

● **Ozvěny a souvislosti tragické nehody v železniční stanici Světec ... str. 1 a 2** ● **Dopis od generálního ... str. 2** ● **Pandemie dostala Skupinu ČD do čtyřmiliardové ztráty ... str. 2** ● **Řidiči vs. železniční přejezdy ... str. 2** ● **Deset let pro násilníka ... str. 2** ● **O Vláře (a okolí) podruhé ... str. 3** ● **Penzista vzpomíná – neposlušná sedačka ... str. 3** ● **Slovácký expres ve fotografiích železničního fotografa Michala Pavelky ... str. 3** ● **Seriál videodokumentů o železnici přináší dvě novinky ... str. 4** ●

číslo 9

15. května 2021
ročník 74



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Možností pracovat pro vás v prezidiu FSČR jsem velmi poctěn

Vážení kolegové, dne 25. března tohoto roku jsem byl na Celostátní radě předsedů základních organizací FSČR nově zvolen členem prezidia naší samostatné odborové organizace, a to za Plzeňskou oblast v segmentu osobní dopravy. Především chci využít příležitosti, a také prostřednictvím časopisu Zájmy strojvůdce ještě jednou srdečně poděkovat všem kolegům, kteří mně v těchto volbách dali svůj hlas.

Pouze osobní data by jistě neměla být obsahem tohoto mého článku, ale protože kandidát se tentokrát v Zájmech strojvůdce předem nepředstavil, jistě nebude ke škodě, když zde o sobě alespoň dodatečně něco napíši. K Českým drahám jsem nastoupil v roce 1995, tedy záhy po ukončení Střední průmyslové školy dopravní v Plzni, kde jsem vystudoval obor ET neboli elektrická trakce. Všichni znali asi vědí, o čem je řeč. Byl to tehdy jeden z posledních ročníků, než došlo k devalvací odborného vzdělávání v naší zemi. Nejprve jsem šest let

působil v tehdejší DKV České Budějovice a v provozním pracovišti Blatná na pozici elektromechanik, neboť v této době byl vrcholným vedením Českých drah uplatňován tzv. STOP stav v přijímání nových zaměstnanců na pozici strojvůdce. S následky toho se ostatně potýká národní dopravnice až do této doby.

Poté, co jsem získal kýženou zkoušku V-08, již následovalo obvyklé martyrium provázející všechny nové kolegy, a sice půjdeš tam, kde tě podnik potřebuje. A tak mě vůle zaměstnavatele poslala do Českých Budějovic, Strakonice, Volar, Blatná a Protivína. Vozba byla různorodá, navíc podnik stále ještě nebyl transformován a místem, kde jsem v těch letech působil jako strojvůdce, byl posun v depu, pak práce na zálohách a následně vozba jak osobní, tak nákladní. Natrvalo, dá-li se to tak vůbec napsat, jsem zakotvil až v roce 2005 v PP Blatná. Jako strojvůdce režimu letmo jsem si to užíval krásných devět roků. Pak konečně přišel kýžený posun do turnusové služby.

V roce 2007 jsem se stal předsedou základní organizace Federace strojvůdců Blatná, kde jsem byl členem od roku 2001. A v této pozici jsem zažil i všechny transformace „svého“ podniku, od rozdělení na ČD a ČD Cargo, přes reorganizaci DKV, vznik SOKV, až po novou a v současné době platnou strukturu podniku. Jistě většina z nás si to už pamatuje osobně.

Zvolení do prezidia naší profesní odborové organizace považuji za další důležitý milník ve svém životě. V první řadě jsem tímto velice poctěn a nesmírně si vážím důvěry, kterou jsem dostal. Základní úkoly, které mi již byly uloženy, a další obdržené či postoupené

podněty k vyřešení či připomínkování, o nichž jsme jednali na zasedání prezidia, mě jen přesvědčují v tom, že jde o nelehkou, spíše velmi náročnou a především odpovědnou práci. Rád bych vám, vážení kolegové, slíbil, že se jí zhostím s veškerou energií a doufám, že snad i ke spokojenosti celé členské základny. Nicméně, posuzovat výsledky mojí práce nakonec vždy budete vy sami.

Moje agenda, kterou jsem dostal přiděleno, mimo jiné spočívá v široké škále jednání se Správou železnic. Vzhledem ke svému předchozímu pracovnímu zařazení se také zaměřím na veškeré komerční záležitosti ve vztahu

Uplatnění novely zákona o dráhách v praxi pomohou metodické pokyny

Jednou z našich současných priorit, kterou pozorně sledujeme, je obsah připravované novely zákona o dráhách, který se má v nejbližší době dostat na pořad jednání našich zákonodárců. Naše snaha bezprostředně se podílet na připomínkování tak zásadního legislativního návrhu, je na místě a má svoji nepochybnitelnou logiku. Vedle pozměňovacích návrhů týkajících se mj. konzervace dráhy a přidělování kapacity dráhy se jedná o návrhy, jež se přímo dotýkají naší profese. Nejde totiž o nic jiného než o takzvaný sankční systém strojvedoucích a vedle toho také o monitoring licencí strojvedoucích (MLS).

Považuji nyní za velmi potřebné, abych těmito aktuálními informacemi navázal na předchozí stanoviska naší profesní odborové organizace a zejména na moje obsáhlé vyjádření, které bylo v časopise Zájmy strojvůdce a na našich webových stránkách v březnu zveřejněno v odpovědích na otázky rozhovoru

pod názvem „Sankční systém strojvedoucích? Nelze stavět dům od střešky!“

Co se od té doby za těch několik týdnů událo? Tak především – vedli jsme a stále ještě vedeme mnoho náročných jednání s představiteli Ministerstva dopravy ČR a Drážního úřadu. Nechci předbíhat událostem, ale za v jistém směru pozitivní posun lze považovat hlavně skutečnost, že naše názory a stanoviska, jež zaznívaly při projednávání této problematiky, se již do jisté míry začínají promítat do obsahu dokumentů, jež budou nástroji pro smysluplnější uplatnění novely zákona o dráhách v praxi. Počítalo se nám přesvědčit naše partnery o potřebě vydání metodických pokynů, které by měly pro užití v praxi stanovit a konkretizovat strouhou dikci uvedenou v příslušných paragrafech zákona o dráhách. Za vstřícný přístup našim partnerům děkuji, zároveň ale musím poznamenat, že stále ještě není hotovo.

