovat ustanovení o pozastavení platnosti licence pro výkon profese

Sankce nezvýší bezpečnost provozu

Na jiném místě tohoto vydání našeho časopisu je zpráva Dráží inspekce vycházející ze statistických údajů roku 2020. Kladným zjištěním je, že meziročně došlo k poklesu mimořádných událostí o 78 případů. Zde však nutno připomenout, že v důsledku pandemie Covid-19 došlo k útlumu osobní i nákladní přepravy. Komplexní pohled na vývoj MU za uplynulých deset let přináší tabulka I, kterou najdete v příloze k tomuto článku.

Pro strojvedoucí je důležitým údajem počet nedovolených jízd za návěstidla. Pohled na uplynulých deset let poskytuje tabulka II. Znepokojivé je to, že od roku 2011 dochází k růstu těchto nežádoucích případů. Zásadním faktem ovšem zůstává skutečnost, že u většiny nedovolených jízd za návěstidla – ať už se jedná o jízdou vlaků nebo o posun – nedošlo k žádným následkům v podobě ztrát na lidských životech, poškození zdraví nebo k hmotným škodám. Železnice tak stále patří (k nelibosti některých bulvárních „rádobyznalců“) k nejbezpečnějším druhům dopravy.

O to méně pochopitelný je návrh sankčního systému strojvedoucích, který má být součástí připravované novely zákona o dráhách. Zásadní nesouhlas s tímto návrhem již vyjádřila předešlá Federace strojvůdců České republiky. Viz i článek prezidenta Federace strojvůdců České republiky Jaroslava Vondrovicе otištěný na titulní straně Zájmu strojvůdce č. 2/2021. Nesouhlas s navrženým sankčním systémem vyjádřilo mimo jiné například i Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ, ale kritické připomínky v neposlední řadě i zde již zmíněná Dráží inspekce.

Je smutné, že pod vlivem mediálního tlaku po několika loňských tragických mimořádných událostech (Permink 7. července, Český Brod 14. července), kde bohužel došlo ke ztrátám na lidských životech a zranění většího počtu osob, jsou především strojvedoucí označováni za hlavní bezpečnostní riziko. A to bez ohledu na to, že nebyly komplexně posouzeny všechny okolnosti vedoucí až ke vzniku MU. Např. do slova nebezpečné znění článku č. 66 předpisu provozovatele dráhy D1 o rychlosti 100 km/h při jízdě podle rozhledových poměrů, ale i jiné.

Nehrajme si na soudce a ctěme presumpci nevin, která by měla platit nejen při řízení podle trestně právních předpisů. Dráží inspekce šetřila v roce 2020 v souladu se zákonem o dráhách celkem 44 mimořádných událostí. Ke dvanácti MU (v době předání článku redakci ZS) vydala D1 závěrečnou zprávu. V šetření je dosud 32 mimořádných událostí. Z počtu šetřených MU se jednalo v třinácti případech o srážky vlaků se silničními vozidly na přejezdech, dvakrát o srážky tramvajů, v sedmi případech došlo ke srážce drážních vozidel. Vína strojvedoucího byla podle závěrečné zprávy D1 prokázána pouze v jednom případě, a sice MU u Perninku ze dne 7. července 2020. Dopejme tedy Dráží inspekci potřebný klid a čas k práci a ctěme ono biblické „nesuďte a nebudete souzeni“.

Jakékoliv sankce nenahradí důkladný systém teoretické přípravy a praktického výcviku nejen nových strojvedoucích, ale i ostatních provozních zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravců. K tomu i stejně zpracovaný systém periodického školení a dalšího vzdělávání všech provozních profesí. Ale také existence zákonných norem a vnitřních předpisů, které nebudou jen diktátem provozovatele dráhy. Provozních (vnitřních) předpisů, které vzniknou v součinnosti erudovaných odborníků provozovatele dráhy, dopravců, Drážího úřadu, Dráží inspekce a samozřejmě i odborových organizací zastupujících rozhodující profese v železničním provozu.

Závěrem těchto řádků chci vyslovit převšednění, že vytváření systému sankcí povede jen k odchodu těch nejzkuštěnějších kolegů, kteří obětovali železniční nejlepší léta svého života. A právě to pak může být i spouštěcím mechanismem ke vzniku dalších zcela nežádoucích a zbytečných mimořádných událostí. To by si měli iniciátoři tohoto „honu“ na strojvedoucí včas uvědomit.

Vladimír Selucký

strojvedoucího v konkrétních závažných případech, kdy v krátké době dojde k opakovanému projevu návěstí Stůj, tak je zároveň potřeba už nyní zdůraznit, že zejména předjetým návrhem nyní stanovená výše finanční sankce, jež by mohla být uplatňována už při jednotlivých pochybeních strojvedoucích, je pro nás naprosto nepřijatelná!

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců
České republiky

Vectron nejen pro zkušební okruh

České dráhy převzaly od společnosti Siemens Mobility další, celkově již jedenáctou vicesystémovou lokomotivu Vectron. Tento stroj bude ovšem pronajímán i pro testování různých typů kolejových vozidel na zkušebním okruhu Výzkumného ústavu železničního (VUZ) ve středověské Velimi. Pro tento účel má být vyhrazeno cca dvacet procent kapacity, ta zbývající případně na výkony v čele dálkových vlaků ČD nejen po celé republice, ale i v zahraničí. Lokomotiva má být i v čele vlakových spojů vedených dosud hnacími vozidly řad 380 či 1216. Jak je patrné ze snímku, stroj byl opatřen atraktivním speciálním polem s reliefem velimského testovacího okruhu Zkušebního centra VUZ.

Lokomotiva Siemens Vectron 193 902 je schopna provozu na čtyřech hlavních napájecích systémech používaných v Evropě. Vedle jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS bude vybavena GSM-R a dálkovou diagnostikou. Hnací vozidlo disponuje jmenovitým trakčním výkonem 6 400 kW a nejvyšší provozní rychlostí 200 km/h. Speciálně pro použití na zkušebním okruhu má však zvýšenou maximální rychlost až na 210 km/h.

Marek Poláček

Rozhodné jednání

Velmi potřebný příklad vzorné spolupráce mezi strojvedoucími a vlakovou četou poskytl dne 24. ledna 2021 u vlaku R 884 Slovácův expres strojvedoucí Josef Šnyřech z ČD – OCP Východ, PP Olomouc a přerovská vlaková četa (ČD-ZAP Olomouc) v sestavě vlakovodců Jan Handl a průvodčí Denisa Rohová. Po zastavení vlaku u osoby v bezvědomí v uzlu Praha ihned zahájili nepřímou srdeční masáž, průvodčí dle telefonických pokynů operátorky Zdravotnické záchranné služby instrovala své kolegy v průběhu zásahu až do příjezdu profesionálních záchranářů.

Rozhodnost při vedení Os 8846 (Praha–Beroun) dne 28. ledna 2021 prokázal strojvedoucí Richard Havlíček z ČD – OCP Západ, PP Plzeň. V prostoru Černošic bezpečně zastavil před osobním automobilem uváženým v průjezdném průřezu koleje po předešlé silniční havárii. Tím zabránil ohrožení životů a zdraví cestujících a značné škodě.

Všichni jmenovaní prokázali rozhodnost a připravenost řešit i neobvyklé situace v provozu. Za vzornou reprezentaci Českých dráh si zaslouží i toto veřejné uznání.

