

● **Aktuální zamyšlení prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovce ... str. 1** ● **Videokonferenční forma jednání zástupců Oblasti FS Olomouc i jako příprava na březnové rokování celostátní rady ... str. 1** ● **Informace o výsledcích jednání odborů se zaměstnavatelem u ČD Cargo ... str. 1** ● **Generální ředitele ČD Bednárik jednal s členy prezidia FSČR ... str. 1 a 2** ● **K výměně Licence strojevedoucího ... str. 2** ● **Postup elektronizace pracovní agendy u strojevedoucích ČD ... str. 2** ● **Sprejování – proč to vlastně dělají? ... str. 3** ● **Stromy skloňované ve všech pádech ... str. 3**

číslo 4

26. února 2021  
ročník 74



# Zájmy strojeveduce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJEVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Nezodpovězené otázky aneb Zamyšlení nad příčinami a jejich následky

Mezi texty připravovanými ke zveřejnění v tomto vydání našeho časopisu jsem si nemohl nevšimnout článku „Zkušeni kolegové by těm mladším měli jít svým chováním příkladem“. S takovým konstatováním souhlasím, vždyť přece zvláště dříve tomu tak na naší železnici vždy bylo, a tak proč bychom nemohli v této osvědčené tradici pokračovat? A to i přesto, že se nyní v mnoha směrech nacházíme v poněkud jiných podmínkách, než tomu bylo kdysi, kdy se ještě často mluvilo o hrdošti k příslušnosti k naší „modré armádě“.

Proč ale věnuji tyto řádky právě zmíněnému článku? Po jeho přečtení mně totiž vytanula na mysl celá řada otázek, k nimž je prospěšné hledat a najít odpověď. A v souvislosti se zmíněnou „kauzou“ je vhodné se zamyslet i nad mechanismem fungování jejich příčin a hlavně následků. A hned úvodem také zdůrazním, že ač sám nemám zvláště v emotivněji vedeném dialogu k ostřejšímu výrazu daleko, nesouhlasím, abychom se k takovému způsobu komunikace uchýlovali při jakýchkoliv jednáních vedených na pracovištích, s hospodářským vedením, natož ve vztahu k našim zákazníkům, tedy cestujícím anebo obchodním partnerům dopravců, u nichž vykonáváme svoji profesi.

Neopomeni zde ale připomenout, že ani řídicí pracovníci, zvláště pak ti na středním a nižším stupni managementu, tady nejsou pouze od toho, aby „rovnali do latě“ své podřízené, v tomto případě tedy strojevedoucí, ale aby jim především vytvářeli solidní podmínky pro jejich práci. A v neposlední řadě mají být také garanti toho, aby vlaky, které slouží našim zákazníkům, nabízely kulturu cestování odpovídající 21. století. Jsem totiž přesvědčen, že vozy, které při venkovních mrazcích netopí, anebo v nichž je nefunkční většina toalet, mezi takový oprávněně požadovaný standard rozhodně nepatří!

A za neobvyklou a nestandardní považují už samu situaci, kdy dispečer a služba konající strojímistr požádali našeho kolegu „v době jeho dělené směny, aby změnil řazení soupravy svého vlaku.“ Ano, stejně jako já to čtete dobře – v době dělené směny! Kladu si tedy otázku, zda byli tito zaměstnanci, kteří jsou

odpovědní za řízení provozu, vůbec náležitě seznámeni s tím, co je k pracovnímu režimu v rámci dělené směny vůbec uvedeno v nyní platné a pro nás všechny závazné kolektivní smlouvě? O nějaké povinnosti konat během ní to či ono totiž nemůže být ani řeč. Jen v případě opravdu závažných provozních okolností či problémů, ale i tak je to vždy jen o dohodě a v neposlední řadě pak také zejména o tom, zda se zaměstnanec v režimu dělené směny vůbec cítí na to, aby mohl vyjít vstříc takto zaměstnavatelem vzneseným požadavkům.

Jenže měl náš kolega zrovna v tomto případě, kdy byl ve zvláštním režimu dělené směny, důvod odvádět práci navíc? Například o ohrožení bezpečnosti provozu zde totiž evidentně nešlo. Spíše jen o to, aby napravil chyby, jichž se už při přípravě vlaku dopustili pracovníci jiných železničních profesí. Jejich šlendrián, jak bylo ostatně zmíněno i v článku, na který zde reaguji. A docela chápu, že

za zcela demotivující musel náš kolega považovat zejména reálný stav, že tyto problémy se bohužel neobjevují jen výjimečně, ale vyskytují se při službě jeho, stejně jako jiných strojevedoucích, až příliš často, spíše dokonce pravidelně!

Stalo se totiž smutnou realitou, že ač naši kolegové na stále se opakující se závady upozorňují ve svých hlášeních, jejich podněty zhusta zůstávají bez náležité odezvy a problémy nejsou řešeny. Lze se za této situace divit, že se u mnoha strojevedoucích dostává pocit marnosti a deziluze? Myslí si snad někdo, že takový laxní přístup nadřízených je může motivovat, aby při dělené směně, tedy prakticky ve svém volnu, dělali ještě nějakou práci navíc? Jsem přesvědčen o tom, že pokud strojevedoucí budou svá hnací vozidla a celé vlakové soupravy dostávat přistaveny do provozu v bezvadném stavu, nebudeme muset řešit případy, kdy z toho všeho zbytečného stresu



Na snímku, pořízeném 28. ledna v pozdních odpoledních hodinách v železniční stanici Letohrad, je zachycen motorový vůz ČD 854 202-9 „Janinka“. U prvního nástupiště je přistaven, aby pak v 17:33 hodin pokračoval dále jako spěšný vlak 1836 do cílové stanice Hradec Králové. Foto: Marek Poláček

## Ivan Bednárik chce stabilizovat firmu a pracovat na jejím dalším rozvoji

Dne 25. ledna se uskutečnilo pracovní jednání prezidia Federace strojevedoucích České republiky s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Ivanem Bednárikem. Členové řídicího orgánu naší profesní odborové organizace byli seznámeni se současnou hospodářskou situací v akciové společnosti ČD a se záměry a plány jejího nového vedení.

Předseda představenstva Bednárik uvedl, že do ČD nastoupil v době, kdy naši zemi a především její ekonomiku dusí celosvětová pandemie koronaviru, aby firmu provedl těžkým obdobím. Nebude to snadné a dojde i na bolestivé kroky a rozhodnutí. Výhodou je, že ČD jsou velkou a stabilní společností. Pokud by však nepřijímaly kroky k nápravě současného nepříznivého stavu, mohly by se i jako největší (národní) železniční dopravce dostat do zásadních potíží. Ztráta za rok 2020 bude vysoká, už v polovině loňského roku činila zhruba dvě miliardy Kč. Pokud jde o státní pomoc, od Ministerstva dopravy ČR mají ČD přislíbeno poskytnutí kompenzace ve výši 334

milionů Kč za loňskou jarní vlnu pandemie a další kompenzace je slíbena za pozdní vlnu. V jednání je také snížení poplatku za dopravní cestu v dálkové komerční dopravě. Jednání jsou vedena také s kraji, kde již došlo v několika případech k dohodě. Ovšem stejně jako jiní podnikatelé se ČD celkově se ztrátou musí vypořádat především sami.

Současná situace společnosti byla projednávána dozorčí radou ČD. Jednomyslně schválený podnikatelský plán na rok 2021 předpokládá, že podle mezinárodních účetních standardů (IFRS) má Skupina ČD předpoklady celkově dosáhnout zisku. U samotné akciové společnosti ČD provozující osobní dopravu by to ale podle IFRS pravděpodobně měla být „černá nula“. Osobní doprava na tom bude pochopitelně hůře, protože tržby jsou i letos výrazně nižší než před pandemií covid-19.

Pokud jde o letošní příjmy, očekává se, že během prvního pololetí ČD dosáhnou 65 procent „předcovidových“ příjmů a následně by se příjmy z jízdného a náhrad od objednatelů

měly zvyšovat až na úroveň cca 80 procent. Proti tomuto odhadu tržeb management ČD staví náklady a počítá se zásadními úsporami. Například v oblasti marketingu, kde očekává zahájení větší komunikace směřující k návratu cestujících do vlaků až na přelomu jara a léta. Byly také zredukovány režijní náklady, část plateb, jež se měla zaplatit letos, byla přesunuta až na rok 2022 apod.