Pozastavme se tedy konkrétněji nad zmíněnými „nástroji“. Tím prvním má být „Metodika k postupu drážního úřadu při správním trestání osob řídících drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce“. K tomuto dokumentu Federace strojvůdců samozřejmě poslala na ministerstvo dopravy své konkrétní připomínky, z nichž mnohé již také byly anebo, jak doufáme, ještě budou do jeho obsahu zapracovány. Týkají se mimo jiné dle našeho názoru nutnosti při případném udělování sankcí vždy zohlednit, že strojvedoucí byl již potrestán v rámci uplatnění interních směrnic jeho zaměstnavatele, anebo posouzení takzvaných polehčujících okolností. Považujeme za nutné, aby o zavinení nešlo například v případech, kdy strojvedoucí neměl objektivně možnost zabránit vzniku protiprávního následku (např. náhlá změna návěšního znaku). A naprosto logicky je také nutno zohlednit vnější okolnosti, za kterých se přestupek stal, například sníženou viditelností, zhoršené adhezní podmínky apod. Z dalších připomínek alespoň zmíním potřebu upřesnit, jak bude Drážní úřad postupovat, pokud strojvedoucí nepředloží při kontrole doklad osvědčující jeho oprávnění k řízení vozidla.

Dalším a jistě neméně důležitým nástrojem, který je nyní předložen ke konferenčnímu projednání, je „Metodika k postupu drážního úřadu při monitorování licencí osob řídících drážní vozidlo na dráze celostátní nebo regionální“. Zde považuji za potřebné uvést, že také tento metodický pokyn vzniká přímo na náš popud a významnou úlohu zde sehrává pomoc ministra dopravy Karla Havlíčka, který jak vznik tohoto dokumentu, tak i naši účast při procesu jeho přípravy podpořil. Věříme tedy, že snad i v tomto případě s našimi racionálními návrhy uspějeme. O výsledku budeme naše kolegy a kolegyně strojvedoucí samozřejmě opět informovat.

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců
České republiky



Dne 25. března 2021 byla s odpoledním R 887 Slovácký expres do Luhačovic zachycena brněnská lokomotiva 754 023, která v turnusové skupině 703 nahrazovala neprovozní kolejni 754 012. Snímek zachycuje tento vlak v úseku Věsky–Popovice u Uherského Hradiště (k fotoreportáži Slovácký expres ve fotografiích železničního fotografa Michala Pavelky na straně 3 tohoto vydání ZS)

Zbytečně neriskovat a „zachraňovat dráhu“ doslova za každou cenu!

„Dne 4. dubna 2021 v 14.16 hodin v železniční stanici Světec na Teplickou se srazily dva nákladní vlaky. V důsledku srážky vykolejily obě lokomotivy a několik dalších vozů. Při mimořádné události zemřel jeden ze strojvedoucích a jeden byl se zraněními transportován do nemocnice. Odhad škody na trati činí 4,5 a na vlcích 43 milionů korun,“ tolik citace z prozatím jen krátké tiskové zprávy Drážní inspekce, která ještě uvedla, že „vyšetřování této mimořádné události je sice teprve na začátku, nicméně již nyní lze předběžně konstatovat, že jeden z nákladních vlaků měl zastavit před návěstídem zakazující jízdu, což se nestalo. Výpravčí zaznamenal, že příslušný nákladní vlak nedovoleně projel kolem návěstidla zakazujícího jízdu, začal činit příslušná opatření, ale v ten okamžik již srážce nebylo možné zabránit. Zabezpečovací zařízení ve stanici fungovalo podle předběžné prohlídky správně, ani nebylo v poruše. Drážní inspekce pochopitelně bude prověřovat také stav drážních vozidel.“

Tragedie, při níž zemřel kolega strojvedoucí, který byl za řízením lokomotivy 753 740 dopravce Unipetrol, se stala předmětem mnoha diskuzí a komentářů hojně rozšiřovaných v prostředí internetu, jež zde tedy jistě není

účelné obsáhlěji zveřejňovat. Zvláště když v současnosti vše zatím zůstává spíše jen v rovině úvah či spekulací. Úplně jasno totiž opět přinese až závěrečná zpráva o šetření této mimořádné události (MU), kterou vydá právě Drážní inspekce.

Kolegové účastníci se diskuzí na síti několikrát připomněli, že tuto trať lze z hlediska vzniku četných závažných a až příliš často bohužel i tragických nehod považovat svým způsobem za „zakletou“. V této souvislosti byla připomenuta především nehoda mezi Bílinou a odbočkou České Zlatníky, kde na předvěsti k zmíněné odbočce, v blízkosti zastávky Želence prvního října 2005 narazil vlak dopravce Unipetrol v rychlosti 57 km/h ze zadu do stojícího vlaku ČD s prázdnými vozy Wap relace Hněvice–Třebušice. Při této MU rovněž zemřel strojvedoucí alternativního nákladního dopravce a bohužel o deset let později i další jeho kolega. Ten zahynul 30. října 2015 u Velvětě, co se svým vlakem projel v Řehlovicích odjezdově návěstídem směrem do Úpořin a ze zadu narazil do stojícího vlaku u vjezdu do Úpořin.

