



# Zájmy strojvůdce

“VLASNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Novelizovaný předpis SŽ D1 musí být jednoznačný a aplikovatelný v provozu

Připomínkování novelizace předpisu SŽDC D1 věnuje Federace strojvůdců ČR dlouhodobě velmi velkou pozornost. Ostatně již v červnu loňského roku jsme v devatenácti tematických bodech Správy železnic předložili vizi, jakým směrem by se měla tato novelizace ubírat, aby tento předpis zásadního významu byl pro provozní zaměstnance snadno uchopitelný a nepochybnitelně definoval postupy v různých provozních situacích.

V současné době platný předpis se nám dlouhodobě s mnoha důvodů jeví jako nevyhovující. Je především problematický z hlediska praxe železničního provozu a spíše je možné jej využít jako právní dokument sloužící k určení viníka při vzniku mimořádné události. A i když na tyto skutečnosti naše odborová organizace upozorňovala dokonce již v roce 2019 tehdejšího ministra dopravy Dana Toka, nebylo to dosud zohledněno ani v stávajícím návrhu novely předpisu, v níž tak z pohledu FSČR nejsou uspokojivě řešeny základní podmínky pro bezpečnost železničního provozu.

Co tedy považujeme za nutné? – Uvedme zde tedy naše základní připomínky, jež zpracoval člen prezidia FSČR Josef Bock, který se problematice novelizace předpisu D1 soustavně věnuje. Aby mohl být tento předpis úspěšně aplikován v praktickém provozu, jeho text podle Federace strojvůdců alespoň musí:

- být srozumitelný, neboť je nepřijatelné, aby například Dražní inspekce musela při vyšetřování MU žádat Ústav pro jazyk český o výklad jednotlivých ustanovení;
- být jednoznačný – z hlediska bezpečnosti není vhodné, aby předpis stanovil povinnost jednat určitým způsobem a zároveň v dalších pasážích připouštěl jednání jiným způsobem;

- jednoznačně stanovit odpovědnost konkrétního zaměstnance za jím vykonanou činnost. Nelze následně činit odpovědným dalšího zaměstnance; ● jasně definovat povinnosti provozovatele dráhy ve vztahu ke sjízdnosti trati, výhybek, odstranění závdav a zjišťování, zda vlak vjel do určitého traťového úseku celý. Nelze dále připustit stav, kdy jsou zaměstnancům dopravce předpisem nařizovány povinnosti, které z povahy své náplně jednoznačně přísluší zaměstnancům Správy železnic; ● nepochybnitelně stanovit povinnost provozovatele dráhy prokazatelně a včas vyzkoušet strojvedoucího o všech změnách na trati i v kolejistických dopravních, pokud se týkají jízdy jím vedeného vlaku, posunu mezi dopravními (PMD) či posunovými díly.

Návrh změny předpisu SŽ D1 dosud bohužel nedoznal v tomto směru zásadní změny, což je nadále neúnosné zvláště v době, kdy je na železnici hlavním tématem právě hledisko bezpečnosti provozu. V tomto hodnocení ostatně není FSČR osamocena, stejné názory s námi sdílí nejen také jiné odborové organizace působící na železnici, ale i mnozí dominantní dopravci působící v osobní a nákladní dopravě a v neposlední řadě naše argumenty podporují také zástupci akademické sféry.

Federace strojvůdců proto navrhla, aby se nad myšlenkami jednotlivých definicí a poté i konkrétních předpisových ustanovení sešli zástupci provozovatele infrastruktury, dopravců a zaměstnanců. Ti by pak společně v pracovních skupinách vyhotovili jednoznačný, jednoznačný a použitelný předpis D1. Záleží i na tom, aby byl eliminován dosud nemalý počet pasáží předložené novely, jež by mohly zpochybnit vazbu na legislativu České republiky i Evropské unie.

Pracovní skupina, která bude nyní i za účasti zástupců FSČR pracovat v rámci 3. kola připomínkového řízení k novelizovanému předpisu (blíže o tom viz článek Z vyjádření Správy železnic), byla ustanovena především na základě požadavků naší odborové organizace, ale i významných dopravců a dalších partnerů.

*Libor Poláček (s použitím dokumentů prezidia FSČR)*

## Z vyjádření Správy železnic

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic obdržel v poslední březnový den vyjádření Správy železnic, v němž byl informován o úpravě harmonogramu probíhající novelizace předpisu SŽDC D1. V něm se mimo jiné uvádí, že 14. května 2021 (do tohoto termínu mají být rovněž vypořádány všechny doposud zasláné připomínky) bude zahájeno třetí kolo připomínkového řízení.

V rámci tohoto 3. kola připomínkového řízení bude mít Federace strojvůdců České republiky možnost zapojit do činnosti ustanovené pracovní skupiny dva své zástupce. V případě nesouhlasu s textací některého článku předpisu budou předkládat konkrétní nový návrh textace.

V termínu od 13. srpna do 30. září dojde k vypořádání všech doslých připomínek. Do 15. října se předpokládá závěrečné přezenčení projednání, aby do 30. listopadu mohlo dojít k finálnímu zpracování a tedy i k vlastní přípravě předpisu k vydání.

Předpis SŽ D1 pak má být vydán 1. ledna 2022, přičemž jeho účinnost bude stanovena od 1. července téhož roku.

možná i více než dvě třetiny z kolegů, kteří začínají pracovat ve strojvůdcovské profesi. Přesto musím konstatovat, že stále platí, že občas se najde někdo, kdo nechce být organizovaný vůbec nikde, prostě o členství v odborech nestojí. Důvody mají různé, ale někdy je to obyčejná vyčerkalost anebo chcete-li vypočítavost, protože kalkulují s tím, že dle stávajících zákonů budou stejně moci využívat všeho, čeho odbory pro zaměstnance na železnici dosáhnou při vyjednávání s vedením podniku. Je to smutné, ale k přehodnocení takového postoje zřejmě jen těžko dojde, dokud se nezmění příslušné zákony.

*Přízvisobil výbor ZO svoji práci současným složitým a zcela mimořádným okolnostem?*

Lze říci, že i za stávající značně komplikované situace se výboru v novém složení dařilo řešit mnoho záležitostí. Snažíme se pomáhat členům naší základní organizace zvládat problémy, které jim ztěžují výkon strojvůdcovské profese, zlepšovat pracovní podmínky i sociální zájem. Byť ne každému se někdy nelze zavděčit tak, aby byl beze zbytku spokojen.

*Jak se vlastně pracuje veselským strojvůdcům v době covidové?*

Není to žádná sláva, mohlo by to být lepší, ale samozřejmě i horší. Práci máme, vlaky

nám žádné v našem regionu nezrušili. Jezdíme většinou na regionálních tratích, na nichž si výkony objednávají kraje, a tam k jejich redukcí naštěstí nedošlo. Co snad vadí, ale v tom nejsme sami, ale jistě i ostatní kolegové, to jsou mnohá hygienická omezení, povinnost používat na pracovištích, kde je více osob, ochranné respirátory, ale i testy, které musíme podstupovat.

*Výkonávat jakoukoliv práci v respirátorech není žádný med. Když je strojvedoucí na stanovišti lokomotivy sám, tak je naštěstí mít nemusí. Jak je to ale u vás například se závěskem nových kolegů, adeptů na výkon strojvůdcovské profese?*

Takzvaní závěšníci v současné době ve Veselí nad Moravou žádní nejsou. Poslední, kterého jsme u nás měli, nyní už pracuje v Brně na posunu. Ale mohu-li, uvedu takovou zajímavost, malou poznámku k tomu, co jsme dříve neviděli. Je zajímavé, že po neúspěšném přezkoušení (kolega neuspěl ani na třetí termín) u nás ČD propustily prvního z vlastně teprve nedávno vyškolených strojvedoucích. Co z toho lze vyvodit? Zřejmě i to, že zaměstnavatel už nemá zájem udržet své zaměstnance v této profesi za každou cenu. Dříve se přece leccos přehlíželo a říkalo se: „To bude nakonec dobré, on se časem vyjede!“ Ve zmíněném případě se už ale nečekalo...

## Proč odmítáme, aby strojvedoucí prováděli sčítání cestujících

Povinnost, aby strojvedoucí ČD na některých tratích, provozovaných v režimu 0/0-S, prováděli sčítání cestujících, je potřeba zrušit. A toto odmítavé stanovisko naší profesní odborové organizace zůstává neměnné i po jednáních, jež jsme od začátku tohoto roku vedli s managementem Českých drah. Rozhovorem s členem prezidia FSČR Josefem Bockem, v němž jsme se zabývali právě tímto tématem, předcházela korespondence, s níž se na vedení národního dopravce obrátil prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic. A kolegovi Bockovi jsme nyní navrhli, aby zásadní výhrady, jež byly zahrnuty do našich stanovisek, přiblížil také čtenářům Zájmu strojvůdce.

*Strojvedoucí má povinnost bezpečně vést svůj vlak, tedy sledovat dopravní situaci a pozorně se věnovat řízení vozidla, které mu bylo svěřeno. A sčítání cestujících k této jeho odpovědné činnosti rozhodně nepatří. Víme však, že vedle problematiky bezpečnosti provozu máme i další nepřehlédnutelné argumenty, proč povinnost, ukládanou strojvedoucím na vlacích v režimu 0/0-S, tak kategoričtě odmítáme.*

Bezpečnostní riziko je opravdu pouze jedním z faktorů, na které poukazujeme. Připomeňme si tedy i ty další. Tak především sčítání cestujících není pracovní náplní strojvedoucího, o čemž ostatně svědčí Katalog prací ČD a.s. Kromě toho platí, že tato činnost není ani součástí pracovních smluv a dokumentů s pracovní smlouvou souvisejících.

*V dopisech prezidenta FSČR Vondrovic, které jsme zmínili v úvodu, se mimo jiné zdůrazňuje, že existuje zákonná povinnost zaměstnavatele vytvořit svým zaměstnancům takové podmínky, aby mohli rádně plnit své pracovní úkoly. Je tomu tak podle zákoníku práce a takéž předpisu ČD Op 21. Chcete k tomu něco dodat?*

Buďme tedy konkrétní. Příznivými pracovními podmínkami je třeba rozumět například takovou organizaci práce, aby zaměstnanec konal práci, kterou má v pracovní smlouvě. Rovněž je nutno, aby mu práce byla přidělována v takovém rozsahu, aby ji zaměstnanec byl schopen vykonat. A zaměstnanec musí být také seznámen s pracovním procesem a s předpisy, které má při práci dodržovat. A to jsou všechno zásady, s nimiž sčítání cestujících prováděné strojvedoucími prostě nejde dohromady.