Ačkoliv jsou ČD schopny dostát svým závazkům, dostaly se do situace, kdy je nezbytné přistoupit k podstatným úsporám. Jedním ze způsobů je snížení počtu stávajících zaměstnanců. Především v administrativě se přistoupí k reorganizaci práce s cílem dosáhnout vyšší efektivity. Dopad do hospodaření se tak ale projeví až koncem roku 2021 a identifikace „nadbytečnosti“ je přitom záležitostí, jež musí projít několika sítí. Podstatou je udržet práci pro ty zaměstnance, kteří pracovat chtějí a umí, garantovat jim budoucnost a vytvářet pro ně prostřednictvím investic lepší pracovní podmínky. Vše se také musí projednat se sociálními partnery, tedy se zástupci odborových

## Oblastní rada předsedů tentokrát jinak

Neutěšená pandemická situace zasahuje do běžných životů nás všech různými způsoby. Nemožnost osobních setkání v mnoha případech komplikuje či ztěžuje jednání jak přímo se zaměstnavatelem, tak i mezi námi samotnými. Loňská celostátní rada předsedů odvolaná ze stejného důvodu a také jednání o rozpočtu FSČR byla řešena hlasováním per-rollam, které naše stanovy umožňují. V tu dobu nikdo nemohl předpokládat, že tento stav bude trvat ještě celý další rok. Vědomi si toho, že letošní celostátní rada je zároveň i radou volební, jsme již s předstihem zadali vývoji volebního programu tak, aby při spojení videokonferenčním způsobem volby do našeho prezidia a URK společně s jednáním celostátní rady předsedů mohly proběhnout současně a ve stanovami daných termínech.

Videokonferenční formu jednání si již vyzkoušeli zástupci společnosti ČD Cargo a jeho úspěšný průběh byl pro nás způsobem a vodítkem jak nahradit současnou nemožnost klasických konferenčních schůzek. Přesto jsme byli zvědaví, jak dopadne elektronické hlasování přítomných zástupců na únorovém rokování Oblasti FS Olomouc, rovněž realizované formou této videokonference. Při úplném prvním hlasování o programu schůze se vyskytly drobné problémy, způsobené ale většinou na straně uživatelů. Další hlasování – druhé o zástupcích olomoucké oblasti ve volební komisi a třetí o schválení zápisu z tohoto jednání – ovšem proběhla již bez problémů. A to v tuto chvíli bylo to nejdůležitější. Tedy vyzkoušet volební systém a doufat, aby také následující rada předsedů oblasti Plzeň a Praha potvrdily funkčnost tohoto systému.

Samozřejmě, že neméně důležité bylo předání všech aktuálních informací o právě probíhajících jednáních, která FSČR vede na všech úrovních. A to jak se zaměstnavateli, ministerstvem dopravy či ministerstvem práce a sociálních věcí, nebo se Správou železnice a dalšími partnery. Tématy jsou připravovaná změna nařízení vlády upravujícího pracovní dobu zaměstnanců v dopravě, navrhovaná změna zákona o dráhách, návrh sankčního způsobu trestání strojevedoucích, úprava vyhlášky o zdravotní způsobilosti nebo v neposlední řadě i návrh změny předpisu D1. V podstatě všechno jsou to témata, která svým způsobem vyvolal loňský i předloňský rok, který byl nešťastný ve vývoji nehodových událostí a kdy právě navrhované úpravy mají napomoci tomu, aby se tento stav neopakoval. Napsat alespoň ve stručnosti všechny důvody, proč a kdy v mnoha případech navrhované úpravy připomínáme či dokonce odmítáme, zde nelze. Bližší informace se ostatně můžete mimo jiné dozvědět také na našich webových stránkách. Pravdou ale je, že tyto výsledky jednání se mnohdy ještě průběžně mění, a to často i zcela zásadním způsobem.

Mezi důležité informace z tohoto letos prvního jednání předsedů základních organizací Oblasti FS Olomouc jistě patří i fakt, že jsme mezi námi přivítali zástupce další naší nově vzniklé organizace, tentokrát u společnosti Arriva, kteří tímto rozšířili počet základních organizací FSČR v Olomoucké oblasti. Stejně tak jsme ostatně přivítali rovněž předsedu naší organizace z Veselí nad Moravou, jež se rovněž rozhodla přejít pod Olomouckou oblast.

I když tuto radu předsedů někteří strávili z pohodlí domova u svých počítačů, jsem přesvědčen, že i v okamžiku, kdy by opět bylo umožněno osobní jednání a bylo stanoveno jeho místo, bude účast stejně přesvědčivá, jako tomu tentokrát bylo u obrazovek. Všem kolegům, kteří se tohoto rokování zúčastnili, patří ještě jednou dík za precizní přístup!

Jaroslav Vondrovic  
prezident Federace strojevedoucích České republiky

**Poznámka redakce:** Článek „Zkušeni kolegové by těm mladším měli jít svým chováním příkladem“ je otištěn na druhé straně tohoto vydání ZS.

Jaroslav Vincour  
viceprezident FSČR a vedoucí týmu pro kolektivní vyjednávání u ČD

## ČD Cargo v novém roce

Na společném jednání odborových centrál (OC) působících u ČD Cargo došlo začátkem měsíce února k dohodě nad systémem realizaci kondičních pobytů (KOP), které se kvůli epidemiologické situaci nepodařilo realizovat v průběhu loňského roku. Zaměstnavatel nabídne zaměstnancům, kteří v loňském roce nemohli absolvovat KOP, tři způsoby vypořádání tohoto nároku. První možností bude finanční kompenzace ve výši 8 000 Kč. Druhou možností bude nabídka týdenního

léčebného pobytu přes ČD Travel hrazeného zaměstnavatelem, ale uskutečněným v době řádné dovolené zaměstnance. Třetí možností pak bude trvající zájem o realizaci klasického KOP, a to ihned poté, co to epidemiologická situace dovolí.

Vzhledem k přetrvávající problematické situaci v lázeňské péči byla se zaměstnavatelem dohodnuta maximální možná součinnost v realizaci odložených KOP tak, aby bylo v tomto roce možno uspokojit co největší množství těchto požadavků a v případě nutnosti některé převést i do příštího roku. FSČR totiž dlouhodobě zastává názor, že KOP by měly sloužit převážně k relaxaci a znovu načerpání sil nutných pro náročnou práci odváděnou v železničním prostředí, a proto by jejich nahrazování finančním plněním anebo jinou formou mělo nastávat pouze ve skutečné výjimečných případech.

Jednáním, které se naopak ještě nepodařilo uzavřít, je návrh na změnu IN Pers-42 Zásady pro poskytování osobního ohodnocení, kde FSČR nadále trvá na vyřešení neutěšené situace okolo zkoušek brzd prováděných strojevedoucími. Trváme na tom, že tuto činnost nezařizuje strojevedoucí žádný obecný předpis ani interní norma ČD Cargo, stejně tak jako katalog zaměstnání.

Naproti pak odmítáme tvrzení některých OC o tom, že při změnách katalogu zaměstnání/prací v předcházejících letech (2012 a 2016) bylo strojevedoucí za tyto činnosti přiznáno navýšení TS, neboť v době, kdy tato jednání probíhala, ještě ani nebylo možné dle interních norem ČD Cargo tyto činnosti strojevedoucími provádět.



## Ivan Bednárik chce stabilizovat firmu a pracovat na jejím dalším rozvoji

Dokončení ze str. 1

Pokud jde o investice, jen spekulací jsou informace z médií, že dojde k jejich omezení. Nutné investice totiž v žádném případě nebudou omezeny, což se týká především nákupu nových vozidel, instalace ETCS, segmentu opravárenství apod. Největší investice představují nová vozidla, která se časem zaplatí, ale na prvotní investici musí mít ČD hotovost samy. Bankovní sektor jim nadále důvěřuje, protože jsou stále schopny splácet své závazky. Zda si ČD nějaké finanční prostředky půjčí, to bude záležet na rozhodnutí dozorčí rady. Také investice do opravárenství patří k těm nezbytným. Bude pokračovat výstavba nových opravárenských hal. V Brně-Maloměřicích je již hotova, v Plzni se intenzivně staví a výstavba haly v Chebu je také jednou z priorit. Do regionu totiž míří nové vlaky a na jejich údržbu je potřeba mít odpovídající zázemí. Časem ČD čeká ještě řešení opravárenské problematiky v Havlíčkově Brodě, v Olomouci a výstavba nové haly v Českých Budějovicích.