„Ta trať je tam snad zakletá. Každý tam už mele z posledního, bez kódování ... bez

GSM-R ... s TRS, kterou musíš z Ústí západu do Litvínova přeladit 3 až 4x a přihlásit se, což většinou nejde. Což je všechno šílený na to, co tam jezdí vlaky,“ uvedl na již zmíněných diskuzních fórech jeden z kolegů podepsaný jako Aleš.

Co napsat závěrem? Snad znovu jen to, aby nikdo z našich kolegů a kamarádů při své práci strojvůdce raději zbytečně neriskoval. To je velmi důležité. Opravdu není dobře zkoušet „zachraňovat dráhu“ doslova za každou cenu. Tedy zvláště, když tomu pak také někdy je doslova i za cenu nasazení zdraví a životů. Příklady tragických nehod, které jsme zde zmínili, jsou důkazem toho, že se rozhodně nevyplatí jakkoliv podceňovat rizika a nebezpečí, která číhají v provozu na železnici. Ba naopak je třeba myslet na to, že jen na základě odpovědného přístupu a pozorného výkonu služby lze dosáhnout toho, na čem nám všem záleží ze všeho nejvíce. A sice, abyste se z práce vždy šťastně, v pořádku a zdraví vrátili domů ke svým blízkým.

Libor Poláček

Foto pořízené na místě MU v žst Světec: Drážní inspekce



Aby to byla už jen minulost...

Podle mnohých našich kolegů, kteří jsou čtenáři Zájmu strojvůdce, bychom se neměli vyhýbat v našem časopise kritickým článkům o tom, za jakých drsných podmínek, někdy dokonce doslova neslučitelných s platnými zákony a vyhláškami, pracují strojvedoucí u některých alternativních železničních dopravců. Zde je tedy prozatím alespoň vzpomínka pamětníka, kolegy Josefa Olivy, strojvedoucího a kontrolora vozby ve výslužbě:

„Vzpomínám na dobu, když v devadesátých letech začínali soukromníci. Tak tehdy jsme chodili na kontroly k nim my jako kontrolní od ČD. A jednou při kontrole jsem zjistil, že strojvedoucí jednoho z poměrně významných dopravců je ve službě přes 20 hodin. Nechal

jsem ho ukončit směnu a následně volal jejich dispečerovi. Tomu jsem řekl, že nutí své lidi porušovat zákoník práce. A odpověď dispečera? – Tyhle stránky mi v zákoníku zrovna chybí! A zavěsil. Následně jsme dostali zákaz kontrolovat cizí dopravce. No, to už je skoro třicet let.“

Abyste takové či jiné podobné nekalé praktiky napříště už nemohly opakovat, k tomu má do budoucna účinně posloužit mimo jiné zavedení monitoringu licencí strojvedoucích (MLS). Na jeho připomínkování se ostatně právě naše Federace strojvůdců České republiky svými podněty velmi aktivně podílí.

Marek Poláček

Dopis od generálního

Dvaadvacátého února tohoto roku jsem jako mnozí z vás dostal ve služební poště dopis od nového generálního ředitele ČD Ivana Bednárika. Popravdě řečeno mi tak nějak nepasoval na člověka na daném vysokém řídicím postu, měl jsem dokonce pocit, že jde o neuspokojené sdělení. Z několika dní jsem si dopis vytiskl, a že si to někde ve vhodné pauze přečtu znovu. Současně se mi dostal do ruky výstisk Železničáře č. 1/2021, kde se na str. 7 až 9 nachází článek, jehož obsahem je rozhovor s novým generálním ředitelem. Když jsem si článek přečetl, tak jsem (asi) začal chápat systém sdělení ve zmíněném e-mailu. Toto sdělení je sice slovensky, ale je v poněkud zvláštní pojetí – p. Bednárik tam přibližuje komunikaci se zaměstnanci v předchozí funkci, ohledně komunikace se obrací na čtenáře, ale současně uvádí věci jaksi mimo rámec obvyklých sdělení – dokonce nám napsal citaci v médiích neotisknutelnou. Následně uvádí (jako přírůbek) své vzpomínky na dětství, nakonec poselství uzavírá oslovením všech zaměstnanců k dalšímu pracovnímu nasazení.

Poněkud zvláštní obsah a taktická forma sdělení. Pro lepší pochopení je dobře si nejdříve přečíst článek v Železničáři, aby se čtenář jaksi vžil do poněkud nekonformního způsobu vyjadřování našeho nového ředitele. V ZS č. 4 je redakční článek od p. Poláčka, kde se prolínají a paralelně střídají témata, která se objevila ve zmíněném periodiku ČD – jedná se o článek zpracovaný na základě zápisu z jednání prezidia FSCR s panem Bednárikem. Asi tolik ke třem dokumentům, které jsem prostudoval a jejich obsah mě evokoval k napsání článku.

Takže máme nového generálního ředitele, ale proč asi? Ty předchozí nebudu ani jmenovat, ani komentovat, ale takové střídání na postu nejvyšším asi něco znamená, resp. signalizuje. Pozorný čtenář uvedených článků si jistě cosi vydedukoval. A možná právě to, co tam doslovně nečetl – tzv. to, co je mezi řádky. Bohužel, náš podnik se nachází dlouhodobě v potížích, které současná situace ještě umocnila. Již dříve byl tím „dole“ na očích citelný odliv cestujících a tudíž i tržeb, na kterých nejenom podnik, ale potažmo i zaměstnanci jsou závislí. Vlaky jezdí s menší přepravní kapacitou, a neobjím se napsat, že dlouhodobě jezdí nejenom nevytíženě, ale snad ještě méně, než poloprázdné. Pozor (!), doprava v okolí velkých aglomerací není vše! A jak praví staré pravidlo: Zákazníka ztratíš pouze jednou!