*Zaměstnavatel se v odpovědi na naše dopisy mj. ohradil, že „způsob jízdy, pozorování příslušných návěstí, stanovišť provozovatele dráhy i brzdění není sčítáním ovlivněno, protože za jízdy strojvedoucí sčítání neprovádí a brzdění je zahájeno ve značné vzdálenosti před samotným místem zastavení“. Co vy na to?*

To je vlastně zajímavý a velmi podstatný moment naší diskuze, kterou se zaměstnavatelem vedeme. Shodujeme se tedy na tom, že za jízdy, do úplného, bezpečného zastavení vlaku není možné se sčítání z pozice strojvedoucího věnovat. Kdy tedy? Vždyť po zastavení (zajištění HV proti pohybu), odjštění dveří

soupravy a následně i otevření okna stanoviště (u mnoha moderních vozidel, jež obsluhujeme, jsou ostatně tak malá, že je problém z nich vystrčit hlavu) již většina cestujících stejně nastoupila či vystoupila. Sčítání pak ale přece pozbývá smysl!

Strojvedoucí by měl zaevidovat zjištěné (z již zmíněných důvodů ale v podstatě neexistující) údaje do POP, popřípadě na sčítací lístky, zkontrolovat čas odjezdu, provést úkony stanovené předpisy pro výpravu vlaku a pokračovat v jízdě vlaku. S činností „sčítání“ ovšem navíc dosud naprosto nepočítají stanovené pobytové časy, které jsou v mnoha případech půlminutové, u zastávky na znamení dokonce bez pobytu!

*Všiml jsem si naší argumentace, že by se nová povinnost mohla stát i jednou z příčin vzniku mimořádné události.*

Ano, vidíme to takto. Může jít do značné míry o odvádění pozornosti strojvedoucího například od ohlašovací povinnosti, správného času odjezdu jeho vlaku apod. Svoji roli může sehrát i absence technologického postupu a skutečnost, kdy zůstává stejný čas pobytu, jako když se „nesčítá“. Považuji za nezbytné zmínit skutečnost, že problematiku sčítání cestujících řeší speciální procesní list V-30. Již první věta tohoto dokumentu začíná textem „Tento PL je závazný pro průvodčí ....“ To je dostatečně vypovídající. Velmi zajímavý je také text části II. „Zásady pro sčítání cestujících vlakovou četou“. Z názvu je zcela zřejmé, komu jsou činnosti zde popsané určeny. Někdy dokonce vyžadují od osoby provádějící sčítání přítomnost v prostoru pro cestující.

V Procesních listech pro strojvedoucí 0/0-S (V-31, V-34) je „sčítání“ vyřešeno odkazem na Procesní list V-30, určený vlakovým četám. Co k tomu dodat?

*V dopise zaměstnavateli se mimo jiné ještě uvádí, že uložení povinnosti sčítat cestující strojvedoucímu bylo zvoleno jednoduché řešení bez ohledu na právní rámec a faktickou proveditelnost. S tím nelze než souhlasit. Co tedy naše odborová organizace navrhuje?*

Je-li ve vnitřní normě ČD v určitých případech zmiňována možnost provést sčítání odhadem, nemohou být podklady takto získané pro ČD zásadní. Stanovisko prezidia FSČR je jasné, tato činnost má být zajištěna pracovníky z řad zaměstnanců jiných profesí či externistů, tak jak je tomu v dálkové dopravě. A další možností je přece přesná evidence prodaných cestovních dokladů nebo samozřejmě také řešení technické, jako je kamerový systém, sčítací rámy apod.

Federace strojvůdců velmi citlivě vnímá obtížnou ekonomickou situaci ČD a nedávno navržené řešení v podobě částečné eliminace povinnosti sčítání na některých tratích považuje za první vstřícný krok zaměstnavatele. Není možné ho však považovat za definitivní. Tím pro nás může být jen kompletní zrušení povinnosti sčítání cestujících strojvedoucími.

*Připravil Libor Poláček*

## Bez odborů by bylo naše postavení mnohem horší a hlavně komplikovanější

O základní organizaci Federace strojvůdců ve Veselí nad Moravou v našem časopise většinou píšeme v souvislosti s jednáním jejich březnových výročních členských schůzí, kterých se prakticky pravidelně účastní rovněž vrcholní představitelé vedení naší odborové organizace a velmi často také zástupci managementu Českých drah. Mimořádně komplikovaná epidemická situace zatím takovou větší sešlost neumožňuje, a tak jsme si tentokrát alespoň popovídali s místopředsedou této ZO, kolegou Martinem Urbánkem.

*Slyšel jsem, že na možnost realizovat své výroční rokování ve vaší základní organizaci letos čekáte obzvláště netrpělivě. Jaké jsou důvody?*

Potřebujeme se sejít, abychom probatovali celou škálu otázek a problémů. Velmi podstatné ale také je, aby u nás mohly proběhnout volby členů výboru a revizní komise. Stávající výbor, který se ujal práce na loňském výročním jednání, měl totiž původně pracovat jen na překlenovací dobu jednoho roku, tedy dočasně, a to právě do letošních voleb.

*Vaše základní organizace patří mezi ty větší, kolik členů nyní sdružuje? A jak je tomu s nově příchozími kolegy?*

V současnosti zastupujeme zájmy bezmála devíti desítek ze zhruba stovky veselských strojvedoucích. A jsem rád, že pro členství ve Federaci strojvůdců se nám daří získávat také



Kolega Martin Urbánek na snímku z 25. října 2019, kdy na lok. 754 013-1 a vlaku Sp1725 z Brna-Židenic do Starého Města u Uherského Hradiště prováděl závěš mladého kolegy Tomáše Bančáka (foto: Libor Poláček)



# Sankční systém a možnosti prevence rizikového chování

Vše nasvědčuje tomu, že další novela zákona o dráhách, projednávaná nyní Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky, se stane realitou, a to bohužel i včetně její části pro nás velmi diskutabilní a především citlivé. Máme tím na mysli pasáž, která obsahuje systém sankcí pro strojvedoucí.

Čtenáři Zájmů strojevodců, a mezi nimi samozřejmě zejména členové naší profesní odborové organizace, si nemohli nepovšimnout, že FSCŘ po celou dobu projednávání této legislativní změny velmi aktivně usiluje nejen o zmírnění původně navržených tvrdých finančních dopadů na strojvedoucí, ale především o zohlednění mnoha našich požadavků a návrhů. Bez nich by „sankční systém“ zůstal mírně řečeno nejen sotva na poloviční cestě, ale hlavně pro účinnou prevenci vzniku mimořádných událostí na naší železnici by bylo ve skutečnosti učiněno jen pramálo. Připomeňme například alespoň potřebu jasného vymezení a evidence začátku a konce výkonu práce strojvedoucí, což má být součástí monitoringu jejich licencí. Ale vedle toho jsou samozřejmě i jiné momenty a faktory, pro něž zde bohužel není místo je všechny vyjmenovat, natož vysvětlit.

Ve dnech, kdy je dokončováno toto vydání našeho časopisu, se rýsují jisté možnosti řešení, které jsou ovšem ještě ve stádiu jednání. Prozradíme alespoň, že zejména s vedením Drážního úřadu. Pokud se ale zrealizují, mohly by být krokem správným směrem. Je pravděpodobné, že snad již v příštích Zájmech strojvedců bychom o tom mohli přinést bližší informace.

Shodou okolností na jiném místě těchto ZS najdete článek, který správně upozorňuje, že případy požívání alkoholu a jiných návykových látek při výkonu zaměstnání velmi jasné – a lze říci, že i dostatečně – řeší již nyní platné zákony. To je nepochybně pravda, na kterou ostatně už v souvislosti s diskuzí ve stádiu příprav „sankčního systému“ poukazovala nejen naše odborové organizace, ale také mnozí další právní

## Alkohol a návykové látky řeší již platné zákony i ostatní právní předpisy

V návrhu tzv. sankčního systému pro strojvedoucí, jemuž jsme ostatně věnovali pozornost i v minulém vydání tohoto časopisu (viz článek *Otazníky kolem sankčního systému...*), je stanoven i postih za požití alkoholu a jiných návykových látek. Také tuto část sankčního systému včleněnou do projednávané novely zákona o dráhách považují za zbytečnou a musím zde opakovat, že se jedná o zapleťování právního řádu zbytečností.

Otázku požívání alkoholu a jiných návykových látek v souvislosti s výkonem zaměstnání řeší zákoník práce v § 106 odst. 4 písm. c), písm. e) a písmene i). Zde je stanovena i povinnost zaměstnance podrobit se zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Obecnou povinnost zaměstnanců dodržovat právní předpisy vztahující se k práci jimi vykonávané ukládá § 301 zákoník práce.

Mimo zde citovaná ustanovení zákoníku práce otázku požívání alkoholu a jiných návykových látek řeší i vnitřní předpisy dopravců. Například Pracovní řád Českých drah nebo ČD Cargo. V pracovním řádu ČD Cargo je uvedeno: *Porušením povinnosti zvláště*

expertů, zastupující zejména železniční dopravce.

Polemika v tomto směru pak ale ustala, neboť bylo vzato na vědomí, že zahrnutím této problematiky do sankčního systému, jenž má být součástí zákona o dráhách, dostává celá záležitost i nový rozměr. A především se otvírají, zejména pro zde již zmíněný Drážní úřad, do značné míry také nové možnosti, jak případnému mimořádně

*hrubým způsobem je i výkon práce pod vlivem alkoholických nápojů či jiných návykových látek.* Pro neznalé zákoníku práce připomínám, že takové porušení je kvalifikačním důvodem pro okamžitě zrušení pracovního poměru ze strany zaměstnavatele podle § 55 odst. 1 písmene b) zákoníku práce. Samozřejmostí je, že takový zaměstnanec je navíc postížen krácením všech pohyblivých složek mzdy ve výši 100 %. Při zjištění požití alkoholu v hodnotě I promile a víc nebo požití jiných návykových látek je strojvedoucí (výpravčí, posunovač atd.) podezřelým ze spáchání trestného činu Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Podle odstavce 2 písm. b) tohoto ustanovení trestního zákoníku může soud uložit trest odnětí svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitý trest nebo zákaz činnosti... *spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řidi-li hromadný dopravní prostředek...* Dodávám, že z praxe znám případy, kdy soud uložil takovému pachateli citelný trest odnětí svobody s podmíněným odkladem na delší zkušební dobu a trest zakazu činnosti v délce pěti let.

rizikovému chování zaměstnanců požívajících alkohol či jiné návykové látky čelit a hlavně mu účinně zabránit.