Vladimír Selucký



Recept na zlepšení situace na přejezdech existuje

Na konci listopadu jsme zveřejnili článek „Zrušit zbytečné přejezdy!“, přičemž to nebylo poprvé, co jsme loni této závažné problematice věnovali pozornost. Mezitím svůj záměr právě oním rušením přejezdů zlepšit situaci v oblasti bezpečnosti provozu veřejně deklarovala také Správa železnic. A že je to opravdu nutné a potřebné, o tom se nám až příliš často dostává až alarmujících důkazů. Jen za první měsíc tohoto roku totiž došlo na přejezdech k sedmnácti střetnutím železničních a silničních vozidel, při nichž byly bohužel usmrceny čtyři osoby a dalších šest zraněno. Oproti loňsku jde o nezanedbatelný nárůst, neboť v lednu 2020 těch střetnutí bylo jedenáct a při stejném počtu zraněných byl usmrcen jeden člověk. Ne zodpovědné chování mnoha řidičů-hazardérů na železničních přejezdech lze ostatně doložit i na konkrétním příkladu jednoho dne, a to čtvrtka 14. ledna 2021, kdy silniční komunikace pokryly cca dva centimetry sněhu!

Na přejezdu P2800 v Dobrušce na trati Nymburk–Mladá Boleslav (071) byla přerazena břežna závor. Ke střetnutí automobilu s vlakem Pn 62101 došlo na přejezdu P8165 v traťovém úseku Huštěnovice–Napajedla, kde se kříží místní komunikace s tratí Břeclav–Perov (330).

U Karlštejna uvázlo auto na přejezdu P276, i v tomto případě šlo o místní komunikaci a zde trať Praha–Beroun (171). Další přerazené závorové břežno, tentokrát osobním autem, je z tohoto dne evidováno na přejezdu P7258 Holešov – místní komunikace/trať 303 Kojetín–Válašské Meziříčí. V traťovém úseku Halenkov–Nový Hrozenkov tratě 292 Vsetín–Velké Karlovice došlo ke střetnutí Os 13267 s osobním autem na přejezdu P8095 na

účelové komunikaci. Do této nelichotivé statistiky se zapsal taktéž řidič nákladního automobilu uváženého na přejezdu P5272 se silnicí II/345 u Chotěboře (trať 238 Pardubice–Havlíčkův Brod).

K nebezpečné situaci došlo i v traťovém úseku Zbraslavice–Malešov, kde uvážené osobní auto ohrožovalo bezpečnost železničního provozu na přejezdu P5982 na účelové komunikaci (trať 235 Kutná Hora–Zruč nad Sázavou). A jen díky pozornému a odpovědnému výkonu služby strojvedoucího vlaku Sp 1914 nedošlo ke střetu v traťovém úseku Dačice–Telč, kde uvážený nákladní automobil zůstal v průjezdném průřezu traťové koleje u přejezdu P6478 se silnicí III/40618 (trať 227 Kostelec u Jihlavy–Slavonice). Ostatně o tom, že se zde našemu kolegovi podařilo včas bezpečně zastavit, jsme pochvalně psali v článku „Nespouštěj oči z tratě“, zveřejněném v minulém vydání Zájmu strojvůdce.

Připomeňme, že v paragrafu 4 písmene a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích se uvádí: „Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen – a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu. Jak je ale zřejmé i z našeho přehledu, mapujícího dění na přejezdech 14. ledna 2021, bohužel u mnoha řidičů se potvrzuje absolutní neznalost těchto zásad. A co je ještě horší, jiní, kteří

o nich povědomí možná i mají, je záměrně zcela ignorují!

Negativnímu dění na železničních přejezdech by proto měla odpovídat neodkladně přijímaná opatření, tedy i uvažované zrušení až stovek těch křížení s tratí, jež přetrvávají na místech, kde jsou zbytečné, málo a jen příležitostně využívané, a tudíž nebezpečné silniční komunikace. Potřebný a hlavně dlouho očekávaný prostor pro ráznější postup konečně otevřel zákon z loňského 29. září pod číslem 403/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Uvedeným zákonem je novelizován také zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Novelou byl mj. do tohoto zákona zařazen nový paragraf 37a, který včetně nadpisu zní: § 37a – Rušení přejezdů. (1) Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která a) není delší o více než 5 km a b) nevede přes přejezd z nižšího stupněm zabezpečení. A k tomu připomeňme, že odstavce 2 a 3 tohoto zákona, účinného od 1. ledna 2021, ještě upravují postup silničního správního úřadu při správním řízení o zrušení přejezdu.

Na závěr tedy konstatujeme, že na zlepšení situace na železničních přejezdech nyní existuje potenciálně účinný nástroj. Jen půjde o to, aby byl náležitě a hlavně důsledně využíván.

Marek Poláček

Víte vlastně, kdo vás zastupuje? (II.)

Následujícími řádky chci navázat na článek se stejným názvem z č. 2/2021 ZS. Dodávám, že s jeho myšlenkami souhlasím. Jen pozornost laskavých čtenářů chci zaměřit do sféry, které s činností odborových organizací zdánlivě moc nesouvisí. Ale opravdu jen zdánlivě.

A tak se ptám: Víte, kdo vás zastupuje v našem zákonodárném sboru, tedy v obou komorách Parlamentu České republiky – Poslanecké sněmovně (PS) a Senátu? V místech vašeho bydliště nebo pracoviště? Jistě mnozí z vás odpoví, že ano. Někteří ne, protože se voleb nezúčastňují. Nebo po vykonání volebního aktu je už další dění nezajímá. A to je škoda, neboť řada zákonodárců kandiduje opakovaně a v PS nebo v Senátu pracují více volebních období. Někteří i více než dvacet let. Je tedy dobré vědět, kdo a jak vás zastupuje.

Každý senátor a poslanec skládá v souladu s Ústavou České republiky předepsaný slib: „Slibuji věrnost České republice. Slibuji, že budu zachovávat její Ústavu a zákony. Slibuji na svou čest, že svůj mandát budu vykonávat v zájmu všeho lidu a podle svého nejlepšího vědomí a svědomí.“ Slibem se zavazuje, že svůj mandát bude vykonávat v zájmu všech občanů. Tedy i těch, kteří odevzdali svůj hlas jinému kandidátovi, nebo se voleb nezúčastnili. Poslanci i senátoři jsou placeni ze státního rozpočtu, tedy i z vašich daní.

Nyní se podíváme blíže na činnost Poslanecké sněmovny ČR. Má 200 poslanců. Z toho 154 mužů (77 %) a 46 žen (23 %). Nejméně (5) je jich z Karlovarského kraje a pak 8 z kraje Libereckého. Nejvíce (26) ze Středočeského kraje, 24 z hl. města Prahy a 23 z kraje Jihomoravského. Počty 10 až 22 poslanců náleží ostatním devíti krajům. Poslanci se sdružují podle své stranické příslušnosti a politické orientace v poslaneckých klubech. Kromě

společných zasedání pracují v různých výborech a podvýborech. Problematikou dopravy se zabývá především hospodářský výbor, který má 24 členů, a jeho podvýbor pro dopravu o 21 členech. Na dobře přehledných internetových stránkách PS naleznete potřebné kontakty na jednotlivé výbory a podvýbory i ostatní kontakty. A také návrhy projednávaných zákonů, diskusní vystoupení poslanců, jak poslanci hlasují a řadu jiných zajímavých informací.