Existují bohužel i různé spory zděděné z minulosti, které mohou v případě prohrы znamenat obrovské ztráty. Aktuálně nejvýznamnější je podezření Evropské komise na zneužití dominantního postavení ze strany ČD na vlakové lince Praha–Ostrava. Předseda představenstva ale nerozumí tomu, na základě čeho by měly být ČD trestány. Vždyť sama Komise přiznává, že nikdy nebyly levnější než konkurence. Konkurenční dopravní celou dobu tvrdí, že jejich byznys kvete, tak čím měli být vlastně poškozeni? Zřejmě tím, že jim ČD soustruží kola, prodávají naftu, pronajímají prostory, schvalují techniku a tak dále. Tedy samozřejmě myšleno ironicky... Představenstvo společnosti rozhodlo, že bude s Komisí jednat napřímo, aby byla vyvrácena účelová tvrzení konkurence.

Ve velmi obsáhlé diskuzi pak předseda představenstva a generální ředitel ČD odpovídal na mnohé konkrétní dotazy a připomínky, které se týkaly například pravidel pro poskytování osobního ohodnocení zaměstnanců,

návruhu sankčního systému pro strojvedoucí anebo monitoringu Licence strojvedoucích (MLS) a oznamování provozovatelů dráhy o zahájení a ukončení řízení vozidla.

Diskutovány byly také podmínky psychologického vyšetření strojvedoucích pro vydání Licence strojvedoucího, ale i podmínky a výsledky výběrových řízení v oblasti dálkové a regionální dopravy nebo konkrétní situace na lince R 14 Liberec–Pardubice. Opatření však nebyla například ani otázka jízdních výhod zaměstnanců ČD v Jihomoravském kraji.

Došlo i k výměně názorů na stávající podmínky doplňující volby člena dozorčí rady z řad členů odborových svazů a možnosti jejich změny a v neposlední řadě se hovořilo také o možnosti vhodného umístění sídla FSCŘ v případě, že dojde k prodeji budovy Nákladového nádraží Žižkov, kde se nyní nachází prostory prezidia naší profesní odborové organizace.

S použitím zápisu z jednání připravil  
Libor Poláček.

## Nesrovnalosti v písemných rozkazech zůstávají, a to i přes naše několikerá upozornění!

Ke konci loňského roku se v mezistaničním úseku Praha-Smíchov–Praha-Radotín naplněly stavební práce související s plánovanou modernizací celé tratě. Jistě chvályhodná věc. Nicméně Správa železnic i na této stavbě připravila na strojvedoucí nejdou past.

Již na samém začátku prosince 2020 jsem služebním postupem upozorňoval na velmi nebezpečný stav, kdy se v písemných rozkazech dotčených vlaků velmi lišilo oznamování umístění pomalé jízdy oproti reálnému stavu

## Postup elektronizace pracovní agendy u strojvedoucích ČD

Mnozí kolegové strojvedoucí Českých drah již v těchto dnech obdrželi či v krátké době obdrží chytré služební mobilní telefony. Nejen o podobě jejich provozu a využívání jsme hovořili se zástupci generálního ředitelství ČD zkraye měsíce února.

Představitel zaměstnavatele vyvrátil našu obavu, že používání služebních telefonů pro soukromé účely mimo pracovní dobu bude omezeno či přímo zakázáno. Omezení bude spočívat pouze v tom, že používání mobilního telefonu pro soukromé účely (včetně aplikací v něm instalovaných) nesmí v žádném směru ovlivňovat fungování telefonu pro účely služební.

na trati. Po krátké době následovala odpověď, ve které Správa železnic, státní organizace OR Praha k hlášení strojvedoucího č. 287, prostřednictvím systémového specialisty GR ČD ing. Lukáše Vytačila sdělil:

... k uvedenému hlášení uvádím, že v rozkaze byl chybně uveden úsek pomalé jízdy (dále jen PJ). Správně má být Odb. Závodiště – Praha-Radotín (nicméně i v tomto původním rozkaze byla uvedena správná rychlost PJ a km poloha). Dne 26. 1. 2021 byl již rozkaz

jsem stále na ne zcela vhodnou a především snadnou a jednoduchou práci se systémem SH SAP. Poukázali jsme mimo jiné na zdouhavé a nijak neautomatizované zadávání čísel vozidel, na nutnost vyplňování několika zbytečných rubrik zápisu aj. Naše argumenty a návrhy na zlepšení byly vyslechnuty a bylo přislíbáno projednání těchto věcí kompetentními odbory GR ČD. Závěrem našeho pracovního setkání jsme představitele generálního ředitelství Českých drah požádali o možnost dalších nepravidelných jednání na toto pro nás strojvedoucí důležité téma, a to zejména ve vztahu k akceptování našich jednotlivých, již dříve předložených návrhů a námětů.

Antonín Sehnal

SH SAP

Přihlášení

Číslo ZKV:

Uživatelské jméno:

Heslo:

Přihlásit

Formulář zpracování servisního hlášení

Telefon bude sloužit primárně jako záloha služebního tabletu v případě nemožnosti zobrazení jízdního řádu vlaku v aplikaci ETD (Electronic Timetable Display). Aplikace MAPSIS nyní instalována nebude, i když její dodatečná instalace není vyloučena.

K několika strojvedoucím se na zkoušku nyní dostává také aplikace ČD Komando. Tato je zatím ve zkušebním a připomínkovém provozu. Termín spuštění rutinního provozu zatím není znám a bude se odvíjet právě od úspěšnosti průběhu zkušebního provozu. O jeho výsledcích a samozřejmě také o vlastnostech této očekávané služební pomůcky bychom vás rádi dále na stránkách našeho časopisu informovali.

Hovořili jsme také na téma aplikace ETD pro zobrazení tabelárních jízdních řádů (TJR). Vývoj aplikace (app) ETD u dopravce České dráhy je ve velmi pokročilé fázi a momentálně se nacházíme ve stavu, kdy je tato aplikace již použitelná v provozu. Postupně se ale ještě zapracovávají poznatky a připomínky od našich kolegů, kteří využívají bezpečnostní nastavbu této app na tratích provozovaných dle předpisu D3.

Velmi diskutovanou věcí byl záměr plošně opustit k poslednímu březnovému dni tohoto roku papírové knihy oprav a závady vozidel pak zadávat již jen prostřednictvím app SH SAP (zpracování servisního hlášení). Ačkoliv samozřejmě vnímáme vhodnost náhrady papírové verze a šlechtinou myšlenku šetření našich lesů, poukázali

## Nechtěná témata

Život každého člověka je provázen nejen událostmi radostnými a vítanými. Také těmi, jichž bychom se velmi rádi bez náhrady zřekli. Stejně je to i v činnosti firem, institucí a úřadů. Nejinak je tomu i v železničním provozu.

V operativním přehledu o práci železnic se takřka denně v části, která informuje o zárocích Policie České republiky, setkáváme s informacemi typu *pátrání po osobě se sebevražednými úmysly, pohyb cizí osoby v průjezděném průjezdu traťové koleje, pohyb sebevráha...* Nemálo takových událostí bohužel končí smutným konstatováním *...srazil a usmrtil osobu v kolejišti nebo vlak č. xxxx ohlásil nález lidského těla v km...* Ve statistických mimořádných událostí vedených Drážní inspekcí jsou pak takové MU vykazovány jako střety s osobami. Přehled těchto krajně nežádoucích událostí za uplynulých deset let přibližuje následující tabulka.

Střety s osobami 2011–2020			
Rok	Celkem	Úmrtí	Zraněno
2011	282	222	63
2012	267	197	68
2013	243	199	47
2014	310	236	75
2015	260	198	64
2016	258	193	67
2017	257	202	56
2018	225	176	50
2019	252	196	60
2020	251	195	56
<b>Součet</b>	<b>2 605</b>	<b>2 014</b>	<b>606</b>

Jak již bylo naznačeno, nezanedbatelný podíl na těchto MU tvoří sebevraždy. Takřka ve 100 procentech případů není v moci strojvedoucího před nešťastníkem zastavit. I okamžitá pomoc těžce zraněným osobám končí většinou smrtí postiženého. O to větší je pak již na srdci strojvedoucího na takové MU zúčastněného... Následně přijíždějí hasiči, policisté a lékaři konstatující nevrátný stav. Také se dostává nehodová pohotovost provozovatele dráhy a příslušného dopravce. Dochází k přerušení provozu nebo k jeho omezení na jednu kolej. Je-li postiženým vlakem vlak

osobní přepravy, pak jsou cestující za pomoci hasičů evakuováni z místa MU do prostředků náhradní dopravy. Na dvojkolejných tratích dochází k řadě zpoždění, na jednokolejných k rozvratu dopravního taktu.

Pro bulvární tisk jsou tyto nešťastné události příležitostí ke zviditelnění. Připomeňme jen sebevraždu známé zpěvačky před řadou let. Pro blízké postižené jde o nezměrnou tragédii. Pro provozovatele dráhy a dopravce to znamená nežádoucí incident s negativním dopadem na plánový provoz a samozřejmě ekonomiku. Pro státní společnost je tato smutná událost nechtěným tématem, jehož uchození a zejména prevence jsou nesmírně složité a často tedy tématem odsouvaným za řešení jiných, takzvaných aktuálních záležitostí. A ty se vždy nějak najdou...