A zcela na závěr ještě zdůrazněme, že Federace strojvedců vždy brala tyto záležitosti velmi vážně a odpovědně a jinak tomu nebude moci být ani v budoucnu.

Jaroslav Vondrovič  
prezident Federace strojvedců ČR



## Bez odborů by bylo naše postavení mnohem horší a hlavně komplikovanější

Dokončení ze str. 1

připomínám napsal, že v dnešní době je vlastně přežití, aby na sebe vlaky čekaly. Vždyť dnes pod něho přece existuje alternativní zbytek cesty zvládnout autobus, nebo jsou i jiné možnosti. Takový pohled na službu cestujících ale přece nelze považovat za normální! Opravdu hodně mě rozloží, když například přijíždím s osobním vlakem v elektrické trakci od Otrokovic do Starého města a zastavuji u peronu v okamžik, kdy od něho právě odjíždí Arriva do Býlnice.

Je to při tom otázka dejme tomu jen dvou minut...

Ano, ale také toho, že já předtím celé čtyři minuty se svým vlakem z neznámých důvodů stojím v Otrokovicích. Kdybych odtud vyjel o dvě minuty dříve, když přitom už připoj od Zlína máme zajištěn v pořádku, tak se všechno v pohodě zvládne. Nevím, zda je to otázka přípravy GVD, ale nechápám, proč jsou tyto (ne)připoje takto zavedené.

Nebo přijedu do Hodonína, kde je pobyt tři minuty, pak mám příjezd do Břeclavi xx.28 a už o minutu později (xx.29) odjíždím na Brno připoj, který tak jen velmi těžko může být zachován. Takže já přijíždím a on odjíždí. Já tedy několik minut zbytečně stojím v Hodoníně, aniž vím proč, a pak mám v Břeclavi jen sedm minut, abych přešel ze „Sýsla“ na „Eso“ a následně dle jízdního řádu odjel s dalším vlakovým spojem.

V našem časopise jsme také již několikrát zmiňovali problémy, jež se až příliš často vyskytují na expresních spojích mezi Prahou a Luhačovicemi...

To nám opravdu leží na srdci. O slováckých expresech jsme proto společně s předsestou naší ZO Martinem Bartošem jednali s ředitelem OCP Východ Janem Podstawkou v Olomouci. V neposlední řadě i proto, že tomu není tak dávno, co došlo ke konfliktu ve Zlíně, při němž nedošlo k přeřazení tohoto vlaku, které tam bylo požadováno pro strojvedoucí. Ostatně psalo se o tom i v Zájmech strojvedců. V podstatě je ale nakonec dobře, že k tomuto konfliktu došlo, protože kdyby se tak nestalo, nikdo se nebudé zabývat podstatou celé věci.

ČD mají tyto dálkové spoje prozatím až do roku 2028 a doufáme, že tomu tak bude pak i dále, ale k tomu je přece žádoucí, aby s nimi byla cestující veřejnost spokojena! A aby v tomto směru byla ze strany dopravce vyvíjena i patřičná snaha. A když tedy ty expresy do Luhačovic jsou špatně řazené, připomeňme si, v čem vězí problém. – V Praze na Smíchově tyto soupravy v případě jakéhokoliv problému nikdo nepřehradí, protože tam dnes už není posunovač ani jiní k tomu určené zaměstnanci ČD. Ostatně k takovým činnostem, k nimž patří čištění vozových WC či možnosti doplnění vody do vozů, vhodná kolej je tam pronajata konkurenčnímu dopravci.

Stalo se už mnohokrát, že při cestě vlaku z Prahy, popřípadě z České Třebové, pak z celé pětiúhlové soupravy a v ní umístěných deseti záchoďů byly funkční pouze dva. Tedy ty ostatní byly buď ucpané nebo bez vody. Tak je zřejmé, že v takovém případě je určitě něco špatně! A náš kolega na to v případě zmíněného konfliktu emotivně upozornil. Ne

že by to rozřazení vlaku nechtěl udělat, ale už to všechno vyvrcholilo do té míry, že k tomu nemohl a ani nechtěl mlčet.

ČD v poslední době prohrávají mnoho z vyhlášených soutěží o výkony, a pokud si máme tyto provozní výkony udržet i do budoucna, je pro to přece potřeba rychle něco dělat. A my jsme si právě u ředitele Podstawky vysvětlili, že pokud po nás chtějí, abychom například v Luhačovicích pro to něco děláli, doplňovali vodu či zajistili vyprázdnění ucpávacích WC, pak je potřeba si uvědomit, že je to v rozporu s realitou, neboť tam pro to nejsou naprosto žádné podmínky. Vodu není kde nabrat a stejně tak chybí pro tyto činnosti potřebná fekální nádrž. A voda se zde dá dobrat maximálně do dvou vozů z pěti.

Lázeňští hosté tak nyní zasednou do rychlíku na Prahu a hned je udeří realita, že je nefunkční WC a chybí voda. Uvažovali jsme o tom, že když nejsou lidé na Smíchově, tak kdyby alespoň přidělili posunovače do Luhačovic, kde rychlík před dalším provozním výkonem má hodinu stání. A jelikož sem zajíždí šest párů vlaků, tedy 12 rychlíkových spojů denně, mohlo by třeba i to napomoci řešení této pro kulturu cestování nepřijemné záležitosti.

Ale když po nás nyní chtějí v Luhačovicích ukrajinsky mluvící a agenturovi najatí uklízeči, abychom „popotáhlí“ s vlakem, musíme to z důvodů bezpečnosti kategoricky odmítnout. Jednak víme, že lázeňští hosté si průběžně ukládají svá zavazadla do ve stanici stojícího vlaku a jednak lze vůbec zajistit bezpečnost při posunu, když se nelze dorozumět s cizojazyčnými mluvícími personálem? Pokud by se něco stalo, doplatí by na to především strojvedoucí. Řeklo by se: „Proč se řídíš Ukrajinem, když mu nerozumíš a když ani není pro takovou činnost pověřen, nemá potřebné zkoušky atd.!?“ Ve stanici Luhačovice s vlakem nyní nelze dle potřeby a hlavně bezpečně manipulovat a je to vlastně takový začarovaný kruh luhačovických rychlíků.

Navrhuji, abychom teď od této prozatím nedořešené provozní problematiky přešli například k tomu, jak se vám ve Veselí daří zlepšovat sociální zázemí, jež pro svou práci potřebují strojvedoucí.

Za celý rok jsme se snažili toho udělat dost, i když to bylo v době covidové epidemie docela těžké. Když vzneseme požadavek a návrh na vylepšení pracovních podmínek, většinou se to zdaří zrealizovat. Situaci do značné míry ovlivnilo také to, že současný „dočasný“ výbor ZO nevyužívá možnosti čerpat finanční prostředky pro svoji práci (různé refundace apod.) a tyto ušetřené peníze pak směřuje na jiné účely, a to samozřejmě ve prospěch členů ZO. Ať už jde o různé poukázky, drobné užitné předměty se symbolikou naší odborové organizace, ale také zajištění výroby elektronických karet k využití parkoviště apod. V neposlední řadě jsou ale například objednány i nové postele a matrace do místností, které jsou využívány k odpočinku strojvedoucí ve Zlíně anebo Bojkovicích. Dosavadní stav nocležny v Bojkovicích byl krajně nevyhovující, psaly se stížnosti, ale nikdo nebyl schopný zjednat nápravu, a tak jsme to museli vzít do vlastních rukou. Měl by to sice být především zájem zaměstnavatele,

ale museli jsme s tím nejdříve pohnout my, a tak jsme na to i finančně přispěli. Opravdu se snažíme, i když všechno, co bychom si přáli, samozřejmě nemůžeme zvládnout vlastními silami či finančními prostředky, které máme k dispozici.

Takže řešení problémů koordinujete s hospodářským vedením. Mohu se zeptat, jak se vám to daří?

Ne vždy. Ve Veselí nad Moravou měla být například již dokončena úprava nového tankovacího zařízení, aby umožňovalo tankování z obou stran. Mělo to být už v lednu a v dubnu, kdy děláme tento rozhovor, ještě není hotovo. Prostě urgueš to, snažíš se, ale bohužel se ti často nedostává náležitěho ohlasu.

Jinak ale odpovíte na tuto otázku má vlastně dvě roviny. Zatímco u našeho vedení přímo ve Veselí se často pouze dozvíme, že „nahlásili jsme, prozatím se nikdo nezval“, na druhé straně musím pochválit již zmíněného ředitele OCP Východ ing. Podstawku, který se velmi často opravdu snaží nám vycházet vstříc. Jednání s ním jsou rozhodně přínosná, a tak například i díky němu se má nyní ve Starém Městě upravovat celé středisko lokomotivních čet s nocležnami. S kolegou Bartošem jsme se s ním dohodli i na spoustě jiných věcí, které se pak podařilo uvést v život.

Připomeňme si zde nynější provozní ramena, tratě, hlavní výkony, kde se můžeme setkat v veselskými strojvedoucími.

Vzhledem k již zmíněným opatřením ve Zlínském kraji jsme přišli o pro nás drve jednu z hlavních tratí Staré Město–Vlásky průsmyk (rameno 75 km), kde mělo práci na dvacet našich kolegů. Přerodělením výkonů se to ale všechno „posunulo na západ“. Vozíme teď vlaky například do Hrušovan nad Jevisovkou, po Tišnovce do Žďáru nad Sázavou, s Regionovými zajíždíme do Rájce-Jestřebí a pro tři lidi nám přibýly také výkony v elektrické trakce na trati Píerov–Břeclav a pro stejný počet je ještě v Hodoníně zajištěn nástup na výkony na Panterech. Nikdo tedy nemusel být od ČD propuštěn, všichni dostali práci.