Jak jsem zde již uvedl, tak zákonodárci jsou placeni i z vašich daní. Jsou tedy i vaši zaměstnanci, kteří vás zastupují v zákonodárném sboru. A je samozřejmě dobré vědět, kdo a jak vás vlastně zastupuje. Mám návrh – pozvěte svého poslance/poslankyni na výborovou nebo členskou schůzi vaší základní organizace. Samozřejmě při dodržení současných protiepidemických opatření. Vyřídíte jim povolení k jízdě na hnacím vozidle. Ať vás doprovodí při vedení nákladního vlaku dlouhého několik stovek metrů v hluboké noci. Nebo při jízdě na motorovém voze řady 810 na regionální trati, kde je každých 200 až 300 metrů železniční přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži. Zaveďte je na nocležny, jejichž úroveň lze v některých případech označit jako podúroveň. Nechte je zhlédnout posun bez posunovače v krátkém technologickém čase a úkony s tím související v obrátových stanicích integrovaných dopravních systémů. Zkrátka to hlavní, co souvisí s výkonem náročné profese strojvedoucího. Tak, aby to pochopil i člověk bez příslušného technického vzdělání.

Domnívám se, že to podstatné jsem už uvedl. Věřím, že až bude takto vámi kontaktovaný poslanec/poslankyně později rozhodovat o přijetí či nepřijetí zákona týkajícího se železniční dopravy, tak se na jeho řádky bude dívat jinými očima, než před onou „exkurzí“

na elektrickém nebo motorovém hnacím vozidle. Oří, který už je mnohdy dávno v „technickém“ důchodu, ale stále vozí lidi i náklady potřebné pro život naší společnosti.

Vladimír Selucký

Optimalizace dalšího traťového úseku mezi Prahou a Berounem

Centrální komise ministerstva dopravy schválila záměr projektu optimalizace dalšího úseku trati Praha-Smíchov-Beroun, a to mezi Černošicemi a budoucí odbočkou Berounka. Cílem je zkrácení jízdních dob vlaků, zvýšení kapacity infrastruktury, zlepšení jejího technického stavu a zvýšení bezpečnosti provozu. Samotné stavební práce by se měly realizovat v letech 2024 až 2026. Projekt počítá s rekonstrukcí železničního svršku i spodku, mostních objektů a trakčního vedení. Výraznou modernizací projdou zastávky Černošice a Černošice-Mokropsy. Vybrané železniční přejezdy se odstraní, u dalších dojde k obnově jejich zabezpečení světelnými zabezpečovacími zařízeními se závorami.

Nová výhybna Kosoř rozdělí poměrně dlouhý traťový úsek Praha-Radotín-odbočka Berounka na dva, její využití bude především při operativním řešení provozních situací, případně mimořádnosti v provozu. Realizace stavby přispěje ke zvýšení atraktivity regionální i dálkové železniční osobní dopravy a zároveň bude k dispozici dostatek volných tras pro nákladní dopravu. Předpokládaná traťová rychlost v uvedeném úseku bude 120 km/h.

Zdroj: Správa železnic



Vyřazené kolejnice poslouží dobré věci

Dne 21. listopadu loňského roku došlo k přepravě třiceti použitých vyřazených kolejnic o délce 25 metrů ze Švestkové dráhy Čížkovice-Obrnice, kterou vlastní společnost AŽD, do Frýdlantu v Čechách.

Tamní spolek Frýdlantské okresní dráhy se za podpory Libereckého kraje snaží o obnovu úzkokolejné tratě do Heřmanic, kde byl provoz ukončen v roce 1976. Firma AŽD dala kolejnice z důvodu dobrého

hospodaření za tímto účelem k dispozici za cenu šrotu.

Na snímku je služební vlak 52443 Lovosice-Frýdlant v Čechách. Byl veden lokomotivou 749 039 AŽD, která právě dosáhla vrcholu stoupání tratě Česká Lípa-Liberec v Křížanech, kde čekala na protijedoucí osobní vlak od Liberce.

Text a foto: Pavel Mlejnek

Plánuje se rekonstrukce dvou stovek přejezdů

V rámci zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech Správa železnic loni zrekonstruovala celkem 155 úrovnových křížení za více než 1,5 miliardy korun. Modernizace přejezdů a jejich vyšší zabezpečení se podle sdělení SŽ projeví i v počtu nehod na přejezdech. Vloni došlo k 143 střetnutím, což je o 22 méně než v předchozím roce.

Plán na loňský rok počítal s úpravami 142 přejezdů, avšak podařilo se jich zrealizovat o 13 více. Na 95 místech se zvýšilo zabezpečení, na dalších šesti desítkách křížení spočívala rekonstrukce v instalaci moderních technologií nebo úpravě povrchu u přejezdových konstrukcí. Z hlediska zvyšování bezpečnosti bylo nejčastějším opatřením doplnění světelné výstražné signalizace závorami, a to v 41 případech.

Letos Správa železnic plánuje zrekonstruovat na 200 přejezdů za téměř dvě miliardy korun, na velké části z nich dojde ke zvýšení zabezpečení. Celkem 40 křížení tak získá k stávající světelné signalizaci také závoru. Ty se budou instalovat i na dalších 30 místech, která jsou dosud zabezpečena pouze výstražnými kříži.

Zejména preventivní význam bude mít vybavení osmi železničních přejezdů kamerovým systémem. Z hlediska bezpečnosti bude podstatně rovněž plánované zrušení jedenácti úrovnových křížení. K postupnému snižování jejich počtu by měly dále přispět legislativní úpravy, které nabylou účinnost od letošního roku. Více si o tom můžete přečíst v článku „Recept na zlepšení situace na přejezdech existuje“.

Správa železnic informuje, že prioritně přistupuje ke zvyšování stupně zabezpečení především u přejezdů, které jsou vyhodnoceny jako potenciálně rizikové. Jedná se o doplnění výstražných světel, instalaci závorových břev a nově také o moderní technologie kompozitových břev s LED diodami.



Tento pohled, který znají strojvedoucí po dlouhá léta své dosavadní služby, se má už brzy stát minulostí, nejprve na koridorových a pak i na dalších tratích (snímek Petra Dobiášovského)

Blíží se konec rychlostní signalizace venkovními návěstidly

Srozumitelná řeč železničních návěstí musí splňovat řadu předpokladů, mezi které zejména patří: • Dobrá viditelnost návěstidla na potřebnou vzdálenost ve dne i v noci. • Jasná rozlišitelnost z každé vzdálenosti. Různé návěsti se musí vzájemně rozlišit od okamžiku, kdy jsou viditelná. • Počet návěstních znaků a návěstních seskupení má být omezen, na absolutně provozně potřebný počet. • Důsledně sestavované návěstní znaky a návěstní seskupení. • Smysluplné návěstní znaky, které jsou pokud možno stejné pro den i noc. • Každý návěstní znak má být kompletní a nevyžadovat žádné vysvětlení. • Návěsti musí být rychle vnímatelné a jednoznačné. Tak musí být například údaje o rychlosti být udávány vždy se stejnou měrnou jednotkou, tedy buď v kilometrech za hodinu (km/h), nebo v desítné hodnotě (myriametru za hodinu nebo Mm/h). • Technická spolehlivost.

Vývojem času došlo u nás k zavedení tzv. rychlostní signalizace, která byla neustále zdokonalována. To znamená, že návěsti na návěstidlech nám signalizují, jakou rychlostí má jet vlak nebo železniční vozidlo za návěstidlem a jakou rychlost nebo návěst může očekávat u následujícího návěstidla. Tato návěstní soustava má za sebou již 60 let trvání.