Když jsem zjišťoval bližší údaje k tomuto nechtěnému tématu, tak poslední věrohodný údaj pocházel z roku 2018, kdy bylo v ČR evidováno 1 352 dokončených sebevražd. To činilo v přepočtu 12,7 sebevražd na 100 tisíc obyvatel.

Pro provozovatele dráhy i dopravce vyplývá z předchozích řádků velmi složitá otázka: Mohou přispět alespoň k částečnému řešení tohoto tématu, jež jsem nazval nechtěným? Myslím, že mohou. Alespoň onou pověstnou „trochou do mlýna“. V České republice je velmi rozvětvená síť telefonických linek důvěry. První z nich vznikla již v roce 1964. Ty poskytují anonymní rozhovor s odborníkem z oboru psychologie nebo psychiatrie. Mimo akutní pomoc při zvládnutí krizového stavu poskytnou i informace o návazných službách vhodných zařízení nebo institucí. Informace o těchto linkách i návazných službách by se mohla ve vhodné formě objevit i na našich nádražích nebo ve vlacích. Jejich umístění by sice nepřineslo žádný ekonomický přínos, jako přináší mnoho často mimořádně stupidních reklam. Ale byť jen několik zachráněných lidských životů by bylo významným krokem při řešení tohoto nechtěného tématu.

A v neposlední řadě především strojvedoucí by byli ušetřeni další stresové zátěže, které už mají i bez střetů s osobami více než dost. Pokusí se nad předchozími řádky něco z kompetentních manažerů alespoň zamyslet?

Vladimír Selucký



RegioPanter ČD 440 001 bude jako první přestavěn na dvousystémovou jednotku ř. 640 (foto: České dráhy)

## Začala dualizace stejnosměrných RegioPanterů

České dráhy přistavily do společnosti Pars nova, členu skupiny Škoda Transportation, první ze stejnosměrných jednotek RegioPanter za účelem hlavní opravy a následné přestavby na dvousystémovou jednotku řady 640. Upravené soupravy budou jezdit i na tratích, kde se uskuteční konverze napájení ze současných 3 kV DC na střídavý systém 25 kV 50 Hz AC. Do šumberského podniku Pars nova byla přistavena první jednotka 440 001 z Oblastního centra údržby střed, střediska údržby Děčín.

„V návaznosti na plán Správy železnic sjednotit trakční soustavu v České republice a nahradit napájení 3 000 V stejnosměrného proudu na severu republiky střídavým napájením 25 000 V 50 Hz jsme přistoupili k úpravě nejmodernějších stejnosměrných jednotek RegioPanter řady 440 na dvousystémové. V příštích letech s postupující změnou napájení

## K výměně Licence strojvedoucího

Vážení kolegové, na základě informací získaných od zaměstnavatele vám k výměně „Licence strojvedoucího“, kterým končí platnost na podzim tohoto roku, sděluji následující.

**Drážní úřad připravuje v současné době metodiku, která bude celou záležitost řešit.**

Z toho důvodu je potřeba počkat na její vydání a do té doby v této věci zatím nic individuálně „nepodnikat“.

Jaroslav Vondrovic  
prezident FSCŘ

a elektrizací dalších tratí budou obsluhovat jak tratě s dosluhující soustavou 3 000 V, tak s rozšiřující se 25 000 V 50 Hz. Díky provedené rekonstrukci je můžeme provozovat bez omezení na všech elektrifikovaných tratích po celou dobu jejich plánované třicetileté životnosti. První takový úsek využijí jednotky v Ústeckém kraji mezi stanicemi Kadaň-Prunéřov a Kadaň, a to prakticky hned po jejich přestavbě.“ vysvětluje Michal Kraus, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz.

Do konce roku 2022 je plánovaná přestavba všech dvanácti jednotek RegioPanter řady 440 na dvousystémovou řadu 640. Nejvýznamnější změnou bude zástavba trakčních transformátorů na krajní motorové vozy a dosazení příslušné silnoproudé části, která umožní využívat napájení 25 kV 50 Hz AC, úprava řídicích systémů pro dvousystémový provoz a také nastavení brzd pro jízdu těžších vozů z transformátorů.

Hodnota kontraktu, který zajišťuje společnost Škoda Transportation v Plzni a Pars nova v Šumperku, je 286,8 milionů Kč. Částkou 120 milionů Kč přispívá program OPD2.

Dvanáct jednotek řady 440 vyrobených v letech 2012 až 2014 v současnosti obsluhuje osobní a spěšné vlaky na Podkrušnohořské magistrále Děčín–Kadaň–Prunéřov (7 jednotek) a na trati Pardubice–Jaroměř (5 jednotek). Denně je v provozu 10 souprav, které ujedou v průměru 5 500 km/den. Jednotky 440 jsou třívozové s délkou 79 metrů, maximální rychlostí 160 km/h, výkonem 2 040 kW a celkovou kapacitou 241 míst k sezení.

K přestavbě stejnosměrných na dvousystémovou vozidla přistupují i další dopravci, např. společnost ČD Cargo takto modernizuje své lokomotivy řady 163 (3 kV DC) na dvousystémovou řadu 363 (3 kV DC/25 kV 50 Hz AC).

Vanda Rajnochová

## Zkušením kolegové by těm mladším měli jít svým chováním příkladem

Přibližně před třemi lety jsem do Zájmů strojvůdce jako strojvedoucí OCP Východ PP Kyjov přispíval svou krátkou úvahou ke kvalitě nábory nových lidí do profese strojvedoucích. Neutlelo od té doby ani příliš mnoho vody v řece Kyjovce a nastoupil jsem jako nový kontrolor vozby OCP Východ, pracoviště Brno. Tím mi připadla mnohdy nepopulární úloha kontrolovat, ale i upozorňovat na rozličné problémy a tedy v neposlední řadě také „očekávat“ případné nedostatky v práci svých někdejších kolegů, nyní podřízených. A tak za těchto nových okolností problém kvality a chování zvláště nových lidí v naší profesi vnímám možná ještě bezprostředněji, než tomu bylo dříve.

Je smutné, že ti, co by měli jít mladým kolegům příkladem, bohužel mnohdy selhávají. Myslím tím i zkušeného strojvedoucího, který má za sebou více než čtyři desetiletí práce ve své profesi, jenž velmi nevybíravým způsobem, a bohužel i neslušnými výrazy, častěji dispečera a službu konajícího strojmistra poté, co ho oni sami slušně požádali v době jeho dělené směny, aby změnil řazení soupravy svého vlaku. Celá věc by se dle některých snad mohla hodit za hlavu a říci, že se jedná o pochybení při zvládnutí stresu u tohoto strojvůdce a že omluva to přece vyřeší. Důvod rozladění, kterým byl neřešený šlendrián jiných drážních profesí, jenž způsobil závažné problémy na dotčené vlakové soupravě a byl by tedy lidský snad ještě celkem pochopitelný, je ale jen jednou stranou mince. Pokud se ale dostáváme do fáze, že dotyčný hrozí všem zúčastněným

v incidentu ve smyslu, že s nimi Federace strojvůdce zatočí, pokud si budou stěžovat, vnímám zde velmi nebezpečný precedens pro ostatní kolegy. A mám tím na mysli zvláště právě ty úvodem zmíněné mladé kolegy.

V současné době probíhá na pracovišti, kde působím, přezkoušení ZOZ, kde si pravidelně mezi písemnou a ústní částí zkoušky vyčlením čas sdělit a upozornit zkušeného strojvedoucího na věci k provozu, neboť díky epidemické situaci zde v roce 2020 neproběhlo prezenční pravidelné školení. Bodem, na který zvláště upozorňuji, je Etický kodex akciové společnosti České dráhy. Neboť určitě už známe i případy, kdy se zaměstnanec dostal díky nevhodnému chování až ke „žluté kartě“.