Možná bychom se ale mohli pozastavit u konkrétních problémech, s nimiž se nyní nejčastěji strojvedoucí potýkají?

V první řadě stojí za to uvést kvalitu údržby hnacích vozidel, nebo problematiku kvalifikace nově přijímaných pracovních sil. Zřejmě mi dají za pravdu mnozí kolegové, kteří čtou tyto řádky, když konstatují, že pokud by se mělo vzít v úvahu, mnoho hnacích vozidel by ani vůbec nevyjelo. Strojvedoucí se tak musí za současného stavu pořádku dívat „na budíky“ či sledovat strojevnou, tím méně pak ale samozřejmě zůstává času na to, aby hleděl před sebe na trať, kterou by měl sledovat především. Přitom heslo Nesposužtej oči z trati! nijak nepozbylo na platnosti. Zkrátka časté problémy s HV značně rozptylují strojvedoucí při výkonu jejich služby. Pokud příjdu na lokomotivu, k jejímuž technickému stavu je pětikrát uveden požadavek na opravu a stejněkrát je zde v odpovědi napsáno „oprava provedena“ a přitom k ní vůbec nedošlo, pak se vůbec nelze divit, že kolegové jsou naštvaní, vystresováni, a že jim to pořádně cucá nervy.

A další problematickou věcí zůstávají například tablety. Trápi nás slabá kapacita jejich baterií, ale i rozměr. Namísto menších osmipalcových jsou slibovány desetipalcové, dosud ale u nás ve Veselí nejsou k dispozici. (Poznámka redakce: Náš rozhovor se uskutečnil v první dubnový den. A jak nás poté sám kolega Urbánek informoval, v povelikoněném týdnu již první nové a větší tablety i na toto pracoviště přece jen dorazily. A snad se tedy nakonec přece jen začne „blýskat na lepší časy“ i pokud jde o dále v rozhovoru zmíněné komplikované aktualizace tabletů apod.)

Komplikovaná je nejen prezentace jízdních řádů na konkrétních tratích, ale problémy působí také neúplné údaje v tabulkách traťových poměrů. O tom všem vědí strojvedoucí své a často je to ostatně zmiňováno i na stránkách našeho časopisu. Ale vlastně ještě něco... V tabletu se objeví žádost o heslo. To je sice v pořádku, ale pak ještě další a další. Je tomu tak u každé aplikace, u zaměstnavatelkého portálu, a nesmírně nás to zdržuje. Když se třeba chce podívat na svoji výplatní pásku, tak se přihlašuji pod stejným heslem třikrát. Bylo by žádoucí to zjednodušit.

Strojvedoucí se také pokrývaly časy nástupu a ukončení směn. Při nástupu jde fira do depa a má aktualizovat tablet, který až 15 minut „šrotuje“ čili hledá síť, než se připojí, takže strojvedoucí vlastně musí mnohdy nastoupit do služby bez aktualizovaného tabletu. V době, kdy strojvedoucí už pracuje na výkonu, tablet se někdy teprve aktualizuje.

Na co by se nyní strojvedoucí odbory měly mimo jiné zaměřit?

Ty základní cíle jsou přímo v programu činnosti naší odborové organizace a myslím, že proto není třeba je všechny tady opakovat. K tomu všemu navíc by ale měl být vyvíjen například tlak na to, aby se zlepšovala situace, pokud jde o zlepšování technického stavu hnacích vozidel, jak jsem zde už ostatně zmiňoval. Jejich údržba je nyní opravdu až příliš často na mimořádně špatné úrovni. Není se co divit, když schopní a odborně zdatní lidé odešli a náhrada za ně není adekvátní potřebám, které v tomto směru máme. Když vezmu z ulice pekaře a chci po něm, aby opravoval „osmsetčtyřicettrojku“, tak je to podobné, jako bych já měl někdy operovat slepé střevo.

Také předpisy jsou v mnoha případech ve stavu, kdy ani nevíme, co platí a co už nikoliv. A když si je pak třeba najdeme na eposu a zaměstnavatelém portálu, tam je to sice všechno správně, ale situace se zase komplikuje tím, že namísto studia pasáží určených pro strojvedoucí, musíme často absorbovat třeba i šedesátistránkový předpis. A nakonec pak zjistíme, že se nás z toho týká jedna věta, a to ještě nepříliš podstatná.

A problémy jsou samozřejmě i další, zejména pokud jde o koncentraci výkonu pracovních činností, které musí strojvedoucí vykonávat za jiné drážní profese. Fira dnes dělá vozmistra, průvodčího, posunovače či vedoucího posunu a na tratích D3 má sčítat cestující a dokonce i kola. A takový strojmistr ve Veselí nad Moravou, kde jsme vlastně dnes už v nájmu DPOV, zde dělá vrátného, kotelníka, když dojde k výpadku kotelní, ale i řeší, když

různých „přílepků“ a snahy řešit věci, které jsou již dostatečně ošetřeny jinými právními normami.

Vladimír Selucký

## Memoriál B. Demela

Již v letošním čtvrtém vydání našeho časopisu jsme informovali o připravovaném, v pořadí 13. ročníku Memoriálu Břetislava Demela v kuželkách. Jeho pořadatel stále věří, že zlepšená epidemická situace by nakonec přece jen mohla umožnit jeho konání ve dnech 19. a 20. května v České Třebové.

Jak nás informovali pořadatelé turnaje, případní zájemci o účast na tomto oblíbeném sportovním klání se stále ještě mohou přihlásit každé pondělí nebo čtvrtek na telefonním čísle 972 32 5086 anebo na e-mailové adrese, která je ovšem nyní změněna.

Nově si tedy, prosím, do svých adresářů poznamenejte adresy základní organizace Federace strojvedců Česká Třebová, které jsou nyní dokonce hned dvě, a to:

[fsocrstzodkv@fsocr.cz](mailto:fsocrstzodkv@fsocr.cz)  
[z01ceskatrebova@fsocr.cz](mailto:z01ceskatrebova@fsocr.cz)

vyvstanou problémy s tankovacím zařízením. Obecně lze přitom všem říci, že zatímco nám přidali práci, peněz, které dostáváme, se to ani zdaleka netýká.

Má smysl, aby Federace strojvedců hájila profesní zájmy strojvedoucíh a dalších členů i za současných nových a především velmi složitých podmínek na naší dráze?

Absolutně, více než kdy jindy! Bez odborů bychom nemohli fungovat. Naše postavení by bylo mnohem horší a především komplikovanější. A co mi řeklo už mnoho lidí, a to nejen na železnici, ale také mimo ni? S uznáním se o nás vyslovili, že máme ještě jedno z nejsilnějších a nejakceschopnějších odborů. A ti, kteří o kvalitě práce našich odborů pochybují? Co jim brání v tom, aby kandidovali ve volbách do jejich vedení? Samozřejmě si to mohou vyzkoušet na vlastní kůži. Já dělám místopředsedu veselské ZO už deset roků a vždy to takovým kritikům rád nabídnou. A takového člověka se také zeptám: „Cos udělal ty sám, abychom se měli lépe a podařilo se nám zvládnout to či ono?“ Dosud nikdy jsem na takovou otázku nedostal odpověď. Říci „Měli byste udělat, zařídte...“ to umí každý, ale když nabídneme takovým kritikům, aby se sami angažovali a pracovali například ve výboru ZO, raději se stanou „neviditelnými“. To je možná ta jejich odpověď...

Místopředsedou ZO FS Veselí nad Moravou Martinem Urbánkem rozmlouval Libor Poláček.

## Vědeckotechnický sborník

V již čtvrté edici Vědeckotechnického sborníku Správy železnic nabízejí autoři opět několik zajímavých příspěvků. Mezi jinými například na téma dopadu pandemie covid-19 na železniční sektor. Článek Rozvoj konvenční železnice v Rakousku má ambici seznámit čtenáře s vnímáním významu udržitelné mobility pro splnění klimatických cílů v dopravě. Příspěvek Nová koncepce seřadovacích stanic představuje pohled na rozvoj seřadovacích stanic na síti Správy železnic. Uvádí nový systém hodnocení stanic, včetně vysvětlení analýzy potřebných prvků a vlastností související infrastruktury.

Článek Rozbor vlivu odporu z jízdy tunelem na výsledky trakčních výpočtů se problematikou zabývá i s ohledem na plánovaný Krušnohorský tunel v délce 26 km. Příspěvek Ověření potenciálu snížení emisí CO<sub>2</sub> vlivem liniové elektrizace a modernizace vozového parku seznamuje s úsporou v případě elektrizace 123 tratí 80 286 tun CO<sub>2</sub>/rok. Sjednocení napájecí soustavy v délce 1 803 km na jednotnou soustavu AC 25 kV, 50 Hz přispěje ke snížení emisí CO<sub>2</sub> celkem o 189 932 t/rok. Dalších 20 728 t CO<sub>2</sub>/rok lze uspořit na posunu nasazením elektrického-akumulátorových vozidel namísto stávající diesellové trakce. Sborník je k dispozici na webové adrese: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>



# Penzista vzpomíná: Druhé narozeniny

Tato vzpomínka nepatří do kategorie nejveselejších příhod, ale život je bohužel už takový a my s tím nemůžeme nic dělat. Tak tedy, psal se tehdy rok 1989. Bratrstvu červených knížek už vyprchal čas vládnutí a já jsem nastupoval dne 30. listopadu na noční směnu ve směnném turnuse jako strojvedoucí letmo. Směnný turnus byl nástup v určitou hodinu a minutu, ale člověk nevěděl, na kterou stranu od Ústí s vlakem vyrazí, jestli na Most, Prahu, Děčín nebo na Nymburk.

Jako leták jsem znal všechny směry a ten den jsem zrovna vyfasoval takzvanou černou kuličku. To bylo velmi známé ústecké pořekadlo pro směr na Nymburk, jelikož to bylo vcelku neoblíbené rameno. Dojet s vlakem do Nymburka a zpět byl nadlidský výkon, protože v důsledku častých dispozic dispečerů kvůli přetíženému trati nebo výlukám tam člověk kolikrát poskakoval od oddílu k oddílu. Dalo se tam udělat na směně hodně hodin za málo ujetých kilometrů, ale s nejistým návratem zpět. Ostatně termín „černá kulička“ vznikl z balady o trestanci, který si měl vytáhnout ze sáčku jednu ze dvou kuliček, kdy bílá kulička byla život a černá smrt a on věděl, že v sáčku jsou obě černé. Takže holá beznaděj.