Již v 19. století bylo zjištěno, že bílé světlo se nehodí pro návěstění na velké vzdálenosti, jelikož při určitých stavech atmosféry se může jevit jako červené, žluté nebo zelené. Modré světlo z hlediska jeho špatné viditelnosti do dálky bylo určeno jen pro staniční službu. Tyto poznatky a pravidla platí stále! Tím, že při zavádění ETCS L2 nebudou již na trati návěstidla, přibude návěstních tabulí. Jízda na trati bez návěstidel bude pro vnímání strojvedoucího velkým zlomem. V posledních dvou letech byly na několika odborných konferencích a seminářích prezentovány návrhy venkovní signalizace na tratích pod dohledem

ETCS L2. Na trati budou jen tabule a v železničních stanicích by měla být jen trasící návěstidla, na kterých budou svítily barvy modrá, bílá a žlutá. Barvy modrá a bílá jsou ale s nejhroší viditelností a zejména u bílé hrozí možnost záměny za jiná světla v okolí, například veřejného osvětlení apod. A pokud se k nám vrátí původní zimní počasí s velkou nadílkou sněhu, pak bude muset být okolo trasících návěstidel zřízen také elektrický ohřev. Očekává se v nejbližší době, že Správa železnic zveřejní dva důležité dokumenty, kterými by měly být „Zásady pro projektování traťové části ETCS“ a „Organizování a řízení provozu na tratích s provozem ETCS“. Projektanti je očekávají s velkou netrpělivostí, aby mohli „správně“ projektovat modernizace a přestavby traťových úseků. Stejně tak je potřebují firmy, které budou provádět změny v zabezpečení tratí a stanic.

Je nutné konstatovat, že výstroj tratí s ETCS je nezanedbatelným nákladovým faktorem, obzvláště když stávající systémy nabízejí dobrou bezpečnostní úroveň. Přesto je nutné a zapotřebí implementaci ETCS navzdory četným funkcím ostrůvkům a z toho vyplývajícím problémům podporovat. V současné době již není cesty zpět. Neboť neexistuje žádná jiná alternativa pro evropskou interoperabilitu. Hlavními problémy je ovšem naprostá rozdílnost v signalizaci pevnými návěstidly a pak také rozdílné národní systémy vlakových zabezpečovačů. Je třeba si uvědomit, že podmínkou při realizaci ETCS mimo jiné také je to, že všechna budoucí zařízení ERTMS musejí odpovídat Technickým specifikacím pro interoperabilitu (TSI) „Řízení vlaků, zabezpečení vlaků a signalizace“. V Německu je zavádění ETCS L2 bez návěstidel spojeno s projektem „digitalizace stavebního“ to samozřejmě zrychluje a usnadňuje prosazení projektu digitalizace, ale vyžaduje

to zdvojenou výstroj vozidel s ETCS a PZB v migrační fázi, počínaje přibližně rokem 2023.

Nutné je také brát v potaz, že rozsah deaktivace dosavadních zabezpečovacích zařízení a aktivace ETCS je velmi náročný proces. Pokud bude na některých tratích chaotický, pak takový postup lze charakterizovat jako riziko pro bezpečnost železničního provozu. A to především při zavádění výstražného provozu systému ETCS na tratích, kde k této změně dojde unáhleně, bez důkladné přípravy a tedy i bez akceptování všech okolností provázejících dosavadní způsob zabezpečení železniční dopravy. Zkušenosti švýcarských drah SBB s ukončením provozu stožárových návěstidel v souvislosti s ukončením migračního období ukazují, že i konec migračního období a demontáž návěstidel na tratích vybavených ETCS bude velmi náročná, a to jak pro provozovatele, tak pro dodavatele. Vše se musí znovu otestovat, připravit podmínky, předpisy, školení apod. Navíc zkušenost SBB ukazuje, že rušení návěstidel je vhodné, až nový systém je dokonale provozně ověřen a stávající systém funguje po tuto dobu jako záložní. A samozřejmě, to vyžaduje také naplánování potřebné finanční prostředky a zajistit potřebné projekty.

S demontáží musejí být provedeny různé úpravy na traťové centrále RBC ETCS, na elektrických stávkách, na řídicí technice a i na venkovní výstroji tratí. K tomuto účelu musí být vypracován projekt „Demontáž záložních zařízení“, který musí být řádně projednán a odsouhlasen nejen na úrovni provozovatele dráhy, ale také s příslušnými dopravci. Zkušenosti ze Švýcarska ukazovaly, že postupy pro migraci k ETCS jsou nákladné.

Nová generace elektrických stávek, by měla již v sobě zahrnovat funkce pro RBC a rozhraní k nové výstroji infrastruktury. Hlavní železniční koridory musí být vybaveny

elektronickými stavědly a ETCS. Je třeba si přitom uvědomit, že životnost elektrických prvků má omezenou životnost okolo 25 let. To se týká především plánování budoucích investic v železniční dopravě. Elektromechanická stavědla nám oproti tomu mnohde slouží dodnes, okolo 100 let. Samozřejmě, že zde například ve středně velké stanici, takové zařízení obsluhovalo ve směně okolo 5 až 8 zaměstnanců. O železničářské profesi je dnes velkou nouze, a tak tento nedostatek plně nahrazují elektronická stavědla obsluhovaná dispečersky z Centrálních dispečerských pracovišť (CDP).

V Evropě se většina dopravců vyjadřuje k „přeložení návěstidel na stanoviště strojvedoucího“ tak, že by vybavení vozidel mobilní částí ETCS (OBU) mělo být placeno provozovatelem sítě, případně státem, jelikož pouze síť a stát budou mít v dohledné době z toho užitek, zejména pro nízké investiční, provozní a udržovací náklady pro infrastrukturu. Možností pro řešení tohoto problému by mohl být například pokles poplatků za použití trasy pro trakční vozidla s ETCS, jelikož by tím budoucí výhoda pro infrastrukturu byla již v předstihu přenesena na dopravní podniky. K tomu je ve všech zemích nutno řešit, co bude nutné předpisově připravit, když vozidla s ETCS při traťových výlukách budou muset jet odklonem jinou tratí, na které není odpovídající infrastruktura výstroj. Velkou psychologickou zátěží při migraci ponesou strojvedoucí, kteří budou zřejmě strídatvé projíždět úseky tratí s ETCS a bez něj.

Ing. Josef Schrötter
nezávistlý železniční expert

Poznámka: Tento článek navazuje na příspěvek, který byl zveřejněn v Zájmech strojvůdce č. 1/2021. Problematice věnuje pozornost rovněž Středoevropský institut pro rozvoj dopravy (SIRDO), jehož webové stránky najdete na adrese www.sirdo.eu.



Památce Ing. Ivo Laníčka

S hlubokým zármutkem jsme přijali zprávu, že nás 21. ledna 2021 po krátké nemoci ve věku 83 let navždy opustil ing. Ivo Laníček. Odešel laskavý člověk, který život zasvětil železnici, zejména se zaměřením na sdělovací a zabezpečovací zařízení, a v neposlední řadě i práci v Mezinárodním sdružení železničářů pro kulturu a volný čas FISAIC a v jeho Českém zemském svazu. Více než dvě desetiletí působil na různých pracovních i řídicích pozicích služby 14 tehdejších ČSD a později také Federálního ministerstva dopravy. V roce 1987 byl vybrán za ČSD do Komitétu Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) ve Varšavě. Po svém návratu mj. zpracoval knižního průvodce Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky Hradec Králové. Autorsky přispíval do vědeckotechnického sborníku ČD, do odborného časopisu Nová železniční technika a v neposlední řadě taktéž do magazínu AŽD Praha Reportér.

Prosíme všechny, kdo ing. Laníčka znali, aby mu společně s námi věnovali svoji vzpomínku a utčili jeho památku.

Kolegové, přátelé a spolupracovníci

„Dnes bych si tak projel nějakou červenou,“ tak to si tedy strojvedoucí určitě nikdy neřekne!