Vážím si práce strojvůdce profesní odborové organizace a vnímám její velký přínos pro zkulturnění stanovišť strojvedoucích, ale i nocležen nebo odpočinkových místností, a stejně tak oceňuji mimo jiné také její velký přínos při upozorňování na předpisové nedostatky či na špatnou viditelnost návštěvníků nebo na další problémy na dopravní cestě. Budu ovšem stejně tak rád, když zaujme patřičné stanovisko ke svým členům, kteří se její autoritou zaštiťují také v případech, kdy chtějí obhájit své nevhodné chování anebo třeba i neznalost svých povinností vůči zaměstnavateli. Oceníme to v konečném důsledku všichni.

ing. Ondřej Spáčil  
kontrolor vozby OCP Východ, pracoviště  
Brno



# Stromy skloňované ve všech pádech

Tak je za námi několik dní sněhové a větrné kalamity, jež nás zasáhla, jako bychom byli v odlehlých končinách severní Evropy. Hlavně noc ze sedmého na osmého února nám ukázala, že nejen koronavirus umí s tím našim světem pěkně zatočit. Ve zpravodajství jsme mohli sledovat následky takového na naše podmínky opravdu až extrémního počasí.

Na mnoha místech se tento extrém bohužel projevil nám železničářům velmi známým způsobem. Tedy vyvrácenými nebo přelomenými stromy. Ve svém důsledku je jedno, jakým způsobem se strom dostane do vodorovné polohy. Ovšem škoda tím způsobená je vždy značná, ať už je způsobena na dopravní infrastrukturu anebo na energetické síti.

Protože nás samozřejmě zajímají zejména následky, k nimž dochází na kolejích, dobře víme, kolik úsilí věnuje Federace strojívdců České republiky tomu, aby konečně došlo k vyčištění ochranného pásma dráhy od vzrostlých stromů. A víme také, jaké klacky pod nohy nám v tomto úsilí o bezpečnou dopravní cestu

neustále házejí jisté instituce. A tak právě i letošní zimní trampoty nám připomněly, že tato naše snaha nesmí polevit, ba naopak musí i přes všechny překážky dále pokračovat.

Uvedu malý příklad týkající se probíhající modernizaci tratě číslo 290 Olomouc–Uničov–Šumperk. Traťový úsek mezi Olomoucí a Šternberkem je již téměř hotov a chybí pouze „natáhnout dráty“. Protože to je trať, po které pravidelně jezdím na své pracoviště v Olomouci, ale i s pravidelnými manipulačními vlaky, její rekonstrukci sleduji s velkým zájmem. Kolem trati samozřejmě rostou vzrostlé staré stromy a v onu zde již zmíněnou noc jeden z nich silný nápor větru nevydržel. Při cestě do práce jsem ho zlomený viděl kousek za Šternberkem, kuso větvi těsně vedle trati. V tomto případě bylo našťastí vše již pořešeno a odtaženo z kolejí.

Mohli bychom říci, že se tedy v tomto případě vlastně nakonec až tak nic zvláštního nestalo. Dosud se zde totiž jezdí v motorové trakci, a tak k opětovnému zprovoznění tratě

stačila „jen“ chvílka práce s motorovou pilou. Ovšem, kdyby zde už bylo nové trakční vedení na svém místě, měli bychom tu nejen výuku, ale i velkou škodu na právě zmodyfikované části tratě. Všichni přece dobře víme, že natažení nového trakčního vedení není zrovna záležitostí týkající se jen pár hodin. A to ještě nezmiňuji možnost poničených stožárů!

Kolem trati zkrátka nemají stromy co dělat! A nezbyváá než věřit, že právě i ony události spojené s nedávnou větrnou a sněhovou kalamitou povedou Správu železnic k důslednějšímu čištění ochranného pásma dráhy. Nejde přece o nic jiného než o ochranu životů, a to jak nás strojvedoucích, tak cestujících, klientů, jež železniční dopravci přepravují. O majetku a hodnotě vlaků ani nemluvíme. Věřím, že započatá snaha o vykácení stromů z míst, kde jednoznačně nemají co dělat, bude pokračovat, a to i navzdory neutuchajícímu odporu a často až nesmyslné argumentaci ochránců přírody!

Evžen Mikolajek

## ČD Cargo v novém roce

Dokončení ze str. 1

V případě těchto činností se totiž jednoznačně jedná o přenesení základních povinností prováděných jinými zaměstnanci na strojvedoucí, navíc způsobem (změny TDPP – technická dokumentace provozního pracoviště), který je v rozporu s interními normami zaměstnavatele a obecnými právními předpisy, protože nebyl ani řádně projednán tak, jak je v rámci vnitřních pravidel společnosti požadováno.

David Votruba  
člen prezidia a vedoucí týmu FSCŘ  
pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo



Zajímavý záběr nákladního vlaku 54983 s lokomotivou 556.0203, odjíždějícího ze Sřelice do Zastávky u Brna. Na snímku z roku 1954 je vidět i začátek asi 600 metrů dlouhé kamenné zdi (foto ze sbírky Zdeňka Hájka)

## Kulaté jubileum trati Sřelice–Hrušovany nad Jevišovkou – Stadlau/Znojmo

Tunely (IX. pokračování ze ZS č. 3/2021)



Tunel Velký Prštický z pohledu strojvedoucího lokomotivy 434.2134 (foto ze sbírky Zdeňka Hájka)

Na celé trati jsou čtyři tunely – dva v blízkosti zastávky Radostice a zbývající dva v úseku Ivančický viadukt–Moravský Krumlov. Všechny tyto tunely jsou v oblouku v celé délce, pouze Velký Prštický o délce 321 metrů je při jízdě ze Sřelice asi 120 m v oblouku, zbytek je v přímce.

Zde byl trakčně nejobtížnější úsek ze všech tunelů – zpočátku byl tunel moký, ze stropu kapala voda na koleje v oblouku, lokomotivy zde tedy často „brousily“. Celý tunel je ve stoupání, niveleta se lomí těsně za silúveckým portálem. Lokomotivy 556.0 tady měly normu T 950 tun, lokomotiva 434.2 S 650 tun, z Moravských Bránic do Hrušovany nad Jevišovkou pak S 670 tun.

Při jízdě ze Sřelice je jako první Malý Prštický (někdy nazývaný Radostický) tunel o délce 85 m. Následuje Velký Prštický. Zde došlo u silúveckého portálu na levé straně zářezu ve 2. polovině 80. let vlivem vodou nabobtnalé zeminy k velkému sesuvu půdy i se stromy (akáty), a to v celé výšce zářezu. Provoz byl na několik dní přerušen. Od Ivančického viaduktu je pak jako první tunel Pod Rénou (délka 147 m) a po asi 350 metrech je tunel Budkovický o délce 140 metrů. Mezi posledními jmenovanými tunely byly po opadání listů ze stromů na pravé straně ještě nedávno vidět dva kamenné přístřešky. Zde býval sklad dynamitu, který byl v Rakousko-Uhersku právě tady poprvé použit pro trháni skal.

Nad portály tunelů je letopočet 1870 vytesaný římskými číslicemi do kamene, tj. MDCCCLXX. Všechny tunely jsou postaveny pro dvě koleje, osa stávající koleje byla při západní straně všech tunelů. Při opravě svršku na přelomu 70. a 80. let minulého století byla osa koleje ve všech tunelech posunuta směrem ke středové ose tunelu.

Podle původního projektu Budkovický tunel nebyl projektován, měl zde být hluboký zářez. Narazilo se však na skálu, a tak tunel byl nakonec z jedné třetiny vystřelen a ze dvou třetin je tunelová roura zasypána. Podobným způsobem byl pak postaven v celé délce devadesátimetrový tunel u nádraží Brno-Královo Pole, kde byl vykopán zářez a umístěna tunelová roura, která byla následně zahrnuta zemínou.

Přes všechny tunely je stoupání deset promile, ale udává se, že přes Velký Prštický je 12 ‰. Při dnešním poněkud zavádějícím označení sklonovníků po pěti promile to ale nelze přesně zjistit.

Pokračování

Zdeňka Hájka

## ETCS a elektromechanické zabezpečovací zařízení – fakta a argumenty

Podle toho, jak je veřejnost informována v médiích a od představitelů ministerstva dopravy a Správy železnic, evropský vlakový zabezpečovač – ETCS má být tím nejbezpečnějším zabezpečovacím systémem v železniční dopravě. Je tomu skutečně tak za všech okolností, tedy u všech variant tohoto nově zaváděného systému?

Připomeňme si, že existuje řada variant systému ETCS. Mezi dva základní patří ETCS L1 a ETCS L2. Je třeba si ale říci, že mobilní část ETCS, označovaná jako OBU (On Board Unit) je nutná pro oba typy ETCS. Takže náklady na vybavení vozidla jsou jak pro ETCS L1 nebo ETCS L2 totožné.