Nedejte na „naleštěné“ články na téma, kterak podnik prosperuje, a že fešácké soupravy typu Pendolino a railjet s manekýnami a manekýny navlečenými do drážních uniforem jezdí pomalu i do Horní Dolní! Situaci v podniku bych charakterizoval námořnickým výrazem, že loď nabírá vodu, pomalu, ale jistě. Navíc ČD jsou neustále vytlačovány, či jinak vytěšňovány jinými dopravními prostřednictvím krajů, a to pod záminkou umožnění konkurence v dopravě. Je sice pravda, že v uplynulých desetiletích dráha stagnovala a zaostala, jenže to není dráhou samotnou, ale spíše státní politikou – avšak pro toto téma není náš časopis určen.

Současná situace mi připomíná dobu před dlouhými roky, kdy se zaměstnanci dověděli o tzv. transformaci Českých drah. Bylo to někdy v polovině devadesátých let, kdy se u nás v depu na komandýře objevily plakáty s tématem transformace ČD. To již bylo v době, kdy dráha citelně pocítila pokles v oblasti přepravních služeb, a to hlavně v nákladní dopravě. Plakát obsahoval hesla jako „zeštíhlení, zjednodušení, transparentnost...“, všichni jsme na to koukali jako na cosi, co nás vůbec neoslovovalo, ostatně, koho by asi tak oslovila tato nicneříkající a amorfní hesla. Jo, kdyby tam napsali, že bude velká redukce dep, že 3/4 THP a kancelářských zaměstnanců přijde propustit, jeden bude dělat za tři, a že ze stávajících cca 350 strojvedoucích jihlavského depa zde postupem času zbyde místo pro nějakých 50 lidí! No, to by byl poprask! Jenže lidé se nesmí předčasně vyplášt... to by bylo zlé, a tak se musí postupovat tzv. salámovým systémem – odkrajuje se pěkně kolečko po kolečku...

Pandemie dostala Skupinu ČD do čtyřmiliardové ztráty

Podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) skončila Skupina České dráhy loňské hospodaření s konsolidovanou ztrátou 4,1 miliardy korun. Největší propad tržeb zasáhl osobní dopravu. Kvůli opatřením proti šíření COVID-19 meziročně klesl počet cestujících o třetinu na necelých 118 milionů. Významné ztráty však utrpěly i další firmy Skupiny – ČD Travel, Dopravní vzdělávací institut a ČD Cargo. Společnosti Skupiny ČD zároveň utratily 166 milionů za dezinfekční prostředky, ochranné pomůcky a intenzivní úklid vlaků. Tyto mimořádné náklady byly státem kompenzovány do výše 32 milionů korun, zbytek se negativně projevil v hospodářském výsledku.

„Největší problém jsme měli v osobní dopravě. Loni na jaře využívala naše vlaky dokonce jen desetina zákazníků oproti normálu,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik a dodává: „My jsme

Vrátím se zpět o odstavec. A tak ze severu a západu se k nám nikoliv pozvolna nasouvá osobní doprava z Německa (Die Länderbahn), jihozápad obsadil GW Train Regio, zatímco jihovýchod začala opanovávat Arriva. Do toho všeho již delší dobu zasahuje náš „Žlutý kamarád“ a vlaky v barvě pohřebního vozu snad zatím konče. Prostě berou nám výkony ze všech stran!

Zde navází na slova našeho generálního, kdy cituje kauzu „Zneužití dominantního postavení na lince Praha–Ostrava“ a komentuje to tím, že ten, kdo si stěžuje, požaduje zázemí, ČD mu zprostředkovávají nákup paliva, soustruží mu dvojkolí a poskytují jiné technické a provozní záležitosti. Tak mi to celé tak nějak připadá jako ono staré české přísloví: „Čiň čertu dobře – peklem se ti odvděčí!“

Vzpomínám na období, kdy jsme se z TV dověděli, že ve vládě se jednalo na téma vpouštění tzv. „jiných“ dopravců na koleje Českých drah, argumentace byla taková, že železnice je přeci dopravní cesta jako každá jiná. Ovšem, běžnému občanovi asi vůbec nepřišlo (a ani dnes nepříjde), že železnice má svá specifika a není to totéž, jako naložit 40 lidí do autobusu a hurá do Prahy, nebo k Jadranu! Jistě, pokud někdo založil např. autobusovou dopravu, tak např. někde ve zkrachovalém JZD zřídil dílnu (nebo dokonce zprivatizoval ČSAD), kde vozidla parkoval a opravoval. Palivo čerpal u Benziny a bylo to; ani s personálem nebyl problém (mechanici, řidiči). Ovšem dráha je dráha a s lokomotivou k Benzině nezažijete a soupravu po výkonu neodtáhnete na dvůr JZD k vyčištění a opravě. Navíc – to technické zázemí je velice specifické a opravy jsou v jiných finančních dimenzích než u silničních vozidel. Toto vše zůstalo běžnému divákovi TV zpravodajství jaksi utajeno.

Další téma, které pan generální nanesl, bylo téma personální. Sice ujistil, že ti, co pracují dobře a svědomitě, se o práci bát nemusí (nicméně to si o sobě myslí všichni), ale současně upozornil na poměrně zásadní personální změny ve sférah, co se zrovna nenacházejí blíže kolejí. Malý příklad – co si lze pomyslet o člověku (zaměstnanci ve vedení), jenž nás opakovaně obeslal prostřednictvím služební pošty e-mailem na téma zákazu pálení svíček na adventních věncích (*Opatření ředitele O30 č. 9/2020*)! Ty dotyčné osoby, co nás sdělením „obohatili“, patrně neoslovují MPBP (místní pracovní a bezpečnostní předpisy) a pokud autoři licitují zákony a předpisy, tak k tomu mohou rovnou napsat něco na téma, že do práce máme chodit včas a střízliví. A řekněte mi, který strojvedoucí si na lokomotivě vozi adventní věnec se zapálenými svíčkami?!