Nedávno se do středu naší pozornosti dostal pozměňovací návrh k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon číslo 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon číslo 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 912), jinak řečeno sankční systém strojvedoucích. Pro naši profesi klíčová pasáž se nachází v nově navrhovaných odstavcích 5 a 6 paragrafu 50. Pojednává o možných citelných finančních sankcích pro strojvedoucího, který při výkonu své profese nezastaví před návštějí dle s návěstí „Stůj“. V některých případech totiž může navrhovaná pokuta dosáhnout až výše padesát tisíc korun. Dovolím si zde uvést několik citací z odůvodnění předloženého návrhu v podobě, jak byl v době přípravy tohoto článku, tedy po 20. lednu letošního roku.

Cílem pozměňovacího návrhu je reagovat na v poslední době diskutovanou problematiku

situaci týkající se některých závažných porušení povinností strojvedoucích, jako jednoho z důvodů mimořádných událostí na dráze. Stávající právní úprava ukládá povinnosti při provozování dráhy a drážní dopravy toliko provozovatelům dráhy a dopravcům, kteří poté v rámci pracovněprávních vztahů a svých systémů zajišťování bezpečnosti přijímají potřebná opatření ve vztahu ke strojvedoucímu coby svým zaměstnancům.

Předně jde o jednání spočívající v tom, že strojvedoucí nezastaví drážní vozidlo včas před návěstí zakazující jízdu. Pozměňovacím návrhem dochází k zakotvení odpovídající povinnosti strojvedoucího, jejíž porušení naplní skutkovou podstatu přestupku, za který bude možno uložit pokutu do výše 50 000 Kč. Z úvodu značně závažnosti takového jednání se pozměňovacím návrhem umožňuje uložit za daný přestupek správní trest zákazu činnosti,

pokud bude spáchán alespoň dvakrát v období 1 roku.

Jak již víme, proti tomuto návrhu se jasně a velmi kriticky vymezila jak naše profesní odborová organizace FSCR, tak železniční dopravci a opomenout nemohu ani Drážní inspekci. Autor navrhované legislativní změny totiž nemůže práci strojvedoucího, vyřeší tak za nehet vešlo. Snad nepředpokládá, že přímou hrozbou citelné finanční pokuty, jako mávnutím kouzelného proutku, vyřeší tak závažnou problematiku, jakou je projetí návštějí dle s návěstí „Stůj“!

A autor tohoto pozměňovacího návrhu, které do sněmovny předkládá ministerstvo dopravy, jistě ani netuší, co u některých (záměrně nepoužívám slovo všech) dopravců znamená, když strojvedoucí lidově řečeno projede červenou. Vůbec se zde teď nechci zabývat tím, zda zastaví metr

za návštějí dle nebo podstatně dále. Prostě to projede. Samozřejmě se spustí velký kolotoč zvaný vyšetřování. Nejen na úrovni Správy železnic, ale i na úrovni domovské provozní jednotky každého strojvedoucího. S velkou pravděpodobností ho pak čeká přeražení na jinou, méně placenou práci, dokud se situace nevyřeší, a stejně tak se zřejmě nevyhne velkému přezkoušení nazvanému zkouška odborné způsobilosti. K tomu připočítáme odebrání osobního ohodnocení a zřejmě přijde i tzv. žlutá karta. Mám dále pokračovat ve výčtu dnes již existujících možných restrikcí?

Ve světle těchto faktů jsem přesvědčen, že autoři v úvodu zmíněného pozměňovacího návrhu o nich buď vůbec neví, nebo (a tato varianta je vlastně ještě horší) je záměrně vůbec nevzáli v úvahu. Nebo si snad někdo z nich myslí, že si ráno u snídaně, nebo večer

u jídla, než odejdu na noční, promnu ruce a řeknu si: „Dnes bych si tak projel nějakou červenou!“... ?!

Vždyť přece každý z nás, kdo vykonává strojvedoučskou profesi, prošel vstupními a tedy i psychologickými testy. K tomu máme nejen nějakou smyslovou skupinu, ale v neposlední řadě také onen důležitý pocit odpovědnosti vůči všem, se kterými se na kolejích setkáváme! Komu prospěje, že nad strojvedoucím bude neustále viset další hrozba, onen pověstný Damoklův meč, a to na ještě tenčí vlásku?!

Nebudu zde polemizovat nad nesrovnatelně méně přísnými sankcemi řidičů silniční dopravy v případě, že na semaforu také projedou červenou, i když by to za pozornost také stálo. Jen věřím, že navrhovaný paskvil, jehož jediným výsledkem by bylo jen ještě více stresu dopadajícího na strojvedoucí při jeho každodenní práci, bude odmítnut, pokud se tedy vůbec v stávající podobě Poslanecké sněmovně dostane na pořad jednání!

Evžen Mikolajek

Kulaté jubileum trati Střelice–Hrušovany nad Jevišovkou – Stadlau/Znojmo

VIII. část (Pokračování ze ZS č. 2/2021)

Mosty

Nejvýznamnější stavbou na dráze, které věnujeme pozornost v tomto historickém ohlednutí, je bezesporu **Ivančický viadukt**, jenž byl v provozu 108 let (1870 až 1978). Tento název se ustálil od roku 1925, předtím se používaly názvy jako Kounický, Bránický i Jihlavský. Stavbu projektoval stavební ředitel StEGu von Ruppert, stavbu prováděla firma Cail co z Paříže. Materiálem bylo svářkové železo ze železáren v Lille (u belgických hranic v severní Francii). Jde o objekt 395 m dlouhý (včetně kamenných nájezdových opěr) a 42 metrů vysoký nad hladinou řeky Jihlavy.

Most byl postaven v neuvěřitelně krátké době. V roce 1868 byla podána dokumentace ke schválení a již 20. srpna 1870 se konala zatežkávací zkouška (15. září 1870 byl zahájen provoz na celé trati). Vlastní délka příhradové konstrukce činí 374 metrů, má šest polí (krajní cca 61,5 m dlouhé, 4 vnitřní cca 63,5 m dlouhé) a pět pilířů. Původní pilíře byly litinové, každý pilíř měl 4 trouby o průměru 50 cm vyplněné betonem. Brzy se na pilířích začaly objevovat další a další trhliny, proto byly všechny pilíře roku 1892 v podstatě za provozu vyměněny za železné z válcovaných profilů. Spodní stavba původních pilířů (kamenné zdivo) byla bez závad, a proto pilíře byly vestavěny dovnitř starých litinových, které pak byly odstraněny. Materiál dodaly železárny v Resitzu (dnes jihozápadní Rumunsko).



Nákladní vlak s lokomotivou 534.01 na mostě nacházejícím se na trati mezi Zastávkou u Brna a Střelicemi v roce 1969. Asi sto metrů před tímto mostem na jihlavské trati měla odbočovat spojka na znojmskou trať (foto ing. Kocourka ze sbírky Zdeňka Hájka)

Sleva 30 %, nová 7kačka a další novinky VPN Family

VPN Family, program výhradně pro zaměstnance skupiny Českých drah a Správy železnic, vám osladi začátek roku slevou, dostupným tarifem i televizí zdarma.

Sleva 30 % na paušál, volání a SMS

Není nad to si se (snad) blízkým jarem trochu provětrat plíce a hlasivky. Spojit se s blízkými můžete díky našemu hlasovému tarifu, k němuž vám v naší akci přidáme 30 % slevu z ceny paušálu, provolaných minut a zaslanych SMS, a to až do konce dubna. Akce platí pro nové nebo portované hlasové SIM karty do VPN Family. Tak si s námi zavolejte a ještě si můžete za ušetřené peníze koupit něco jiného.

Sleva se vztahuje i na naše hlasové tarify s neomezeným voláním a SMS po celé ČR. S tarifem Povídám si ve VPN Family – Vodafone tak měsíčně ušetříte 105 Kč a s tarifem Bavím se ve VPN Family – O2 ušetříte dokonce 120 Kč každý měsíc. Až do konce dubna vás vyjdou na 244 Kč, resp. 279 Kč měsíčně.