U systému ETCS L1 nemusí být rádiový systém GSM-R, poněvadž se jedná vlastně o bodový vlakový zabezpečovač a kontrola polohy vlaku se neprovádí prostřednictvím prostředků pro detekci vlaku a rádiovou cestou přes radioblokovou centrálu ETCS – RBC (Radio Block Center). Ovšem z hlediska zajištění bezpečnosti většina železničních správců stejně požaduje na hnacím vozidle rádiový systém GSM-R pro spojení strojvedoucího

s dispečerem nebo výpravčím. A v českém prostředí také pro potřebu „Generálního STOP“ vlakům v případě existujícího nebezpečí.

V některých evropských zemích se používá systém ETCS L1. Důvodem je jeho nižší implementace, která umožňuje mimo jiné také „dosloužit“ některým typům starších stanicích a traťových zabezpečovacích zařízení. Také u nás se před časem dokonce vyskytl názor, že systém ETCS L1 je možné implementovat na tratích s elektromechanickými systémy s mechanickými návěstídky. S tím ale není možné souhlasit!

V neposlední řadě to nelze i proto, že tyto systémy v naprosté většině nemají kontrolu volnosti kolejí a mechanická návěstidla jsou ovládána pomocí drátových táhel, která jsou náchylná na výkyvy teplot, a proto je nutné jejich délku podle teplot regulovat. Je zde totiž nebezpečí pochybné návěstí nebo rozsvěcení návěstidla a znemožnění jeho ovládní.

V mládí jsem měl v údržbě řadu mechanických závor, návěstidel a předvěstí, a proto vím, o čem to je! U prvního

elektrodynamického zabezpečovacího zařízení v Přerově byla ještě mechanická návěstidla, ale ta měla také elektromotorické přestavníky fungující coby spřahalo. To znamená, že byly ovládány kolejovým obvodem, který uzavřel obvod spřahadla a návěstidlo bylo uvedeno do polohy Stůj.

Rovněž případné spojení ETCS s elektromechanickým stanicím zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstídky a izolovanou kolejnicí nebo jen krátkým kolejovým obvodem snižuje úroveň bezpečnosti ETCS, poněvadž nezabrání postavení vlakové cesty na obsazenou kolej. **Zásadně tedy nedoporučuji kombinovat ETCS L1 s mechanickými návěstídky a chybějící kontrolou volnosti koleje!**

Tento archaismus stejně potřebuje nejméně poloviční finanční náklady jako nové elektronické stavědky. Neděleme z našich tratí muzeální železnici a neohrožujeme úroveň bezpečnosti ETCS tímto, jak vidno, nevhodným a nevhodným spojením.

Ing. Josef Schrötter  
nezávislý železniční expert



Foto: Zdeněk Dvořáček

Výsledek nedávného řádění sprejerů v žst Třebíč

## Sprejování alias proč to vlastně dělají?

Dne 5. února letošního roku došlo v nočních hodinách k posprejování soupravy osobního vlaku v železniční stanici Třebíč. Čtenář si jistě řekne – běžná věc, to se děje velice často. Ale podívejme se na tuhle záležitost z poněkud jiné strany.

Pokud si dobře prohlédnete fotografii, tak zjistíte, že tzv. graffiti bylo asi na poropce a venkovní konstrukci řídicího vozu předem připravené. Pověšimněte si, že jsou minimálně posprejovaná boční okna (s neprůhlednými okny nesmí vůz jezdit a sprejeri to vědí) a přední část výtvaru docela konfrontuje s liniemi vozu. Ve mně to budí dojem, jako by měl vůz projet závějí (nebo něčím podobným) a následně gejízr sněhu (bílá část navazující na smetadlo) vytvořil nápis na boku vozidla. Autor (autoři) díla, resp. návrhu patrně trpí nějakým komplexem nad svými nedoceněnými grafickými schopnostmi – proto ta nafouklá až expandující písmena. Autor chce dát najevo, jak moc je dobrý – na rozdíl od většijákých těch skrčených a nepovedených nápisů a doslova čmáranic. Ne, zde se nejedná o nahodilý dílo! Tohle je výsledek práce celého týmu sprejerů.

A jak to dělají, a kdo vlastně jsou? Nečekejte nějaká děčka, co se loudají po nocích a ničí majetek – tohle je jiné. Četl jsem kdysi článek, kde bylo popsáno, jak spolek sprejerů požadoval (!) po zastupitelích města Jihlavy, aby jim byla vyhrazena nějaká plocha, nejlépe zeď na veřejně dobře viditelném místě, kde by se mohli důkladně vyřádit – předvést. Brali to asi podle toho, že před jistým časem byla v Jihlavě zbudována skateboardová dráha, tak co by magistrát nedal prostor i tomuto sportu?! Ovšem – jednatelé sprejerů nebyli žádní usmrkanci. Jednoho se o mladé muže přes dvacet let, a pokud se nemýlím, tak jejich představenému bylo tehdy cca 35 roků. Řekli byste si patrně, že v těchto letech by už takový jedinec mohl mít rozum. Ono je to ale asi tak trochu jinde!

Kdysi jsem něco kupoval v drogerii, kde se taky prodávaly barvy. Krátce po mně do prodejny vstoupil mladý muž oděn v tmavou mikinu s kapucí, pochopitelně s hlubokou kapucí a měl ji nasazenou, aby mu nebylo vidět do obličejce, a na zádech měl malý batoh (mj. je to běžná image sprejerů). A ... rovnou k regálu se spreji. Sprejové bombičky prohlížel, potězkával ..., vracel do regálu, přebíral..., ale to už vystartovala prodavačka, co se bavila s pokladní, a milému „kapucinovi“ se pověšila na paty – doslova mu stála cca jeden metr za zády. Dotyčný zervozněl, stále se ohlížel, zda se nějaký dozor neohlídá vzdálit, ale prodavačka dobře věděla, co činí. Ještě si prohlédl dva veliké spreje, které dal zpět a pak vrátil prázdný košík a doslova vymajzl! Jasně, takový veliký sprej již tehdy stál okolo 100 Kč, a pokud by se mu povedlo tento, popř. dva „ukryt“ ve spodním záhybu vytahané mikiny, zase by bylo čím „vyzdobit“ nějakou zeď. Pochopitelně, že takto vzniklé manko na prodejné by kolektivní prodavaček musel majiteli drogerie zaplatit.

Neříkám, že jsou všichni stejní, ale uvažte jednu věc – přeci si nekoupíte x sprejů za řádové tisíce korun, abyste je pak ve strachu z dopadení vystříkali na nějakou zeď, nebo nestřežený vagon. ... že? To nemá logiku! Jinak tihle „bouráci“ jsou velice dobře organizovaní a sehraní. To, co vidíte na obrázku, do zajista není první výtvar tře bandy, co v noci ze 4. na 5. února řádila v Třebíči na nádraží. Již návrh díla zabere jistý čas, tady bych to tipoval na doslova cílený projev. Takže ... vyfotili si předem dotyčný vůz, taky si vytipovali, kde bývá často či periodicky odstavěn a poté na počítací tvoří ono dílo. Pak dojde k výrobě papírových šablon, které usnadní a zpřesní práci při zhotovení. Současně si musí vytipovat, na kolik budou úspěšní – zda dílo dokončí a jaké je riziko, že budou přistiženi. Co se konkrétní akce v Třebíči týče, tak myslím, že to buď byli místní „umělci“, kteří čmárají po zdi od neda-lécké továrny (je to vidět z vlaku), nebo že si udělala „noční výjezd“ parta z Brna.

Parta je předem rozdělena na ty, co tvoří, a na několik dalších, co s telefonem v ruce zpovzdálí hlídají. Po provedeném díle si gang své dílo vyfotí (ev. až druhý den za světla) a pošlou to svým rivalům jako výzvu. Popř. si svou „pých“ pověsí na facebook či jiné sociální sítě ve smyslu: „To jsem ale COOL“

(super, skvělý, bezva)! Tolik na vysvětlenou, jak to chodí.

Řekli byste si možná, banda vandalů, co ničí cizí majetek – chyba, to dělají amatéři ... takoví ti čmáralové, co neumí nic jiného, než někde napsat to své FUCK. Tohle je jiný „level“. A jak jsem uvedl, jedná se ale o nevygované (psychicky nevyrovnané) jedince, kteří si mezi sebou dokazují, jak jsou dobří. Jde o rivalitu mezi gangy sprejerů. Je to na téma, kdo pomaluje podklad, který bude na očích co nejvíce lidem, nejlépe pohyblivý, nebo kdo pomaluje něco, co ještě nikdo nepomaloval, popř. jde o to pomalovat něco vzácného, cenného, nedotknutelného (např. pilíř Karlova mostu) – jenže to již páchne kriminále! To je pak ten správný adrenalin! A proč to vlastně má být na dobře viditelném místě, které je pokud možno mobilní?