Pan Bednárik mě svým poselstvím prostě oslovil. V jednom specifickým stylem sdělení, ale o to více tím, že jeho poselství obsahuje to, že na dráze asi v brzké době dojde k zásadním změnám, a nebudou to jenom změny, co se ekonomiky, obchodu a hospodaření týče, ale patrně se pan generální rozhodl k celkově ozdravnému procesu na Českých drahách. Dle stylu vyjadřování a prezentace sdělení myslím, že náš nový generální ředitel bude člověk rázný, zásadový a to znamená persona na svém místě. Již jsme na různých postech zažili lidi různé, od těch maximálně flexibilních až po ty, co např. ministrovali pouze několik dní. Na závěr bych chtěl panu Bednárikovi popřát hodně sil v jeho nelehkém úřadu a hlavně doufám, že nám tzv. vydrží a svá předsevzetí dotáhne do zdárného konce.

Na závěr tak trochu rozšafnějším tónem; ačkoliv jsem kdysi na Slovensku půl roku pracoval a řeči našich bratrů porozuměl, tak přesto mi jeden výraz z e-mailu zůstal jaksi utajen, a to sice ty „halušky“. Předpokládám, že se nejedná o majora Halušky z knihy Černí baroni zvaného Terazky ve filmu ztvárněného Pavlem Landovským, a asi to rovněž nebude část slovenského národního jídla, že? Ostatně halušky sem, halušky tam, člověk prostě nemůže vědět úplně všechno.

S pozdravem mějte se a opatrujte se – Radek Smejkal, strojvedoucí OCP Východ, RPP Jihlava

nicméně celou dobu pro občany zajišťovali základní dopravní obslužnost a náklady s tím spojené nebyly plně kryty tržbami...“ ČD se od začátku pandemie snaží aktivně snižovat náklady a využívají i program Antivirus. Na sanaci loňského propadu i tržeb z jízdného to ale nestačilo. Vedení společnosti letos pokračuje v realizaci úsporných opatření a nezbytných strukturálních změn, systematicky posiluje likviditu firmy a pokračuje v investicích do hlavního byznysu, tedy do obnovy vozidel a opravárenské základny.

O něco lépe se loni dařilo segmentu nákladní dopravy. Negativní vývoj v přepravách pevných paliv, metalurgie a dalších komodit byl částečně zmírněn opacným trendem v komoditách dřevo a papírenské výrobky, ve stavebninách a v přepravě potravin a zemědělských produktů. Hospodaření ČDC skončilo se ztrátou 248 milionů Kč.

-V/Raj-



Stroje 753 740 a 123 023 na archivních snímcích



V úvodu článku „Zbytečně neriskovat a „zachraňovat dráhu“ doslova za každou cenu“ přetiskujeme fotografii, kterou představitelé Drážní inspekce čtvrtého dubna pořídili na místě tragické nehody ve Světcích. Jsou na ní zobrazeny po srážce takřka zcela zdevastované lokomotivy 753 740 dopravce Unipetrol a 123 023 ČD Cargo.

Náš ústecký kolega Zdeněk Sedlák, který je od jara letošního roku ve výslužbě, a my jsme velmi rádi, že nyní aktivně spolupracuje s naší redakcí, prohledal svůj fotoarchiv a umožnil nám jako vzpomínku zveřejnit také fotografie obou lokomotiv z doby, kdy obě ještě byly úplně v pořádku.

A k tomu jen tak pro zajímavost – stroj 123 023 bude vlastně první lokomotivou této řady, v depu Ústí nad Labem nazývané také jako Pražské trojky, která bude po nehodě zrušena.

Brejlovec 753 740 byl vyfotografován na objízdě koleji KB (což je vlastně zkratka pro Krásné Březno) ze západního na hlavní nádraží v Ústí nad Labem.

Stroj 123 023 ČD Cargo byl „zvěčněn“, a to dokonce včetně stanoviště strojvedoucího, dne 8. května 2011, kdy sehrál roli „záchranné“ lokomotivy na dvojici osobních vlaků Českých drah vedených mezi Ústím nad Labem a Chomutovem. Kolega Sedlák, který na něm vykonával svoji službu, své snímky pořídil na zpáteční cestě v železniční stanici Most.

L. Poláček

Řidiči vs. železniční přejezdy

Problematickou bezpečnosti provozu na železničních přejezdech se v Zájmech strojevodce zabýváme pravidelně. Dnes nahledneme do zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), jaké postihy hrozí řidičům motorových vozidel za porušení § 29 odst. 1 citovaného zákona, tedy ustanovení, které vyjmenovává situace, kdy řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd.

Zákon je účinný od 1. ledna 2001. V této době bylo možno uložit řidiči pokutu do 3 000 Kč. V úvahu připadal i trest zákazu činnosti do šesti měsíců, pokud řidič tento přestupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců více než dvakrát.

Stejně jako jiné zákony byl i zákon o silničním provozu mnohokrát novelizován. První

změna nese datum již 11. ledna 2001. Do data redakční uzávěrky tohoto čísla ZS bylo těchto novel 50! Například v roce 2006 byl změněn 4x, v roce 2012 dokonce 6x! Zvláště referenti mající na starosti dopravně-správní agendu v obcích s rozšířenou působností, dopravní policisté a také učitelé autoškol mají z těchto častých změn nebyvalou „radost“.

Zásadní novela předmětného zákona přišla v roce 2005. Byl zaveden bodový systém. Podle něho bylo vjíždění na železniční přejezd v době, kdy je to zakázáno, postihováno šesti trestnými body.

Důležitá novela byla přijata v roce 2011. V bodovém systému bylo porušení ustanovení §29 odst. 1 zpřísněno ze šesti na sedm bodů. Finanční postih bylo možno uložit v rozmezí 2 500 až 5 000 Kč. Trest zákazu činnosti

do šesti měsíců bylo možno uložit, pokud řidič spáchal tento přestupek 2x během dvanácti po sobě jdoucích měsíců. Podmínka „více než dvakrát“ tak odpadla.