Nová 7kačka vás odručí na drátě

Představujeme novou 7kačku ve VPN Family – O2, která nahrazuje SIM s KAČKOU. Přidává se k velmi populárnímu tarifu 7kačka ve VPN Family – Vodafone, který si pořídilo už 4 600 z vás. Za paušál

7 korun můžete volat a posílat SMS do všech sítí za 1,10 Kč. 7kačku ve VPN Family – O2 si mohou pořídit do páru všichni, kteří už u nás mají alespoň jednu SIM s tarifem Mluvim nebo Bavím se. 7kačka je ideální pro menší děti nebo starší lidi, kteří hovory spíše přijímají, než volají, nebo do různých chytrých zařízení. K tarifu lze přikoupit i datové služby.

Kuki Start na půl roku ZDARMA

Máme dárek pro všechny, kteří u nás mají alespoň 10 GB datový tarif nebo balíček! Na půl roku ZDARMA od nás můžete mít chytrou televizi Kuki s tarifem Kuki Start. Navíc získáte i jednu mobilní licenci, a můžete tak Kuki sledovat i na tabletu, mobilu nebo PC. Po 6 měsících vám tato licence navíc zůstane a za tarif budete platit standardních 100 Kč měsíčně. Máte jedinečnou možnost vyzkoušet si skvělé pohodlí při sledování chytré televize.

Služby VPN Family používá už 45 tisíc z vás. 97 % zákazníků je s VPN Family spokojeno a 96 % zákazníků by ho doporučilo svým kolegům/kolegyním. Tak se k nim přidejte i vy!

O všech akcích a ještě mnohem více se dozvíte na našem portálu family.cdt.cz nebo nám zavolejte na zákaznické centrum na číslo 972 111 333 a poradte se s našimi operátory.

zajela a zase zpět odvezla lokomotivní četa z LD Brno dolní. Nový most zahájil provoz v odpoledních hodinách 9. listopadu 1978.

Dnes těžko říct, proč oslavy zahájení provozu nového mostu se konaly již 10. června 1978, když převzetí bylo plánováno na září. Pro závady při hlavní prohlídce zjištěné 21. července 1978 bylo ale převzetí o měsíc posunuto.

Byly plánovány dva páry zvláštních vlaků Moravské Bránice–Moravský Krumlov, nakonec ale pro velký zájem cestujících jely páry tři. Vezly je lokomotivy 434.2134 z LD Brno dolní a 423.086 z LD Břeclav. V Moravských Bránicích byla uspořádána i malá výstava trakčních vozidel, z parních lokomotiv tam byla 422.025 a 475.1142, která se pár dní předtím vrátila ze střední opravy v dílnách České Velenice celá v zelené barvě, tak jak byla původně vyrobena. (Lokomotiva pak jezdila na osobních vlacích Brno–Přerov do konce roku 1978.)

Starý most měl být původně zachován jako technická památka, zájem projevil Technické muzeum v Brně. Po dlouholetém neúspěšném projednávání majetkoprávních a finančních otázek byl ale most roku 1999 rozebrán, když již roku 1991 pro narušenou opěru na krumlovské straně muselo být krajní pole odebráno. Zatím zůstává z původního mostu první pole a jeden pilíř na bránické straně.

Dalším zajímavým mostem je tzv. železniák přes říčku Bobravu a silnici II. třídy Radostice–Střelice/Tetice. (Jeho fotografii z roku 1967 jsme zveřejnili v letošním prvním vydání našeho časopisu – pozn. redakce ZS) Postranní cihlové oblouky pro dvě koleje spojuje jednokolejná železná příhradová konstrukce. Most je dlouhý 52 metrů a vysoký 19 metrů.

Větší cihlový most o čtyřech obloucích je nad údolím potoka Leska těsně před vjezdem do železniční stanice Znojmo. Říká se mu Červený most, je 90 m dlouhý a výška nad hladinou potoka činí 26 metrů.

Ještě se můžeme zmínit o mostě přes Jevišovku v blízkosti Hrušován nad Jev. Je dlouhý 25 m. Za války byl silně poškozen a byla to poslední překážka obnovení provozu v říjnu 1945 ze Střelice do Hrušován nad Jevišovkou.

Vcelku rovinatý charakter tratě v úseku Moravský Krumlov–Znojmo (56 km) dokazuje počet nadjezdů. Pouze u Hrušován nad Jev. ve směru od Božic je nízký nadjezd s cihlovými bočními opěrmi, druhý podobný je před Dolenicemi, kde se trať z Břežan asi po třech kilometrech přímého směru stáčí do oblouku. Třetí poměrně vysoký cihlový oblouk je v zářezu zhruba v polovině vzdálenosti mezi Silůvkami a Mor. Bránicemi, na mostě vede silnice Hlína–Dolní Kounice.

Pokračování Zdeňk Hájek



Parní lokomotiva 354.1 v čele osobního vlaku Brno–Znojmo táhne šestici „Rybáků“ přes Ivančický viadukt. Šlo zde o více než dvě desetiletí trvající podobu těchto vlakových souprav (foto ze sbírky Zdeňka Hájka)



Mn vlak jedoucí po viaduktu ve směru na Hrušovany nad Jevišovkou. Z tohoto obrázku je zřejmé, že se tak děje v době, kdy již byly odstraněny dřeviny v místech, kde bude stát nová mostní konstrukce. Její stavba započala v roce 1972 (foto ze sbírky Zdeňka Hájka)



Ještě poměrně rozsáhlé torzo starého viaduktu je vidět na levé straně tohoto záběru, který byl pořízen z nové mostní konstrukce. Fotografie ze sbírky Zdeňka Hájka pochází z období někdy mezi lety 1992 až 1998. Již v roce 1991 bylo demontováno první pole staré mostní konstrukce na krumlovské straně. V roce 1999 se to ale týkalo už takřka celého mostu, tedy až na jeho jedno pole a jediný mostní pilíř

Do výslužby s úsměvem i cylindrem

Na konci ledna se s více než pětáctičty let trávající službou na dráze rozloučil pan **Zdeněk Sedlák**, strojvedoucí Českých drah a člen Federace strojvůdců Ústí nad Labem, kde v jejich začátcích, po znovuoživení činnosti na prahu 90. let minulého století, působil také jako člen revizní komise ve výboru základní organizace.

V letech 1972 až 1975 se nejprve vyučil u Komofanských strojů SHD, ale už zde vlastně zjistil, že jeho budoucím světem a náplní pracovního života se stanou koleje. A proto také již 9. července 1975 nastoupil do tehdejšího lokomotivního depa ČSD v Ústí nad Labem, kde také od roku 1980 vykonával strojvedoucí profesii. V letech 1996 až 1999 si pak formou dálkového studia ještě stačil dodělat i maturitu na SPŠ Ústí nad Labem-Stříbrníky.

Pracovní poměr na naší železnici skončil přesně v den svého odchodu do důchodu, kterým se stal 28. leden tohoto roku. O dva

dny dříve odsloužil poslední směnu, když tu svoji „poslední fůru“, kterou se stal rychlík R610 přivezl z Prahy do železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží. Dvojice snímků pořizena Aloisem Sedlářem zachytila kolegu Sedláka na slavnostně vyzdobené lokomotivě ČD 151 023-9, a to během přestávky mezi vlaky R609 a R610 v žst Ústí nad Labem západ.

V úplném finále pak svého kamaráda přišli přivítat kolegové a kolegyně s všeokrajním transparentem „Příští stanice Radost nad penzí“. A že tyto mimořádné okamžiky právě takhle vnímal s nadhledem a úsměvem i náš do výslužby odcházející kolega, o tom svědčí mimo jiné také skutečnost, že mezi své přátele předstoupil v kouzelném cylindru.