Bydlím v ulici na okraji města a nejednou máme otevřené okno do ulice, kde je velice malý provoz a poměrně i klid. Je to již několik let, co nás jeden takový nevygovaný jedinec „oblažoval“ akustickou produkcí. Tento mladík si koupil ojetý Citroen BX kombi a asi dlouho pracoval na tom, aby jeho plechový miláček byl řádně vytuněný. Začalo to mračítky, jinými reflektory, prodlouženými prahy, předním hlubokým spojlerem, zmizely kliky dveří, začerněná okna, křiklavě fialový lak... a tak prostě pokračoval. Končilo to úpravou interiéru, kde do zadního platu zabudoval obrovské reproduktory, které měly výkon x set Wattů. A tak tento doslova hňup (majitel vozu) pomalu projížděl ulicemi se staženými bočními okny, máje akustickou soupravu naplnou, což se již zdálo projevovalo hlasitým duněním, takže Citroena vlastně proměnil na pojízdné zemětřesení – bylo to fakt strašné dunění a rány. Prostě aby z toho obyvatelé okolních domů taky něco měli! Jenže lidé toho blba proklínali tak dlouho, až jednou zavolal na policii.

Jak lze specifikovat tento druh úchyly? Jedná se o jistý druh exhibice. Exhibicionisté nejsou jenom ti, co se v parku před ženami odhalují, ale např. i takoví ti agilní jedinci, co se na shromáždění jistého počtu lidí musí za každou cenu zviditelnit – např. opakovaním již předneseného a podobně. Když se vrátím k tomu jedinci v dunícím Citroenu, tak ten junák investoval spoustu peněz a volného času sice do svého majetku, ale nikoliv kvůli sobě, a nýbrž toto vozidlo, jež dávno pozbylo charakter dopravního prostředku, upravil kvůli úplné cizím lidem! A tmem lidem to bylo v lepším případě šumafuk, a navíc je počinání dotyčného hňupa otravovalo.

Ano – jedná se o druh exhibicionismu. Ti sprejeri si asi vůbec neuvědomují, že to, co činí, nejenom, že veřejnost vůbec nezajímá, ale naopak jí toto pohoršuje a vadí jí to. Další cíl – rivalita s druhým gangem sprejerů je zábava, či spíše snaha, kterou by normální jedinec označil jako infantilní, či jednáni psychicky vyšinitého jedince. Pokud se ale nejedná ani o jedno, ani o druhé, pak by se asi jednalo o úmyslné poškozování cizího majetku. Ale pak se naskytá otázka, proč na pouhé ničení majetku vynaložili tolik úsilí?

Doufejme, že tato činnost jednou přestane ony vyosené jedince bavit, popř. na ni doplatí a dostanou rozum a řeknou si – to jsem byl ale vůl! Jenže, jedny to pustí a nastoupí noví – takoví, co se po nocích loudají a čmárají. Naskytá se pak další otázka, z jakých rodin tyto jedinci pocházejí, pokud je zde vůbec o nějaké rodině hovor?

Vrátím se k tomu, co vidíte na obrázku – jedná se o dílo, které je cca 10 m dlouhé, minimálně metr vysoké. České dráhy posprejovaná vozidla řeší tak, že na odstranění graffiti využívají externí firmu, která nástřik zbrúsi (nikoliv umyje např. ředidlem), jenže s obrázkem jde dolů také vrchní lak nátěru a to znamená, že velice brzo musí být vozidlo přelakováno. A že se nejedná o levnou záležitost, dobře vím, když jsem kdysi vozil lokomotivy do laku do OLPASu v Krmově. Lak I. na lokomotivu stál před dvaceti roky cca 80 000 Kč. Kdyby dali pár sprejerům toto zaplatit, a k tomu zvýšená trestní sazba za poškozování v dnešní výjimečné době, možná by je to přešlo! I odstranění graffiti je drahé – to, co je na obrázku, by několik tisíc Kč nespravilo!

Radek Smejkal  
strojvedoucí OCP východ RPP Jihlava



## Rychlobrzda II.

Vykonával jsem službu na nejmodernější vlakové soupravě, jakou můžete na regionálních tratích potkat – na RegioPanteru. A až tato modrá šelma s ostrými zuby dokáže vyvinout během devadesáti sekund stošedesátikilometrovou rychlost, tentokrát jsme nepřešli sedmdesátku. Na naší trati se prostě rychleji nejezdí.

Byl pátek a plný vlak spokojených cestujících mířil směrem k vikendovému voľnu. Někteří si užívali bezplatného WIFI připojení k internetu, jiní koukali do svých mobilů, slečna knihovnice četla tlustý román, skupinka turistů hrála karty a jejich pes husky smutně koukal modrýma očima na náhubek, který mu nasadili.

Právě jsem došel ke skupince dětí, které se vracely s dědečkem z výletu. A jak mi prozradili, jezdí jen tak vlakem. Dvě až tři zastávky a na otočku zpět. Prý je to moc baví a často to opakují. Udělal jsem do jízdenek předpisovou díрку a vrátil je dětem.

„A dětskou jízdenku s obrázkem máte?“ zeptal jsem se. – „Ne, paní v pokladně žádnou neměla,“ odpověděl za děti dědeček. – „Tak to musíme napravit. Já tady nějak mám a nejsou jen tak obyčejné. Jsou to jízdenky speciální,“ řekl jsem a vyndal z kapsy dva barevné listy s nápisem „DĚTSKÁ JÍZDENKA SPECIÁL“. Na jedné straně měly obráček města Bechyně a první elektrické dráhy na našem území, na druhé byl obráček města Tábor a Jana Žižky s palcátem. – „Jééé! Pirát,“ zaradovaly se děti, a dědeček jim vysvětloval, že to není pirát, ale husita.

Vtom se to přihodilo – rychlobrzda! Vlak začal prudce brzdit, a to Panter opravdu umí. Já jsem zaujal stabilnější postoj a cestující sledovali, co se bude dít.

Abych je uklidnil, prohlásil jsem, že vše bude v pořádku: „Bud' je to záchranná brzda, nebo vlakový zabezpečovač.“ A taky, že hned, jak se zeptám strojvedoucího, přijdu jim říct, co se stalo. Jenže sám jsem věděl, že ani jedna z těchto možností nebude ta pravá. Vlak totiž úplně nezastavil, ale z nízké rychlosti se znovu plynule rozjel.

Po vstupu na stanoviště, odkud strojvedoucí vlak řídí, jsem se zeptal: „Stalo se něco?“ „Nastěšitě ne,“ odpověděl mi. „Viš, v koleji stála srna s malým kolouškem. Asi se nedávno narodil, ještě měl na srsti světlé pruhy. Nemohl jsem je přeci přejet, tak jsem brzdl. No a na poslední chvíli srna uskočila doprava a koloušek na druhou stranu. Teď si určitě budou oba pamatovat, že po kolejkách se nemá chodit,“ usmál se...

Vrátil jsem se do vozu a vyprávěl celý příběh cestujícím, kteří na mě čekali s otázkami v očích. Otázníky se změnilly v úsměvy a děti začaly tleskat: „Hurá! Strojvedoucí je hrdina! Hurááá!“

A já jsem byl rád, že jezdím šelmou, která je nejen nejrychlejší, ale taky hodná, protože dnes zachránila malého kolouška a jeho mámu před jistou smrtí.

Z knihy Františka Týlšara „Záchranná brzda aneb Veselé příběhy železniční“, kterou si můžete objednat na adrese [frantisek.tylsar@seznam.cz](mailto:frantisek.tylsar@seznam.cz)

## Zájmy strojvůdce i na webu

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



Další z kreseb kolegy Jaroslava Dlhého připomíná situaci z 15. června 1944, tedy z období už předposledního roku protektorátu Čechy a Morava, kdy stroj Mikádo 387.023 vezl rychlík Vídeň–České Velenice–Praha. Německý stíhací letoun Me 109 přelétající nad vlakem nám může připomenout i to, že tehdy to bylo jen pár dnů po spojenecké úspěšné invazi do Normandie, tedy zase o něco blíže k osvobození Evropy



## Šarik a ohlednutí za pětadvacet let služby na dráze

Originální dárek u příležitosti svého odchodu do výslužby obdržel náš valašskomeziříčský kolega **Miloš Výška**. Pemíkovy Šarik, jak zde říkají motorové jednotce ČD 844 Regio-Shark, se totiž stal jedním z poděkování, jichž se mu dostalo za dlouholetou, více než pětadvacetiletou službu na naší železniční. Samozřejmě vedle ceremoniálu otočení, které proběhlo 30. ledna na točném místního depa. A pak už následoval jen odjezd do stanice důchod, jak bylo ostatně uvedeno i na transparentu umístěném na čele slavnostně vyzdobeného motorového vozu řady 810.