Odebral jsem se tedy lehkým služebním krolekem na objíždné nádraží, tam převzal od koleje vlak s uhlím a po chvíli vyrazil přes střekovský most na pravobřežku, na hlavní tah směr Nymburk. Jízda vlaku probíhala podle zavedených pravidel, takže přískoky vpřed. Výjimečně jsem tehdy ale dojel až do Nymburka na předjízdné nádraží.

Byla skoro půlnoc, když mne vystřídal Nymburák, aby s vlakem pokračoval dál na Kutnou Horu. To byla jedna z horších variant, kdy člověk přišel o masínu a pak musel čekat, až mu dají jinou, která odněkud zase přijede. V Nymburce byla povinnost nahlásit se dispečerovi kvůli dalšímu výkonu. Takže jsem zavolal a dispečer povídá: „No, vy už máte docela hodiny, já tády v poloze od Hradece ani od Kolína stejně nic pro vás nemám, a tak jedte RG zpátky do Ústí!“

To se lehce řekne, ale když nic nejede, tak to snad abych šel zpátky pěšky, protože čekání až něco pojede, by se taky mohlo protáhnout až na první ranní osobák směr Ústí. Celý rozhovor však sledovala výpravčí, neboť jsem byl v její dopravní kanceláři. A jelikož mne trochu znala, tak povídá: „Já ti zkusím zavolat na ranžír, jestli něco v dohledné době nepojede, protože tády fakt v poloze dlouho nic není!“ A jak řekla, tak udělala. Po telefonátu povídá: „Tak na ranžír u zapřahá Děčín a čeká jen na papíry, tak ho podrž, než tam doběhne!“ Poděkoval jsem za ochotu a indiánským poklusem běžel na ranžír.

Kdo zná uzel Nymburk, tak ví, že běžet ve tmě přes „kostomlatské“ na ranžír není běh na krátkou trať, ale zmáknul jsem to v normě, protože mne hnala vidina brzkého návratu do Ústí. Sice s mímou komplikací, protože vlak mě vyhodí na Střekově a sám pojede rovně na Děčín a já se budu muset dostat ze Střekova do depa na západní, abych ukončil šichtu. Ale ze Střekova jezdí přetah na vnější a kolikrát i strojovky z Děčína východu buď do depa nebo jen na západ, takže při troše štěstí uvidíme.

Na ranžiru takzvaně ústeckém stálo několik lokomotiv na vlcích, ale na jedné se svítilo na stanovišti a já tam viděl ústeckého Děčínáka, říkejme mu Franta XY. Takže jsem zařukal, Franta mi otevřel a jelikož jsme se znali, tak po dotazu na vlak mi řekl: „Jasně, pojed' nahoru!“ Vylezl jsem na stanovišti a sedl si na pomocnickou židli, vytáhl jsem si papíry, abych si dopsal hlášenku výkonů, proužek a provozní záznam. Franta tam cosi jedl a pak povídá: „Běž se natáhnout dozadu na pulť, já tě na Střekově probudím!“

Kdo zná masínu řady 121, tak ví, že mezi pultem a oknem je krásný prostor na spaní vleže, i když na prvním stanovišti se do boku trochu tlačí registrační rychloměr. Já jsem tehdy odvětil, jelikož jsem měl rozbalenou „kancelář“, že si jen dopíšu proužek a hlášenku a půjdu dozadu. Franta nic neřekl a dál se ládovalek papíry na vedlejší koleji, kde stála taky „tramvaj“ na vlaku. Tak se jí ptám: „To pojede dřív na Ústí, než ten Děčín?“ Její odpověď mi asi zachránila život, protože řekla: „Jo, ten Děčín pojede až za tihle Mostem!“

No, to byla příjemná zprávička, jelikož to pojede dříve a ještě k tomu až na ústecké vnější, takže nemusím šlapat ze Střekova. Říkám: „Franto, dik, ale já jedu radši s téma Mostama, takže ahoj!“ Franta pokrčil rameny a já hupky dupky na vedlejší koleji. Tam byl pro změnu kolega ze strojovky Lysá, s kterým jsem se taky znal, takže nou problem.

Asi za pět minut jsme vyrazili na stodesátou kolej a pak směr Ústí. Protože jsme asi stejně staří, tak jsme celou jízdu prokecali o dráze a o životě a na nějaké spaní jsem neměl pomyslení. Cesta krásně uběhla, a tak jsme po přijezdu do Ústí – vnějšího ještě zašli do kantýny na ranní kávičku.

V kantýně bylo poměrně dost lidí, takže při pití kávičky bylo veselo. Po nějaké chvíli přišel kolega od strojmistru a říká: „Tak dneska se na Nymburk asi už nedostaneme!“ Všichni na něj zvědavě pohlédli a tak pokračoval: „V Polepech je prej hromada jak blbec, tam to nepojede nejmíň dva dny!“ To jsme se zase na sebe podívali s tím Lysákem a povídáme: „Co to meleš, vždyť jsme teď odtamtud přijeli a nic tam nikde nebylo!“ Při jeho odpovědi se mi orosilo čelo, neboť pravil: „Strojmistr říkal, že Franta XY tam projel vjezd do Polep a narazil do boku vlaku Pepíkovi R, který odjížděl ze čtvrté koleje do Hošťky. A prej je i trochu zraněný, ale jen lehce!“

Tak to byla pecka do hlavy. Když jsem přišel ke strojmistru ukončit šichtu, strojmistr se na mne díval jak na zjevení. – „Kde se tády proboha bereš?“ Na můj nic nechápající obličej pokračoval: „Vždyť oni tě hledají v těch troskách v Polepech!“ Věci se totiž měly tak, že když se paní výpravčí z předjízdného v Nymburce dozvěděla o nehodě toho vlaku v Polepech a zjistila, že byl zraněn jeden strojvedoucí z vlaku do Děčína, tak volala do Polep a řekla jim, že na vlaku byly ale dva strojvedoucí, že tam osobně jednoho posílala, aby s ním jel RG. Takže záchranné týmy zoufale prohledávaly zničenou lokomotivu, aby našly to, co ze mne zbylo, zatím co já si v klidu popíjel kávičku v kantýně.

Brzy už po mně byla i šhánka od vyšetřováků v depu. Když jsem tam dorazil, netušil jsem, co po mně vlastně chtějí. Měli jsme tehdy v depu dokonce vyšetřovačku, jmenovala se Štěpánka Ch. Starší Ústečtí vědí. Když se po depu říkalo: „Jdu od Štěpány, nebo mažu ke Štěpáně!“, tak všichni věděli, o co kráčí. Takže po dostavení se Štěpána povídá: „Musíme sepsat protokol o tom, co proběhlo na ranžiru v Nymburce. Nejvíce nás zajímá, co Franta zrovna dělal, protože ty jsi byl poslední, kdo s ním mluvil!“

Rekl jsem, že tam seděl a něco jedl a že mi připadal úplně v pořádku atd. Je ale nejvíce zajímavé, co jedl. Pomalu ze mě páčili, to to bylo za druh pastičky. To jsem samozřejmě nevěděl. Šlo totiž o to, že Franta po nehodě vypovídal, že jedl tu pastičku, ale ta nebyla asi zrovna v nejlepší kondici, a tak cestou se mu udělalo špatně. Několikrát zvracel a tím se značně vyčerpal, takže když si pak trochu přitopil, dostavila se únava a při jízdě z Hošťky nastal mikrospánek. Když minul předvést do Polep, kde polohu „výstražná“ nezaregistroval, tak v následujícím oddíle naskočila na opakovači červená a začala houkat houkačka, kterou mechanicky v limbu vybavil a pak znovu. Třetí zahoukáni ho trochu probralo, ale bylo již pozdě, začal brzdít, chtěl skóčit do strojovny, ale stačil se na sedačce pouze otočit bokem, když přišel náraz do první třetiny vlaku odjíždějícího z Polep.

Vlivem pravostraného oblouku narazil přední levou částí lokomotivy, takže levá půlka stanoviště přestala existovat. Hmotu ložného vlaku natlačila vozy na lokomotivu a to, co v nich bylo, prolétlo zadním stanovištěm a zdemolovalo celou strojovnu. Jediná nepoškozená část masíny byla ta, kde seděl Franta. Když bych ležel vzadu na pulť, asi bych byl roztroušen po celé strojovně. Nehezka představa.

Nakonec mi Štěpána povídá: „To datum si zapište do kalendáře, jsou to vaše druhé narozeniny!“ Co dodat? Lokomotiva na odpis, 23 vagonů vykolajilo, škoda byla tenkrát skoro tři miliony korun a nejezdilo se asi dva dny. A Franta šel pak k soudu.

Ještě dodám, že to byla třetí těžká nehoda v ústecké oblasti během dvou měsíců. Ta první byla 25. října 1989 ve 4.20 hodin, kdy náš kolega Zdeněk V. s lokomotivou 121 013 projel předvést do Střekova a zezadu najel do Wapek, které stály v vjezdu. Při nehodě přišel o život. Cest jeho památce.

Ta druhá byla ještě horší a více mediálně známá. Jednalo se totiž o nehodu ze dne 10. listopadu 1989 expresu R 372 Balt-Orient na zastávce Nové Kopisty u Lovosic, kdy po půlnoci děčinský řada Alois Z. s bratislavskou lokomotivou 350 009 najel v plné rychlosti v mlze a zezadu do ústeckého pantáku 460 081-082 stojícího na zastávce kvůli otevřeným dveřím. Sám přišel o život, ale udává se i pět mrtvých z vlaku R 372 Balt-Orient. Paděsát cestujících bylo zraněno a škoda činila přes 10 milionů korun. Příčina nehody? Asi mikrospánek, ale šuškal se hodně i o prvním oddílovém návštěvník z Bohušovic do Lovosic, které prý nebylo předpisově umístěno. Ale to bylo jen od agentury JPP, protože tam do něj najel v plné rychlosti, která tam tehdy byla 120 km/hod. Dělal se pak rekonstrukce nehody, ale vina zůstala jednoznačně na strojvedoucí.