Kolegovi Zdeňku Sedlářovi, který je tedy nyní již na zaslouženém odpočinku, přejeme ještě hodně let v pohodě, klidu a spokojenosti a k tomu samozřejmě především pevné zdraví!

Kolegové, přátelé a spolupracovníci



Ústecký kolega Zdeněk Sedlák během své poslední směny 28. ledna 2021

Hodně štěstí na zaslouženém odpočinku!



V poslední lednový den, po několika letech přesluhování, odchází na zasloužený odpočinek a do řádného důchodu kolega strojvedoucí, pan **Karel Novotný** ze základní organizace Federace strojvůdců Šumperk.

Karel po dovršení řádného důchodového věku pokračoval v práci u provozní jednotky Olomouc, kam odešel po dohodě z provozního pracoviště Šumperk, a to zejména z důvodu snadnějšího dojíždění ze svého bydliště a především lepší skladby směn v novém působišti.

Musíme vyzvednout jeho celoživotní dráhu strojvedoucího, která se stala nejen prací, ale i jedním z jeho velkých koníčků! Což je ostatně vidět i na zveřejněné fotografii. Mezi ty další totiž patří folková hudba, cestování a samozřejmě vnoučata, na která teď jistě bude mít ještě více času!

Karle, výbor a členové šumperské základní organizace Ti děkují za celoživotní práci pro naši železnici, v pracovní funkci sice krásné, ale i náročné, a přejí Ti hlavně pevné zdraví do let příštích. K tomu samozřejmě i hodně štěstí a pohody na Tvém ranči v Rudě nad Moravou!

Jedna ze základních pravd, kterou se musí naučit každý strojvedoucí, když přijde na dráhu, je, že není složité vlak rozjet. Mnohem důležitější je vlak správně, včas a bezpečně zastavit. Tedy jinými slovy: „Je lepší dobře stát, než špatně jet!“

K tomuto účelu slouží na lokomotivách i na vagonech mnoho důmyslných brzdových zařízení. Od ruční brzdy, ovládané točením kola, až po brzdu nejúčinnější, kterou na železnici nazýváme rychlobrzda.

Tu strojvedoucí běžně nepoužívá. Na řadu přichází jen v případech nebezpečí. To jí pak může na dálku spustit i výpravčí nebo automatická činnost vlakového zabezpečovacího zařízení. A víte, že rychlobrzda je nejen nejúčinnější, ale také jediná, kterou může v případě nutnosti použít kterýkoli cestující? Stačí zatahnout za rukojeť s nápisem „ZÁCHRAN-NÁ BRZDA“.

Je to takzvaně brzda tlaková. To znamená, že brzdí pomocí snižování tlaku vzduchu, který je veden potrubím po celém vlaku. Čím více strojvedoucí tento tlak sníží, tím větší je její brzdicí účinek. A v případě použití rychlobrzdy se tento tlak vypustí úplně a vlak brzdí, co to jenom jde.

Často se mě cestující ptají, zda to opravdu funguje. „Funguje a věřte, že spolehlivě,“ odpovídám. Své by o tom mohl vyprávět například voják c.k. ozbrojených sil Josef Švejk, který ji vyzkoušel nedaleko jihočeského Tábora. Vlak zastavil a vojín byl z vlaku

vykázán. Zbytek cesty do Českých Budějovic pak už musel dojet pěšky. A nejenom on, ale i mnozí jiní, kteří záchrannou brzdu použili z nutnosti, recese nebo prostě omylem.

Naposledy jsem byl svědkem takové události asi před půl rokem. Večerní osobní vlak ukrajoval poslední kilometry svého sobotního

Rychlobrzda

přidělu jihočeských tratí. Právě jsme se blížili ke stanici Lomnice nad Lužnicí, když vlak začal prudce brzdit. Během pár vteřin jsme stáli. Protože jsem seděl v prvním voze, šel jsem se zeptat strojvedoucího, co se děje.

„Stalo se něco?“ – „Asi nám někdo strhnul záchranku,“ odpověděl mi, „budeš to muset jít nahodit.“

Hned mi bylo jasné, odkud vítr vane. V motorovém voze naší Regionovy to určitě nebylo, takové věci bych si všiml. Takže zbývala skupinka mladých lidí v „devětatnáctce“, kteří se vraceli z diskotéky. Hned jsem k nim vyrazil.

„Tak, pánové, kdo to byl?“ – „Co jako?“ divali se na mě překvapeně a já zasl nad jejich skvělým hereckým výkonem.

„Ta záchranná brzda!“ začal jsem přísněji. – „Jaká brzda?“ – „No, přece tahle!“ ukázal jsem na ni. – „Tak té jsme se ani nedotkli,“ ozvalo se se smíchem a tak přesvědčivě, že by

mohli rovnou žádat o roli na Barrandově.

Byl jsem si jistý, ale přesto mi to nedalo a začal jsem si brzdu prohlížet. Plomba v pořádku a ani čtyřhranný prepínač nenaznačoval použití. Prostě záhada... „Jak jste to do...“ už jsem větu nedomluvil.

V polovině mě zarazil strojvedoucí: „To nebyli oni, ale výpravčí z Lomnice.“ – „Výpravčí?“ pořádky jsem nechápal. – „Jo, výpravčí! Použil generální stop, protože mu nějaké nákladní auto přerazilo závoru a zůstalo stát skoro celé na přejezdu.“ A bylo po záhadě...

Ještě podivnější příhoda se záchrannou brzdou se mi stala někdy před třiceti lety. Bylo to v době, kdy se ještě vlaky vytápěly parou. Také poslední večerní vlak, jen trochu delší. Bardotka, služební vůz a pět osobních vozů řady Byz, které dnes můžete potkat jen na historických jízďkách.

Seděl jsem v prvním voze posledního večerního vlaku z Prostějova do Nezamyslic a někde mezi stanicí Pivín a zastávkou Doloplazy vlak znenadání prudce zastavil. Zdaleka byl slyšet ohlušující zvuk vzduchu, který unikal z potrubí na předposledním voze. Ano, byla to záchranná brzda. O tom nebylo pochyb, protože její záklopka (kohout, který se otevře zatažením za madlo brzdy a vypustí vzduch z potrubí) byla otevřená. Jenže na tomto případě bylo něco hodně podivného. V celém voze a ani v tom sousedním nebylo živé duše, která by to mohla udělat. Proto jsem rychle otevřel okno a zahleděl se směrem do polí, zda nevidím utíkající postavu. A ani

okamžitý pohled z obou stran vozu žádné rozhodně vysvětlení nepřinesl. Nedávalo mi to smysl...

Mezitím došel i vlakvedoucí. „Tak, kdo to byl?“ zajímal se. – „To bych taky rád věděl. Vypadá to na ducha,“ zažertoval jsem.

„Duch určitě ne, ale někdy se může stát, že se to odklopí samo,“ pronesl zkušenější železničář. Záklopkou uzavřel, strojvedoucí doplnil vzduch v potrubí, vykonali jsme vše potřebné pro odjezd z trati a vlak se znovu rozjel...

Až v cílové stanici se vše vysvětlilo. Při kontrole soupravy jsem na WC našel skrčenou postavu. Chlap jako hora, rozčuchané vlasy a klepal se jako ratlík.