Právě s městem a depem ve Valašském Meziříčí spojil strojvedoucí a člen základní organizace Federace strojvůdců Miloš Výška vlastně celý svůj osobní a také profesní život.

## Kolegy Bartoně jsem si velmi vážil

Vážená redakce, musím vám poděkovat za otištění vzpomínky na pana kolegu Jiřího Bartoně, kterého jsem také dobře znal a velice si ho vážil.

Seznámil jsem se s ním na vlečce podniku Zelenina Praha v Praze-Ruzyni, kde jezdil jako strojvedoucí po svém nechtěném odchodu od železnice. Byl to perfektní strojvedoucí a o svoji T 448.0 (už nevím, jakého čísla, jen si pamatuji, že měla podvozky natřené červenou barvou, na rozdíl od ostatních mašin této lokomotivní řady) se staral, jako by byla z rychlíkového turnusu.

No a co jsem s tím měl společného já? Chodil jsem tam na vedlejší činnost jezdit, a tak jsem za něj občas zaskakoval, když potřeboval volno.

A ještě k té vlečce. Bylo tam poměrně hodně posunu, v letní sezoně tam jezdily ucelené expresní nákladní vlaky NEX až třeba z Rumunska. A bylo tomu tak podle „not“, které tehdy vytvářel nám dobře známý pan inženýr Jaroslav Kocourek. Dnes už se ale na této vlečce nejezdí a také zmíněná mašina už je bůhvídkde.

A ta zelenina se vozi už jenom kamiony. Tak s panem strojvedoucí vlastně umřela i vlečka, kde před mnoha lety vykonával svoji službu.

Petr Kůžel

Poté, co se v roce 1975 vyučil na středním odborném učilišti v Olomouci mechanikem motorových lokomotiv a vozů, zde nastoupil k tehdejší ČSD ještě před výkonem základní vojenské služby. Od roku 1979 v tomto lokomotivním depu pracoval jako pomocník strojvedoucího a od září 1982 pak už jako strojvedoucí motorové traktce.

Vyjmenovat všechny tratě, které projedil, stejně jako hnací vozidla, jež mu prošla rukama, by nebylo zrovna snadné. V neposlední řadě také proto, že až do odchodu na zaslužený odpočinek pracoval v režimu letmo. A zdůrazněme, že tomu tak bylo na jeho vlastní žádost, neboť takovou práci považoval za pestrější a zajímavější. A to ať už jde o poznání nových lokomotiv, na něž se takt

došťával velmi brzy, již po jejich bezprostředním přidělení do valašskomeziříčského depa, nebo o různorodé výkony v čele vlaků na tratích, jež mu byly přidělovány. A tak alespoň připomeňme, že mezi ně patřily mimo jiné vlakové spoje z Ostravy do Kojetína, spěšné vlaky do Brna, ale také do Opavy, nebo cesty do Šumperka, kam se vydával pro opravené motorové vozy.

Na zasluženém odpočinku našemu kolegovi přejeme jen to nejlepší, hodně pohody a spokojenosti, úspěchů nejen při jeho práci na zahradě, a k tomu samozřejmě především pevné zdraví.

Kolegové ze ZO FS Valašské Meziříčí, přátelé a spolupracovníci



Pohled do českotřebovské kuželny, kde se konají turnaje věnované památce našeho kolegy, strojvedoucího a člena ZO FSCR Česká Třebová Břetislava Demela

## Připravujeme další Memoriál Břetislava Demela v kuželnách

Věříme, že to zlepšení epidemické situace během letošního jara konečně zase dovolí, a tak na dny 19. a 20. května v České Třebově připravujeme již 13. ročník Memoriálu Břetislava Demela v kuželnách.

Na tomto turnaji opět vzpomene na našeho kolegu, strojvedoucího ČD Cargo a člena naší českotřebovské základní organizace Federace strojvůdců, který v květnu 2008

za tragických okolností při výkonu své profese zahynul v železniční stanici Moravany.

Přihlásit se můžete každé pondělí nebo čtvrtek na telefonním čísle 972 32 5086 nebo na e-mailové adrese [CSTzoDKV@fscr.cz](mailto:CSTzoDKV@fscr.cz). Občerstvení po celou dobu turnaje bude zajištěno.

Srdečně zvou a na všechny se těší pořadatelé.

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

Spojte se se svými blízkými díky hlasovému tarifu, k němuž vám v naší akci přidáme 30 % slevu z ceny paušálu, provolaných minut a zasláních SMS, a to až do konce dubna. Akce platí pro nové nebo portované hlasové SIM karty do VPN Family. Sleva se vztahuje i na hlasové tarify s neomezeným voláním a SMS po celé ČR. S tarifem Povídam 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.

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 Mluvím 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.

Máme dárek pro všechny, kteří u nás mají alespoň 10GB 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.

O všech akcích pro zaměstnance skupiny Českých drah a Správy železnic se dozvíte na portále [family.cdt.cz](http://family.cdt.cz) nebo zavoláním na zákaznické centrum na číslo 972 111 333.

## Společenská rubrika

Dne 15. března oslaví své šesté kulatiny náš kolega, dlouholetý člen výboru a nyní i emeritní předseda Jiří Švehlák. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO FSCR Přešov

\*\*\*

Koncem měsíce ledna ukončil svoji dlouholetou činnost v náročném profesním strojevodoucí a odešel do zaslouženého důchodu náš kolega, strojvedoucí ČD RPP Jihlava, pan Zdeněk Daněk. A v měsíci únoru stejně tak končí svoji pracovní činnost i náš další člen, strojvedoucí ČD z PJ Velké Meziříčí, pan Zdeněk Sýkora. Za vykonanou práci jim děkujeme a na zaslouženém odpočinku vše jen dobré, spokojenost a zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Jihlava.

\*\*\*

Dne 16. února oslavil svoji první padesátku náš kolega Antonín Kopáček, strojvedoucí ČD PP Trutnov. Hodně štěstí, zdraví a životního elánu do dalších let mu přejí kolegové ze základní organizace FS Meziměstí.

\*\*\*

Prvního března tohoto roku ukončí svoji pout' s železným ořem náš dlouholetý kolega Milan Zajíček. Do dalších let na zaslouženém odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové ZO Federace strojvůdců Přešov

\*\*\*

V příštích týdnech budou slavit svá životní jubilea dva naši letohradští kolegové – osmého března rovnou šedesátkou Milan Valda a 12. března 65. narozeniny Josef Trejtman. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad jim blahopřejí a do dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a zejména zdraví.

\*\*\*

V měsíci březnu oslaví své padesáté narozeniny náš kolega, strojvedoucí ČD, pan Aleš Klepáč. Pevně zdraví, mnoho štěstí a životní pohody mu do dalších let přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Jihlava.

\*\*\*

Mezi našimi jubily je nyní v neposlední řadě rovněž čtveřice kolegů ze základní organizace Federace strojvůdců Děčín. Šestého března slaví své 65. narozeniny Radmil Hruška. Jedenáctého března se dožívá sedmdesát let Jiří Bláha a ve stejný den slaví své šedesátiny Petr Sotona. Stejně životní výročí ovšem bude již 13. března slaviti i Bedřich Frejport. Všem jim blahopřejeme a do mnoha dalších spokojených let přejeme osobní pohodu, hodně úspěchů a k tomu samozřejmě především zdraví. Výbor a ostatní kolegové z děčínského ZO FSCR

\*\*\*

V březnu oslaví svá životní jubilea tito naši kolegové ze Seniorského klubu při liberecké základní organizaci, 17. 3. jeho předseda Josef Šlípka sedmdesát let a 25. 3. člen klubu Milan Hynek osmdesát let. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorského klubu jim děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

## Poslední rozloučení



Za Klub odložených strojvůdců Lysá nad Labem s lítostí oznamuji, že nás 14. února 2021, pouhý měsíc po svých 74. narozeninách, po těžké nemoci opustil kolega a kamarád, pan

**Jindřich Bouřil**. Ve svém aktivním životě pracoval jako strojvedoucí Depa Libeň. Protože je současná situace taková, jaké je, prosím kolegy, kteří jej znali, alespoň o tichou vzpomínku.

Děkují. Jaroslav Krupička

\*\*\*

Dne 14. února tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 78 let náš kolega, člen Seniorského klubu při základní organizaci Federace strojvůdců Liberec, dlouholetý hasič, pan Ladislav Stejskal. Čest jeho památce.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž vy svoji tichou vzpomínku.

Děkují všichni aktivní členové i členové Seniorského klubu libereckého ZO FSCR.



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