Takže chlapeci, opatrnosti není nikdy dost, já jsem od té doby pak už nikdy při režijní jízdě, nechodil spát dozadu, k velkému „nadsnění“ kolegů, kteří chtěli mít vepředu klid... Mějte se a opatrujte se...

Zdeněk Sedláč  
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem



Stroj 371 005-0 na vlaku R888 v železniční stanici Ústí nad Orlicí. Snímek Jiřího Adolfa byl pořízen 26. dubna 2019

## Kam s lokomotivami řady 371

Není tomu dlouho, co odpovědní představitelé vrcholového managementu ČD řešili dilema, na jaké vozební rameno, na jaký druh vlaků, vztážno k plánu řízení a oběhu souprav, nasadit sedm lokomotiv řady 371.

Co s lokomotivní řadou, jejíž provoz z důvodu nemožnosti instalace ETCS bude k 31. prosinci 2024 ukončen? S pravděpodobností hraničící téměř s jistotou nahradí spolehlivé a provozem ověřené lokomotivy ř. 162 na rameni Praha–Děčín, což kolektiv dotčených strojvedoucích považuje vzhledem k plnění závazných smluv s objednavatelem dopravy za zcela nevhodné řešení.

Kritéria pro rozhodnutí jsou v podstatě ekonomicko-obchodní, provozní a nakonec údržbové. Vzhledem k 45leté praxi strojvedoucích si dovolím poukázat na negativní provozní vlastnosti zmiňované řady 371 při nasazení na linku R20, a to hned z několika důvodů, které uvedu v tomto článku.

**Těžký převod** – Lokomotivy řady 371 vznikly úpravou původních lokomotiv řady 372, které byly projektovány jako dočasné řešení pro přeshraničení provoz do SRN (tehdy ještě NDR) s nejvyšší dovolenou rychlostí 120 km/h a výkonem 3080 kW. Ona úprava spočívala toliko ve výměně převodů, tzv. do rychla, kdy bylo snahou dosáhnout při stejném výkonu maximální rychlosti 160 km/h, ovšem pochopitelně na úkor tažné síly. Při vozbě mezinárodních expresů nebyla tato skutečnost na závažnou, neboť tyto vlaky stavěly mezi státní hranicí a Prahou pouze v Děčíně a v Ústí nad Labem. Avšak na lince R20 tato skutečnost povede k prodloužení jízdních dob, neboť vlaky zde zastavují mnohem častěji, zejména v úseku mezi Lovosicemi a Hněvicemi každých 5 až 7 minut. V nově uvažovaném oběhu jsou však tyto lokomotivy plánovány dokonce k nasazení na zastávkové vlaky!

**Nižší výkon** – Oproti stávajícím lokomotivám řady 162, které disponují výkonem 3480 kW, mají lokomotivy řady 371 nižší výkon (3080 kW, jak již bylo uvedeno i v předchozím odstavci). Vzhledem k plánovanému

řazení vlaků o délce až 32 nebo 36 náprav to znamená značné prodloužení doby rozjezdu a vzhledem ke krátkým úsekům mezi zastávkami rovněž ke snížení reálné rychlosti vlaku. Toto platí i při snaze ustálenou rychlost udržet, neboť v místech, kde by se lokomotiva eventuálně byla schopna za ideálních adhezních podmínek s vlakem o 32 nápravách rozjet na 140 km/h (především úsek Dolní Bečkovice–Vraňany), nelze toho na hospodárném (bezetrátovém) regulačním stupni pro sklonové poměry a malý výkon lokomotivy dosáhnout. Problém nižšího výkonu se však týká také elektrodynamické brzdy, z čehož vyplývá nutnost ponechat dřívějšího brzdění (prodloužení brzdě dráhy), což v kombinaci s malou tažnou silou při rozjezdu opět povede k prodloužení jízdních dob. Při vozbě zastávkových vlaků (např. Os 6930) se tento aspekt projeví nejvíce.

**Nekovové brzdové špalíky** – Dle platných norem a předpisů nesmí být žádné vozidlo s dovolenou rychlostí 141 km/h a vyšší provozováno s litinovými brzdovými špalíky, neboť tyto nejsou vzhledem ke snížení součinitele tření v závislosti na stoupající rychlosti účinné. Nekomovový špalík však neodvádí teplo vznikající třením při brzdění, což zejména na zastávkovém vlaku znamená po několika brzděních potřebu chladit obruče na kolech (tento postup dokonce nařizuje předpis ČD V 15/1). A dále při poruše elektrodynamické brzdy, kdy jsou špalíky v činnosti po celou dobu brzdění, hrozí buď reálné poškození dvojkolí, nebo faktické vyřazení lokomotivní brzdy z činnosti. V tu chvíli je na vlaku nebrzděných 83 tun... Nekomovové špalíky dále zbavují činnou plochu obruče kola mikrotrhlinek a rýh, díky kterým se zvyšuje součinitel tření na styku kolo – kolejnice. Lokomotiva je tak mnohem náchylnější ke skluzu. Rada 162 je vybavena litinovými brzdovými špalíky, tudíž uvedenými nečinnostmi netrpí, navíc disponuje sofistikovanou elektronikou skluzovému ochranou, která prostřednictvím zpětné vazby přímo zasahuje do trakce. A díky ní je

system, aby se cestující, který jim ošlape perón, dozvěděl, kdy mu přijede vlak, který je třeba opožděný nebo třeba nejede z různých důvodů. Nebo si na SŽ ve své nabubřelosti myslí, že každý je povinen vlastnit tzv. chytřejší mobil? Čhtějí od dopravců zaplatit, tak ať se snaží, aby bylo za to platit. Toto je ovšem na vedení dopravce, v uvedeném případě jsou to ČD, přijít s požadavky na SŽ, co má zlepšit a podle toho platit.

Není to tak dlouho, co nám padal sníh, a to ho letos ani tolik nebylo. Presto se cestující brodili vrstvou sněhu, který SŽ nebyla schopna odklidit. Na trati, o níž píši, to má (měla) na starost Správa železnic zajištěná firma V Trade. Zde byla zastoupena komicou dvojicí, pán jednou rukou kouří, druhou prohruje čestičku sněhem. Paní obouruč to samé, jen bez cigaretky. Je mi vcelku jedno, kdo ta nástupiště uklízí, ale jde o to jak! Nebo snad stačí odklidit, dle uvážení zmíněné dvojice, jen kousek perónu, protože si řekla, že to stačí? Ne, jistěže ne!

Dopravce bude taky platit jen část ošlapného? Nástupiště má být udržováno celé, už jen proto, že někdy zde jedou dvě spojené jednotky Regionova a lidé vystupující z jedné, vystoupí na udržovaný perón, ale ti z druhé již ne. A na koho se cestující obojí jako na prvního? Komentáře „schytá“ vlakvedoucí nebo strojvedoucí. Nebo si SŽ myslí, že půjde vlakvedoucí nebo strojvedoucí dodělat práci za někoho jiného? Za to si chce SŽ nechat platit? A ještě podle evropských standardů? Tak já říkám, že za to bych jim nedal ani halíř. A to ani nebudu zmiňovat posyp nástupišť, který se prakticky nekoná. Je zbytečné zde na to sáhodlouze poukazovat.

tato lokomotiva schopna udržet rozjezd na mezi adheze, kdy je tento neúčinnější. Rada 371 ničím takovým nedisponeje a vše záleží na obsluze, která je však schopná tažnou silu regulovat pouze skokově (hrubě, viz dále).

**Nehospodárná hrubá regulace** – Ačkoli byla v době vzniku lokomotivy 372 (371) vyvinuta, plně odzkoušena a odladěna téměř bezetrátová pulzní regulace použitá např. na strojích řady 162, došlo z podnětu německé strany k prosazení zastaralé ztrátové odporové regulace. Každým rozjezdem lokomotivy s odporovou regulací se el. energie máří na teplo o výkonu v řádu stovek kW. Dále, jak již bylo uvedeno v předchozím bodě, lze tažnou sílu na lokomotivě řady 371 regulovat pouze skokově. Při skluzu tedy dochází k neustálému zápasu obsluhy s primitivním typem skluzové ochrany, která svým zásahem tažnou sílu pouze snižuje, a to mnohdy více, než by bylo potřeba, a tím se rovněž neúměrně prodlužuje doba rozjezdu.

Mají-li strojvedoucí plnit závazky vzhledem k objednavateli dopravní obslužnosti, domnívám se, že je vhodné uplatnit především hledisko provozní. Není přece možné hledat nejlepší řešení na úkor plnění smluvních závazků. V době, kdy se na železnici tlačí konkurence ze všech stran, myslím, že by takové levné řešení naší bonitu na trhu poněkud zhoršilo.

Pravděpodobně bylo přihlédnuto i ke skutečnosti, že se v RPP Děčín bude výcvik týkat cca 18 strojvedoucích. Nevím, proč se tedy pořádaly kurzy již pro celkem 30 účastníků a další se pro tuto řadu připravují. Vzhledem k současné epidemiologické situaci toto považuji za krajně nevhodné a nebezpečné, zejména pak provádění jízdního výcviku!

Veden dobrými úmysly kolektiv strojvedoucích RPP Děčín seznámil prostřednictvím prezidia FS ČR představitele GR ČD se zde uvedenými argumenty. Čhtěl bych odpovědné pracovníky ujistit, že uvedené poznatky nejsou planým výmyslem strojvedoucích a že jsou podloženy provozními zkušenostmi, neboť v několika předchozích letech jsme na rychlicích linkách R20 lokomotivy řady 371 sezónně obsluhovali, a to vždy v pátek odpoledně a v pondělí ráno, kdy se navzájem do Děčína pro víkendovou vozbu přeshraničního vlaku Kometa. Zpoždění se vždy „schovalo“ za zvýšenou frekvenci cestujících v páteční a pondělní vozbě, což byla z části pravda, ale každý z nás strojvedoucí ví, že trakční vlastnosti lokomotivy řady 371 se na celkovém zpoždění podepsaly měrou nikoli nepodstatnou.

Jsem si jist, že by se pro řadu 371 našla vhodnější vozba, a to na méně náročné trati nebo alespoň s kratšími soupravami. Avšak máme-li udržet kvalitní vozbu na lince R20 a dostát všem závazkům, vidím jako smysluplné ponechat na této relaci lokomotivy řady 162.