„Co se vám stalo?“ ptám se. – „Ne, ne, ne, ne, nevím. Čtěl... chtěl... chtěl jsem si ve vagonu zatopit a na najednou strašlivá rána,“ pomalu koktal, „vy... vy... vy... vykojčili jsme?“

Vtom mi to došlo! Cestující věděl, že ve skřínce uprostřed vozu je páka regulátoru páry pro topení. Často viděl, jak to dělá průvodčí. Čtl si přitopit, ale omylem otevřel skříňku na protější straně, ve které je záklopka záchranné brzdy. Holýma rukama ji odjistil a celý ten tlak vypustil. A věřte mi, je to síla! Ozve se rána jako z trubky o průměru pěti centimetrů začne unikat stlačený vzduch, který dokáže zastavit rozjetý rychlík.

Bylo mi ho tak líto, že ani pokutu nedostal. Myslím, že se dostatečně potrestal sám...

Z knihy Františka Tylšara „Záchranná brzda aneb Veselé příběhy železniční“, kterou si můžete objednat na adrese frantisek.tylsar@seznam.cz

Společenská rubrika

Na sklonku minulého roku odešli do výslužby kolegové **Ivan Beneš** a **Jan Mikyska** ze základní organizace Federace strojvůdců v Letohradě. V polovině loňského roku ukončil z důvodu nemoci a předčasně odešel do invalidního důchodu kolega strojvedoucí **Martin Malý**. Vzhledem ke komplikované epidemické situaci tentokrát bohužel nebylo možno se s nimi rozloučit obvyklým způsobem, tedy včetně tradičního slavnostního otočení na točném. Přesto ale všem těmto kolegům alespoň prostřednictvím našeho časopisu srdečně děkujeme za dlouholetou práci poctivě odváděnou na naší železnici a na zaslouženém odpočinku jim přejeme hodně zdraví, štěstí a rodinné pohody. Výbor a kolegové ze ZO FS Letohrad

Dne 19. února oslaví své šedesáté narozeniny náš kolega **Jiří Minařík**. Výbor a členové základní organizace Brno dolní mu k tomuto významnému jubileu blahopřejí a do dalšího života přejí hodně úspěchů, spokojenosti a zejména pevné zdraví.

Z regionálního provozního pracoviště Rakovník odešli dne 25. ledna 2021 do důchodu naši kolegové **Václav Šebek** a **Petr Duschek**. Všichni členové základní organizace FSCR Rakovník jim přejí do dalších let na zaslouženém odpočinku hlavně hodně zdraví, štěstí, lásku a spokojenost.

Výbor základní organizace Federace strojvůdců Brno dolní děkuje za mnohaletou práci odvedenou na naší železnici všem svým kolegům – „novým“ důchodcům, kteří ukončili pracovní poměr na dráze v závěru loňského nebo začátkem tohoto roku. Prvního listopadu odešli do výslužby **Jaromír Šustek** a **Bohumil Nečas**, 7. listopadu **Dušan Hanák** a k 31. prosinci 2020 **František Kučera**. A letos 8. února je do výslužby následoval rovněž **Jiří Stavěl**. Výbor ZO a ostatní kolegové a spolupracovníci jim přejí do dalších mnoha let jen to nejlepší, pohodu a samozřejmě hlavně zdraví.

Dne 24. ledna oslavil své pětadesátiny **František Strasmeier**. Výbor a členové letohradské základní organizace mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších spokojených let přejí zejména zdraví.

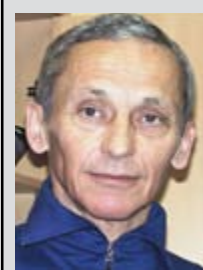
V únoru oslaví své 60. narozeniny strojvůdce **Ivan Špíner**. Ivane, přejeme Ti hodně štěstí, pevné zdraví a pohodu v profesním i soukromém životě. Ať Ti to i nadále jezdí a hasí jako za mlada. Kolegové a kamarádi ze ZO FS Česká Třebová

Poslední rozloučení

Hluboce zarmoucení oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega **Jiří Jiroušek**. Zesnul 24. ledna 2021 po krátké nemoci ve věku 74 let.

Věnujme mu tichou vzpomínku.

Děkují výbor a členové ZO FS Nymburk.



Dne 25. ledna 2021 zemřel po krátké těžké nemoci ve věku nedožitých 65 let pan **Svatoslav Židek**, strojvedoucí Českých drah ve výslužbě a bývalý člen základní organizace Federace stroj-

vůdců Ústí nad Labem.

Kdo jste ho znali a měli rádi, věnujte mu, prosím, společně s námi tichou vzpomínku.

Kolegové a spolupracovníci

Maloměřická loučení se službou na dráze

Rok se s rokem sešel, a nastala doba, kdy se výbor naší základní organizace Federace strojvůdců Brno-Maloměřice rozhodl, jak se důstojně rozloučit s našimi novodůchodci. Během roku 2020 odešli na zasloužený odpočinek strojmistři **Oldřich Slezák**, **Eduard Lorenc** a **Vladimír David**, působící i osobní dopravě, a také **Robert Justych** z ČD Cargo. S Českými drahami se rovněž rozloučili strojvedoucí **Jiří Vidlař**, **Libor Binka** a do důchodu šel i cargovák a cestovatel **Aleš Příbily**. Důchod se nevyhnul ani **Josefu Kamenskému** a **Jiřímu Chudému**, kteří následovali loňského důchodce **Milana Sobotku**. Společně dlouhodobě působili ve výboru ZO. Jirka jako dlouholetý předseda, Pepa, který se odpovědně staral nejen o kolegy z ČD, ale také o provoz a údržbu apartmánu na Ramzově,

i Milan, až do odchodu pečující o finance, s důchodem předali své funkce mladším kolegům nově zvoleným do výboru naší základní organizace.

Všem zde jmenovaným, ale i těm dalším našim členům, od kterých nemáme z jakéhokoli důvodu souhlas k jejich zveřejňování, přejeme mnoho (a ještě více) klidných dní, do budoucna už bez vstávání či ponocování a bez každodenního stresu. Věřte, že za to vládní opatření dovoli, postaráme se vám všem o tradiční otočení, kterým Váš důchod bude zpečetěn. A pokud se budete doma nudit, nebo si jen tak budete chtít udělat procházku či výlet, můžete nám přijít zavátávat, třeba z té naší maloměřické „lávky“.

Hodně radosti v dalších letech přejí kolegové z FSCR Brno-Maloměřice.



Vzpomínka na kolegu Jiřího Bartoně

Dne 22. února 2021 vzpomeneme nedožitých 85. narozenin kolegy a kamaráda **Jiřího Bartoně**.

Strojvůdce J. Bartoně se na konci šedesátých let aktivně zapojil do činnosti Federace lokomotivních čet. Po násilném zrušení FLČ byl za tuto činnost „odměněn“ propuštěním ze služby u ČSD. Na dráhu se vrátil až v roce 1979, kdy dostal možnost nastoupit do strojvedoucího depa Lysá nad Labem, patřící pod tehdejší Lokomotivní depa Nymburk. V této „strojovce“ byl pak také v roce 1990 nápomocen opětovnému vzniku profesní odborové organizace Federace strojvůdců a stal se zde i jejím prvním předsedou. Později byl jedním

ze spoluzakladatelů Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem.

Od mládí byl skautem a zůstal jim až do konce života. Pod skautským jménem Rolf vštěpoval skautské zásady mladší generaci ve svém milovaném Suchdolu nad Odrou. Mnozí z jeho odchovanců, nyní již téměř čtyřicátníci, na něho nezapomínají ani po letech. Pečují o památník suchdolských skautů, v němž je vsazena i Rolfova pamětní deska.

Prosím všechny, kdo Jiřího znali, aspoň o malou vzpomínku.

Za Klub odložených strojvůdců děkuje Jaroslav Krupička.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscrcz Registrace MK ČR E 5761 (MIOČ 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 strojvůdce: 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@fscrcz.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