Další významná změna nastala v roce 2016. Zůstala výše pokuty v rozmezí 2 500 až 5 000 Kč. Podmínka spáchání tohoto přestupku 2x během dvanácti měsíců byla zrušena. Řidiči lze uložit trest zákazu činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců již při prvním přestupku. Postih sedmi trestnými body zůstal. Přestupek řidiče motorového vozidla musí být projednán ve správním řízení. Uložení pokuty na místě lze postihnout cyklistu nebo chodce. Na ně se vztahují všeobecné povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích podle § 4 citovaného zákona.

Z pohledu na závažnost porušení ustanovení § 29 odst. 1 zákona o silničním provozu se jeví sankce ukládané podle současné právní úpravy jako zásadně neúčinné! Jistotu hrozbu pro řidiče je pouze trest zákazu činnosti od jednoho do šesti měsíců. Ale i tato doba je z hlediska generální prevence naprosto nedostatečná. O tom bohužel svědčí vysoký počet střetnutí silničních vozidel s drážními vozidly na železničních přejezdech a jejich následky a také případy, kdy řidiči prorazí závoru a nepodaří se jej ustanovit a postihnout. Zde se nabízí srovnání s navrhovaným sankčním systémem pro strojvedoucí, který se má stát součástí novely zákona o dráhách. Nenapadá vás, že zákon o silničním provozu je vůči řidičům až příliš tolerantní?

Vladimír Selucký

Deset let pro násilníka

V pondělí 19. dubna 2021 rozhodl Krajský soud v Ostravě, pobočka Olomouc, o závažném kriminálním deliktu, kterého se dopustil třicetiletý násilník dne 30. listopadu 2020 ve vlaku Sp 1427 v prostoru Teplice nad Bečvou–Černošín na trati č. 280 Hranice na Moravě–Střelná. Muž v době stavu nouze nedodržel protiepidemická opatření a plival na cestující v daném vlaku. Po napomenutí spolupracujícími, kterým byl náš kolega strojvedoucí z ČD Cargo, násilník na kolegu zaútočil nožem a způsobil mu bodná zranění. Za příspění strojvedoucího Sp 1427 útočníka zpacifikoval a odzbrojil a ten z místa činu uprchl. O případu jsme naše čtenáře informovali ve dvojčísle ZS č. 23–24/2020 v článku *Pochvala do Jihlavy a Valašského Meziříčí* a v článku *Pachatel zákeřného útoku skončil ve vazbě*.

Kriminalisté z Krajského ředitelství Policie ČR v Olomouci za přispění svých kolegů ze Zlínského kraje nebezpečného pachatele v řádu hodin zadrželi a soudce rozhodl o uzavření vazby. Násilník byl obviněn ze **zvláště závažného zločinu vraždy ve stadiu pokusu** a soud touto právní kvalifikací potvrdil. Na základě dohody o vině a trestu uzavřené v souladu s trestním řádem mezi státní zástupkyní a obžalovaným soud tuto dohodu rozsudkem schválil a násilník stráví deset let ve věznici s ostrahou. Rozhodnutí je v právní moci.

Vladimír Selucký



Noční záře (foto: Vítězslav Klozík)

O Vláře (a okolí) podruhé

Místa, o kterých vám chci dnes vyprávět, se mi pletou pod nohy tak nějak stále. V minulém povídání jsem Vlárrou, tedy tratí do Vlárského průmysku, projížděl z Brna do Kunovic a dále do Uherského Hradiště. Dnes z vlaku vystoupím, nebo vlastně přestoupím o hodně blíž k Brnu. Také se projdu a opět trochu zavzpomínám.

„Když už rozum bralo...“ stalo se to dítě, tedy já, svěvětnou bytostí a tatík se rozhodl, že jej vezme s sebou na „Memoriál“. Ani nevím, zda to byl ještě Zálesák nebo už Svazarm, kde se táta tehdy angažoval a kde vedl táborňický oddíl. „Memoriál“ byl doma takovým zaklínadlem. Slovo, o jehož existenci jsem věděl, protože tam táta každý rok jezdil a byl kolem toho doma vždycky pekelný mumraj. Pro mne, osmiletého kluka, to bylo takové kouzlo, které se rok od roku opakovalo. Proto mě nejdřív ohromilo, když táta přišel a řekl: „Nepojedeš se mnou na Memoriál?“ „Jasně! Určitě! Supéer!“ ozývalo se pak z mého pokoje a já nevěděl, kam dřív skočit. Co si zabalil. Dostal jsem svůj spacák. Od toho okamžiku, celé dva týdny ubíhaly v představách, co to takový Memoriál vlastně je. Dnes by se děcka koukaly do „Güglu“, ale tehdy byly jen knihy a vůbec nebylo jasné, kde takové slovo hledat. Já vím, že to bylo něco jako vandr. Ale nějaké jiné. No a pak se to stalo...

V pátek ve čtyři odpoledne jsme s tátou stáli na nádraží a pomalu se k nám přidávali podivní zelenooceníci s trojúhelníky na rukávu a ve středu toho trojúhelníku měl každý kolečko s rohy a ve špičce vepsáno malé „Z“. To jsem věděl. To byl znak Zálesáka a táta tam vedl svůj oddíl. A pár děcek z oddílu jsem také znal. Toho dne jich tu ale bylo mnohem víc. Až ve vlaku, co jel na Vlárku („hele tady je Vlárka do Hradiště“) jsem se ale dovedl, že cestujeme s ostatními oddíly brněnského kmene. A taky jsem se dovedl, co je to ten Memoriál.