Co napsat závěrem? Jako dlouholetý místopředseda výboru základní organizace Federace strojvedoucích Děčín jsem se často pouštěl do vášnivých debat nejen se svými kolegy, kteří právě prožili nějakou špatnou zkušenost s naší firmou a vždy jsem se snažil vysvětlit či omluvit to, co se jim přihodilo. Přiznám se ale, že v poslední době jsem spíše rezignovaně naslouchal a mnohdy jsem byl nucen dát protistraně mlčky za pravdu. Přál bych kolegům strojvedoucím, aby takových rozhovorů ubývalo a opět pocítili hrdo být železničáři.

Jiří Striška  
strojvedoucí RPP Děčín ve výslužbě

## Ošlapné aneb Platit za to, co není

Po přečtení článku na serveru zabývající se dopravou o znovu objevení možnosti, získat více peněz za málo muziky, kterou se Správa železnic (SŽ) chystá, nebojím se říci, šikanovat dopravce, musím zareagovat.

Není tomu tak dlouho, co jsem se s kolegou bavil o osvětlení nástupišť na trati, kde oba jezdíme. Kolega mě hecoval, jsi „spisovatel“, napiš jim tam. Tak jsem napsal krátký e-mail o nastalé situaci a odeslal přímo SŽ. Odezva? Žádná. Tak alespoň svůj pohled na věc popíšu zde v Zájmech.

Provozovatel dráhy chce platit za to, že my z jejich perónů chceme vozit naše cestující. Proč ne? Já si ovšem pokládám otázku – proč platit? Mohu hovořit jen o trati, kde jezdím, tedy trať Svitavy–Žďárec u Skutče. Každý pomínu stanice, Svitavy, Květná, Polička, Borová, Čachnov, Skuteč a Žďárec u Skutče, kde dejme tomu nějaký „komfort“ je, ačkoliv z výše uvedených stanic, bych vypíchl pouze Svitavy a Poličku, kde opravdu pro cestující něco je, tak zbylé zastávky si mohou o slovo komfort pouze nechat zdát.

Je krásné, že se zbourá stará zastávka, která fungovala, a nahradí se novou, prakticky stejnou, jen trochu předraženou za zbourání té staré a postavení nové, viz zastávka Sádek u Poličky. Nikdo z kompetentních však při této revitalizaci nedořešil například osvětlení nástupiště u této zastávky. Uvedený příklad nástupiště bez osvětlení přitom není na této trati ojedinělý. S žádným nebo nedostačujícím osvětlením se „pere“ většina zastávek zde, ačkoliv veřejné osvětlení nebývá nikterak daleko. Nejed' Bože, kdyby se pár chytrých hlav dalo dohromady a zrealizovalo na zastávkách buď rozhlasy, nebo informační

system, aby se cestující, který jim ošlape perón, dozvěděl, kdy mu přijede vlak, který je třeba opožděný nebo třeba nejede z různých důvodů. Nebo si na SŽ ve své nabubřelosti myslí, že každý je povinen vlastnit tzv. chytřejší mobil? Čhtějí od dopravců zaplatit, tak ať se snaží, aby bylo za to platit. Toto je ovšem na vedení dopravce, v uvedeném případě jsou to ČD, přijít s požadavky na SŽ, co má zlepšit a podle toho platit.

Není to tak dlouho, co nám padal sníh, a to ho letos ani tolik nebylo. Presto se cestující brodili vrstvou sněhu, který SŽ nebyla schopna odklidit. Na trati, o níž píši, to má (měla) na starost Správa železnic zajištěná firma V Trade. Zde byla zastoupena komicou dvojicí, pán jednou rukou kouří, druhou prohruje čestičku sněhem. Paní obouruč to samé, jen bez cigaretky. Je mi vcelku jedno, kdo ta nástupiště uklízí, ale jde o to jak! Nebo snad stačí odklidit, dle uvážení zmíněné dvojice, jen kousek perónu, protože si řekla, že to stačí? Ne, jistěže ne!

Dopravce bude taky platit jen část ošlapného? Nástupiště má být udržováno celé, už jen proto, že někdy zde jedou dvě spojené jednotky Regionova a lidé vystupující z jedné, vystoupí na udržovaný perón, ale ti z druhé již ne. A na koho se cestující obojí jako na prvního? Komentáře „schytá“ vlakvedoucí nebo strojvedoucí. Nebo si SŽ myslí, že půjde vlakvedoucí nebo strojvedoucí dodělat práci za někoho jiného? Za to si chce SŽ nechat platit? A ještě podle evropských standardů? Tak já říkám, že za to bych jim nedal ani halíř. A to ani nebudu zmiňovat posyp nástupišť, který se prakticky nekoná. Je zbytečné zde na to sáhodlouze poukazovat.

Další nabídka „služeb“, kterou nám SŽ nabízí a chce za to dostat zaplacenou, jsou bezdomovci a různé jiné existence. Zde mohu hovořit o stanicích Svitavy a Polička, i když samozřejmě vím, že to není problem jen těchto dvou stanic. Je jasné, proč se tyto osoby kolem a uvnitř zdržují. Čekárna. Teplo, lavičky, automat na kávu. Nebudu řešit, jak se do své složité situace dostali, ani mě to v tomto případě vlastně nezajímá, ale vadí mi, že se zdržují v prostorách, za které chce SŽ platit. Vždyť tam nemají co dělat! Proč by se cestující měli dívat, jak se tam někdo povaluje, k tomu ještě smrdí a dělá nepořádek? Takhle chceme na železnici získávat nové cestující? Opět bych zde apeloval na vedení dopravců, ať si na SŽ „došlápnou“, aby se tenhle nešvar vymýtil. Protože cestující neví, že čekárna není majetkem dopravce, ale první co si řekne, že tu má bordel a filialku armády spásy.

Já sám za sebe jsem jednoznačně proti této parodii na služby, které se nám dostává ze strany SŽ. Nikdo přeci neplatí za to, co nedostává! Stane se mi např. doma, že nejde to a to, hned to řeším. Kontaktuji zprostředkovatele sjednání služeb, ať to napraví, jinak že platit nebudu.

Stejně by se k tomu mělo postavit vedení železničních dopravců a trvat na kvalitě služeb, za co chce SŽ zaplatit. Není kvalita, není platba.

Toto své zamyšlení, bych uzavřel otázkou. Kolik bude stát ošlapné sypaného nástupiště zastávky Předhradí? Asi si ten šterk budeme navázet sami kolečkem, protože v 21. století snad toto nemůže SŽ ani myslet vážně!

Jakub Pecka  
ZO FSCR Polička



# Hazardující řidič ohrozil osobní vlak

K dalšímu závažnému incidentu došlo na železničním přejezdu v Vladislavi, a to v první dubnový den krátce před šestnáctou hodinou v vlaku Os 4843, v němž cestovalo asi patnáct cestujících. Přejezd P3858 v km 43,634 je na silnici I/23 mezi dopravnou Vladislav a zastávkou Vladislav v definičním úseku Studenec-Vladislav. Strojvedoucí **Pavel Kolář** z OCP Východ - PP Jihlava tím, že zavedl rychločinné brzdění, vytvořil pirátovi silnicí časový prostor k opuštění přejezdu, na který vjel v době, kdy to bylo zakázáno.

Dejme ale slovo našemu kolegovi, který událost stejně jako tady nám popsal i ve svém po službě zpracovaném hlášení: „Na přejezdu P3858 před zastávkou Vladislav jsem spatřil v příjezděm profilu kamion. Ihned bylo nutné zavést rychločinné brzdění. Kamion stačil couvnout a můj vlak zastavil několik desítek metrů za přejezdem. Ihned proběhla kontrola cestujících, všichni byli naštěstí v pořádku.“



Fotografii zahraničního kamionu, který na přejezdu v Vladislavi vážně ohrozil bezpečnost železničního provozu, pořídil kolega strojvedoucí Pavel Kolář

Po zvednutí závor řidič kamionu zareagoval tak, že odjel z místa směr Vladislav. Událost jsem bezprostředně nahlásil a popsal výpravčímu v Třebíči. Pořídil jsem tehdy narychlo i několik fotografií. Kamion firmy Nowa Trans (černo oranžové logo) měl polskou SPZ na návěsu, tahač byl bílý Mercedes. Výpravčí předal můj kontakt dopravní policii, která mi ještě vzápětí volala kvůli rychlému dohledání popsaného kamionu. Na vlakové soupravě našel žádné škody nevnikli, a tak po souhlasu výpravčího jsem pokračoval v jízdě. Zpoždění v této chvíli činilo zhruba pět minut,“ uvedl k této jinak velmi nebezpečné situaci kolega Kolář.

Krajské ředitelství Policie ČR Kraje Vysočina vydalo tiskovou zprávu, podle které kriminalisté z oddělení obecné kriminality služby kriminální policie a vyšetřování územního odboru Třebíči hledají jako svědky cestující, kteří tímto ohroženým vlakem cestovali. „Řidič jízdní soupravy se nechoval ohleduplně a najel na chráněný železniční přejezd v době, kdy byla dávana výstraha dvěma červenými

střídavě přerušovanými světly signálu, přerušovaným zvukem houkačky přejezdového zabezpečovacího zařízení a sklápěly se závoře. Policisté se o celé události dozvěděli zhruba dvacet minut po šestnácté hodině, kdy přijali oznámení na linku 158, které učinil výpravčí. Okamžitě jsme předali informace k popisu jízdní soupravy nejbližším policejním hlídkám a přijali jsme opatření k pátrání po vozidle, do kterého se zapojily také hlídky z dálničního oddělení a kolegové ze sousedního Jihomoravského kraje,“ uvedla policie.

V době přípravy tohoto článku pátrání po řidiči kamionu ještě nebylo uzavřeno. Policisté ale dostali od našeho kolegy k dispozici registrační značku vozidla, a proto ztotožnění řidiče bude probíhat cestou mezinárodní policejní spolupráce. Zatím nejspíše řidič je v každém případě podezřelý ze spáchání přečinu obecného ohrožení z nedbalosti. V případě prokázání viny mu může hrozit trest odnětí svobody v trvání až pěti let.