„Psal se rok 1968,“ vyprávěl táta, „a protože byla tehdy velmi divná doba, tak se Zálesáci rozhodli, že budou sřezit svoji klubovnu. Měli divné obavy, že o ni mohou přijít. Když měl noční službu kamarád Libor, nikdo netušil, že jej ráno najdou v klubovně

mrtvého. Lékař pak tvrdil, že se udusil zplodinami plynových kamen, u kterých se snad ucpal komín. A od té doby každý rok jezdíme na Cimburk, kde se na Liborovu památku, Zálesáci z celé republiky, sejdem a u slavnostního ohně zavzpomínáme na Libora a také si vyzkoušíme, co kdo zná a umí. Konají se dovednostní soutěže a součástí je také orientační běh podle vojenských map. Jeho součástí jsou i šifry a různé táborňické úkoly.“

Táta povídal, kdo měl kytaru, nebo mandolínu či jiný nástroj, tak hrál a ostatní poslouchali nebo zpívali. A vlak pod námi bušil do pražců a rytmus kol se doplňoval s trampskými písničkami. Čas ubíhl náramně rychle.

První výsadek Nemočice. Tam byla chvíle, kdy se jen tak kecalo a čekalo. Nejdřív se odněkud za rožkem ozvalo pískání a od-fukování. Z ostrého oblouku jen šouravě vykoukla malá parní mašinka a dva vozy. Jeden vagon osobní, v jakém jezdil snad ještě náš děda, a druhý zelený nákladní. Celá banda si posbírala věci a hrmla se k osobáčku. V tom rázně zakročil pan průvodčí.

„Safra kluci, kde se tu berete? Kolik vás je, kam nacpu normální lidi? Víte co, vlezte si dopředu do hýtláku. Aspoň bude veselo.“ – Než jsme se všichni usadili, tak mašinka objela vagon a s drcnutím se zastavila. Dva kluci opět vytáhli kytary a jelo se dál. To bylo jen tak na dvě písničky a byli jsme v Koryčanech. A teď už pěkně po svých. Nejdřív projít městem a nad Koryčany zahrnout do lesa. Dál pak pěšinou k starému lomu a na hrad. Zdálo se mi to jako dlouhá cesta. Kdyby mi tenkrát někdo řekl, že si tento kraj zamiluju a že tudy budu běhat ve dne i po nocích, asi bych mu nevěřil. Ale opak byl pravdou.

Snad ještě jednou jsem jel na Memoriál. Pak se už akce konala jinde a já měl zase trochu jiné zájmy. Až koncem deváté třídy jsem jel s tátou do jižních Čech na tábor. Stejně kluci jako tenkrát (aspoň někteří). Tentokrát ale už stoprocentní Svazarm. Písmenko „Z“ pod Woodkraftem – znakem lesní moudrosti, nahradil trojúhelníček, ale činnost byla pořád stejná. Tábor byl pak jejím každoročním vrcholáním. Trval tři týdny. Poznal jsem se tam s klukama, se kterými se setkávám dodnes. Když náš první společný tábor končil,

řekli jsme si, že bychom mohli ještě někdy vyjet. Prázdniny jsou ještě dlouhé. A pak někdo řekl: „Co kdybychom zajeli na Cimburk?“ Bylo rozhodnuto.

Znovu na Vláře. Helenka, jak se v kraji říkalo koryčanské lokálce, už nejezdila. Do Koryčan se muselo autobusem nebo pěšky po silnici či po kolejkách. Co myslíte? Kterou variantu jsme zvolili? No jasně. Když už tam žádné vlaky nejezdily...

A tak se stalo, že jsme někdy na Cimburku, někdy v lomu pod ním strávili nejednu noc a nejednu den. Oslavilo se tam nespočet narozenin, včetně mých 18. Poznali jsme Vršavu, kde vládli koňáci. Chodili jsme přes Chříby dlouhé pochody, které nejednou na Cimburku začínaly nebo končily. Stupava, Staré Hutě i další blíží či vzdálenější místa nás vždy lákala. A já si začal uvědomovat, jak je ta naše země malá, vždyť do Hradiště už to bylo, co by kamenem dohodil... a zbytek došel.

A jak je ta naše vlast krásná. Hory, kaňony, hvozdy a háje. Nespočet řek a rybníků nebo přehrad. A víte, co se mi tehdy líbilo nejvíc? Že z kteréhokoli koutu Československa jsem se domů dostal vlakem. Nejdřív jsem musel mít v kapse aspoň pětikorunu a v KáPéZetce ještě smotanou desetikačku pro případ opravdové nouze. Později stačilo zamávat modrou průkazkou a projel jsem od Šumavy k Tatrám. To mi taky kamarádi nikdy nezapomněli připomenout, jaká jsem sketa, jaké je to stojí peníze. Ale věřte, ani později, kdy jsem o režijku přišel na dobro, mi nebylo líto peněz za vlak.

Když jsem se později stal strojevodcím (jíz bez režijky) a měl jsem vézt svůj první vlak na Vlárku, byl jsem plný vzpomínek. A je škoda, že tehdejší nová doba železniční dopravy nepřála. Jízdné bylo čím dál dražší. Autobusy jezdily „za pusu“. Vlaky se vyprazdňovaly. Proto se zdražovalo jízdné. I staří Římané věděli, že takto to nejde. I já jsem v té době těžko hájil jízdu vlakem pro celou rodinu.

Dnes se zdá, že se lidé do vlaků vracejí. Snad tomu ani viry z netopýrů nezabrání. Rád bych jednou svého vnuka vzal pod křídlo, vysadil do vagonu a vyrázil, no jak jinak, zase na Vlárku. Ale to už bude „jiný“ vagon. A jiná pohádka.

Zdeněk Herzog



R 891 Slováký expres v čele s dvousystémovou elektrickou lokomotivou 371 002-7 Českých drah v Otrokovicích právě ve chvíli, kdy tuto železniční stanici zasáhla jedna z letních bouřek (22. červen 2020)

Slováký expres ve fotografiích železničního fotografa Michala Pavelky

Od tohoto vydání našeho časopisu budeme v Zájmech strojevodce zveřejňovat nevědní fotografie mladého železničního fotografa, na jehož práci a v neposlední řadě rovněž velký zájem nejen o hnací kolejová vozidla, ale také o strojevodcovskou profesi, nás upozornili naši kolegové ze základní organizace Federace strojevodců České republiky Veselí nad Moravou.