Kolegovi Pavlu Kolářovi samozřejmě patří naše poděkování a uznání nejen za pozorný výkon služby, ale v neposlední řadě také za získané informace a fotografie, které poskytli

Policii ČR, aby tím napomohl potrestání neukázněného řidiče.

A dodejme ještě, že právě v tomto vydání našeho časopisu si můžete přečíst i článek přinářející údaje o přímo katastrofálním vývoji nehod na přejezdech v období prvního čtvrtletí letošního roku.

Marek Poláček

## Jak se jezdilo v I. čtvrtletí

Drážní inspekce zaznamenala v I. čtvrtletí letošního roku 257 mimořádných událostí (MU). Je to o 48 méně než ve stejném období minulého roku. Věřme, že tento pokles nebyl způsoben jen poklesem výkonů v osobní i nákladní dopravě vlivem pandemie nemoci Covid 19. Přiložená tabulka zpracovaná na základě statistiky Drážní inspekce znázorňuje porovnání loňského prvního čtvrtletí se stejným časovým úsekem letošního roku ve třech kategoriích mimořádných událostí.

Údaje za I. čtvrtletí			
Střetnutí na železničních přejezdech			
Rok	Celkem	Usmrceno	Zraněno
2020	26	4	24
2021	46	12	16
Střety s osobami			
Rok	Celkem	Usmrceno	Zraněno
2020	75	58	17
2021	49	36	13
Nedovolené jízdy za návěstidla			
Rok	Celkem	Vlak	Posun
2020	41	27	14
2021	32	19	13

Jak vyplývá z údajů tabulky, tak došlo k velmi výraznému nárůstu v počtu střetnutí na železničních přejezdech. V počtu usmrcených osob je letošní smutná bilance na trojnásobku v porovnání s rokem 2020!

Znovu se potvrzuje fakt, že bezpečný přejezd = žádný přejezd. V této souvislosti nejen strojvedoucí a jejich odborové organizace očekávají, že příslušné orgány budou plně využívat novelizovaného ustanovení zákona o pozemních komunikacích umožňující snadnější rušení nadbytečných přejezdů. Tuto novelizaci jsme na stránkách Zájmu strojvůdce již podrobně komentovali.

Vladimír Selucký

## Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM koupí bionickou protézu mladé průvodčí

Amputace nebo smrt. Před takovým rozhodnutím stála naše kolegyně Jana Neterdová, když jí ve fakultní nemocnici Královské Vinohrady diagnostikovali plynatou sněť vyvolanou bakterií z rodu klostridií. Janu tam přivezli přímo z noční služby ve vlaku, kde pracovala jako průvodčí. Následovala náročná operace, několik týdnů v umělé spánku, rehabilitace. V nemocnici strávila čtrnáct měsíců. Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM se 16. dubna rozhodla pomoci jí nelehký osud zvládnout.

„Janin příběh nás hluboce zasáhl. Při rozhodování o podpoře z prostředků fondu se setkáváme s řadou nešťastných osudů, ten její byl na dnešním zasedání jedním z nejdojemnějších. Jsem rád, že jsme se dnes s kolegy a kolegyněmi shodli na tom, že Janě zaplatíme bionickou protézu. Je to poprvé, kdy věcný dar od nás pomůže víc, než všechny peníze světa. Protože konkrétní pomoc modrému srdci transfuzí od všech modrých srdcařů je tou nejlepší možnou,“ říká Ivan Bednárik, předseda správní rady



Logo Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM je umístěno mimo jiné i na lokomotivě Siemens Vectron 193 724 dopravce ČD Cargo

Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM.

„Vůbec nevím, co mám říct. Po těch proležených měsících na nemocničním lůžku mám naději, že se zase postavím. Jsem vděčná Nadačnímu fondu ŽELEZNICE SRDCEM a všem těm, kteří za ním stojí a přispívají do něho. Mám neuvěřitelnou radost,“ dodává Jana.

Správní rada projednala žádosti o pomoc celkem šesti železničářům a jejich příbuzným. Rozdělena finanční prostředky ve výši 2 250 000 Kč.

Fond si dal za cíl alespoň částečně ulehčit úděl zraněným, vážně nemocným, ale například také bývalým zaměstnancům, kteří dnes žijí v sociálních zařízeních a na jejichž péči by bylo možné přispět. Podporu je možné čerpat i na vzdělání dětí železničářů v tíživé životní situaci spojené se zraněním či závažnou nemocí.

Návrh na poskytnutí nadačního příspěvku může poslat kdokoliv na: [info@zeleznicestrdecem.cz](mailto:info@zeleznicestrdecem.cz) [www.zeleznicestrdecem.cz](http://www.zeleznicestrdecem.cz)

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM vznikl loni 9. června s cílem podporovat železničáře, kteří při výkonu svého zaměstnání utrpěli úraz anebo se nikoli vlastní vinou oni sami a jejich rodiny ocitli v těžké životní situaci. Základem nadačního fondu jsou vklady a dary zakládajících společností i jednotlivců. Do fondu přispěly například i dceřiné společnosti Výzkumný Ústav Železniční, ČD – Informační Systémy, DPOV a DVI.

Lenka Voplatková

## Poslední rozloučení



Dne 26. března 2021 nás po těžké nemoci ve věku 62 let opustil náš kolega a aktivní člen základní organizace Federace strojvůdců Suchdol nad Odrou, pan **Jindřich Posládek**.

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

Výbor a členové ZO FSCŘ Suchdol nad Odrou



„Vzpomínka na mládí, kdy jsme cestovali rychlíkem z Prahy do Tábora... Budějická Čtyřistapětasedma v čele rychlíku Praha-Česká Budějovice na trati u Mezna (rok 1972),“ napsal k této své kresbě kolega Jaroslav Dlhý

## Společenská rubrika

Dne 18. dubna oslavil šedesáté narozeniny opavský strojvedoucí, pan **Zbyněk Moc**. Do dalších let hodně štěstí, zdraví a mnoho úspěchů na sportovním poli mu přeji členové a výbor ZO Federace strojvůdců Krnov.

Dne 29. dubna oslavil své 55. narozeniny předseda základní organizace ZO Federace strojvůdců Plzeň a dlouholetý člen redakční rady Zájmu strojvůdce **Jaromír Ott**. Výbor ZO, kolegové a kamarádi mu do dalších let přeji vše nejlepší a především hodně zdraví. K blahopřání jubilantovi se připojují rovněž redakce a redakční rada našeho časopisu.

Významné životní jubileum 60 let oslavuje náš kolega **Josef Chrástka**, člen bohumínské základní organizace Federace strojvůdců. „Dneska Ti je šedesát, zkus na myslí neklesat, zkus na tom jen dobré vidět, vždyť se nemáš za co stydět. Ve štěstí, zdraví dlouhá léta, ať Tvůj život dále vzkvétá. Čiší vina zdvihni, starostem se vyhní!“ To vše Ti ze srdce přeji členové výboru FS Bohumín.

V příštích dnech oslaví svá životní jubilea naši kolegové ze základní organizace FS Chomutov. Prvním z oslavenců, který slaví 4. května své 55. narozeniny, je strojvedoucí ČD Cargo, pan **Jaroslav Trvrz**. Dalšími jubilanty jsou čtyři strojvedoucí ve výslužbě. Pan **Milan Drozdík** oslaví 10. května 70. narozeniny. Dále pánové **Václav Čekal** 21. května, **Jiří Kohák** 22. května a **Josef Pivoda** 23. května, tyto všichni oslaví krásných 75 let. Hodně štěstí, zdraví a spokojenosti do dalších let za chomutovskou ZO Federace strojvůdců jim všem srdečně přeji kolegové a kamarádi.

Letošní jaro (a nejen) v Maloměřicích patří šedesátiníkům. Kolegům **Ivanu Sklenskému** a **Romanu Pařilovi** působícím v ČD Cargo v Brně, ale i brnělavskému cargovákovi **Jozefu Lindnerovi**, přejeme co nejmíň přivolačích návštěví. Také si přejme, abyste na ně nezapomněli, i když budete mít zelenou vlnu. A když bude ještě domácí pohoda a doušek „na zdraví“, vše si vychutnejte do dna. To vám k významnému jubileu přeji kolegové z vaší základní organizace Federace strojvůdců Brno-Maloměřice.

Druhý dubnový den byl významným pro našeho kolegu, pana **Vladimíra Kmínka**, strojvedoucího ČD Cargo a člena základní organizace Federace strojvůdců Turnov, neboť v tento rok a tohoto dne oslavil významné životní jubileum, a to rovných 60 let od narození. Do dalších let mu kamarádi a kolegové z turnovské ZO přeji hlavně hodně zdraví, štěstí a životní pohody.

Dne 14. května bude své šedesátiny slavit náš děčínský kolega, pan **Karel Adam**. K tomuto jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let pohodu a spokojenost v práci i osobním životě a k tomu především zdraví přeji výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Děčín.

Třetího května oslaví své 55. narozeniny kolega **Jiří Nigrin** z ČD Cargo a 21. května své 60. narozeniny kolega **Jiří Novák** od ČD. Naším oslavencům k těmto jejich životním výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové.

V poslední březnový den ukončil svoji celoživotní práci na železnici náš kolega a kamarád, člen základní organizace FS Turnov, pan **Bedřich Pařík**, strojvedoucí ČD Cargo. Téměř celý profesní život spojil s turnovským depem a několik posledních let strávil v libereckém pracovišti ČDC. Bědovali do dalších let přejeme vše nejlepší, hodně štěstí, zdraví a spoustu pohodových let na chalupě ve Filipovce, odkud nám bude kynout a sledovat počet vozů ve vlacích, které kolem vozíme. Kamarádi a kolegové z Turnova a Liberce

Mezi našimi květinovými jubilanty budou i dva kolegové ze základní organizace Cargo Ostrava – desátého května slaví své pětadesátiny pan **Zdeněk Zeman** a ve stejný den rovnou šedesátku pan **Karel Sikora**. Výbor a členové ZO jim srdečně blahopřejí a do dalšího spokojeného života přeji jen to nejlepší a k tomu samozřejmě hlavně zdraví.

Dne 15. května 2021 oslaví své šesté kulaté jubileum náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo **Luboš Gaja**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO Federace strojvůdců Přerov



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, [www.fscrcz.cz](http://www.fscrcz.cz) Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 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 Zájmu 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](mailto: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