Michal Pavelka je z Uherského Hradiště, a tak premiérově na titulní straně a v této fotoreportáži představíme čtveřici fotografií zachycujících různé podoby Slovákého expresu. Většina čtenářů Zájmu strojevodce už jistě ví, že pod tímto souhrnným názvem jsou provozovány rychlíkové spoje Českých drah. Jedná se o linku R18 na trase Praha–Přerov–Luhačovice, a to se zastávkami například v Pardubicích, České Třebové, Olomouci, Otrokovicích, Starém Městě u Uherského Hradiště a Uherském Hradišti.

Penzista vzpomíná: Neposlušná sedačka

Stalo se to někdy v devadesátých letech, přesné datum vlastně není podstatné. Měl jsem tehdy šichtu jako ležák v osobním turnuse 102. Poslední část směny spočívala v tom, že po vystřídání v Ústí na hlavním nádraží jsem měl přejít na jinou lokomotivu, kterou mi tam jiný strojevodce připravil i s večerním osobním vlakem směr Děčín.

Takže po vystřídání jsem přeběhl na třetí peron a ejhle, souprava tam stála, ale bez mašinky. V dopravní kanceláři mi bylo řečeno, že fira odjel s mašinou do depa na menší opravu, ale momentálně už jede zpátky z depa po koleji 55, takže za pár minut je tady.

A skutečně přijel Peršing 018, najel na vlak a započalo střídání. Odstupující fira Karel D. povídá: „Rozpadla se mi tady za jízdy sedačka, takže jsem rychle zajel do depa na opravu. Oni tam svařili rám pod sedákem, ale když jsem jel z depa, tak se z toho sedáku začalo trochu kouřit, a tak jsem to tady v rohu trochu polil vodou. Takže si sedej jen na kraj, ať nemáš mokrej zadek!“

Vzal jsem si jeho radu k srdci a řekl jsem si, že v nehorším můžu i řízení i stát. Po odjezdu z hlavního jsem si zkusil sednout na kraj sedačky a ono to šlo. Zastavil jsem ve stanici Ústí-Sever, zatím vše v pořádku. Po výpravě následoval odjezd a další zastávka v Neštěmících. Už cestou jsem ale začal cítit odér spálené gummy. Říkal jsem si, že je to asi z toho, jak jel Karel z depa. V Mojžíři jsem ale ke svému překvapení zjistil, že ze sedáku vychází slabý proužek dýmu. Pozorně jsem to sledoval a v Neštěmících jsem si po zastavení řekl: „No, Zdeno, musíš si zahrát na hasiče, jinak ti bude hořet koudel u zadku!“ Sálh jsem pod pult, vytáhl malý hasičák a už jsem to sypal na ten nešťastný sedák. Vypadalo to, že si jeden ze čtyř přírodních živlů, tedy oheň, dal říct a vzdal to.

Pochopitelně jsem dal tu sedačku stranou, ale pak už tam zbyla jen obyčejná židle a ta je poměrně nízká, takže není pořádně vidět ven. Na té židli bych si připadal jak všem známý ústecký fira Sváťa, čest jeho památce, který přes svůj menší vzrůst obdržel přezdívkou „basketák“. Po depu si z něho stále dělali legraci, že cestující musí valit oči, jelikož vlak řídí dítě, nebo že tam dokonce na stanovišti

Pomůžete provozování lokomotivy 328.011?

V roce 2020 jsme zahájili opravu lokomotivy 328.011, a to vlastními silami s pomocí skromných vlastních zdrojů a těch prvních získaných financí. Návrat do provozního stavu po dvacetiletém odstavení není jen otázkou dobrovolnické práce, ale také práce profesionálních odborných firem, která bude zřejmě vyžadovat finanční náklady v řádu několika milionů korun.

Stěžejní bude zejména oprava parního kotle, tedy srdce lokomotivy. Pomozte nám zapálit oheň v jejím topeništi a vrátit ji na trať! Pro shromáždění příspěvků slouží zvláštní transparentní bankovní účet zřízený u Fio banky, číslo transparentního účtu: 2001929152/2010

Opravu financuje a veřejnou sbírku pořádá **Letohradský železniční klub z.s., IČ: 69156549**. Konání této veřejné sbírky na dobu neurčitou na území celé České republiky osvědčil Odbor organizací a právní – veřejné sbírky Pardubického kraje, a to 19. 2. 2021 pod č. j.: KrÚ 16099/2021.

Zájemci o vystavení darovací smlouvy kontaktujte nás prosím na e-mail: lkclub@centrum.cz

Všem laskavým dárcům už nyní děkujeme!

nikdo není a vlak jede sám. Ale byl to pohodář a fajn kluk, takže to bral všechno s humorem.

Já ale pokračoval ve stoje u řízení, protože do Děčína to není daleko a dá se to vydržet i s tou pověstnou osinou kdesi. Stanice Povrly dobrý, ale stále jsem po očku šilhal na tu sedačku. Trochu se z toho pořád kouřilo, a tak jsem doufal, že už je to jen zbytek agónie. Jenže už před Dobkovicemi se stanoviště začalo podezřele plnit zase kouřem a nějak to začínalo přidávat na síle. Holt živel je živel a někdy se musí zkrátit větším kalibrem.

V Choraticích jsem si řekl, že tohle teda té potvoře nedaruji, abych tady musel čmúchat ten smrad, a vytáhl jsem ze strojevo- velký hasičák s tím, že teď tomu ukážu, kdo je tady pánem. Postříkal jsem celou sedačku od hlavy až k patě a to několikrát s dovětkem, tak tady to máš, ty mrcho! S uspokojením jsem hleděl v sněhovou sedačku, ze které se ale přeci jenom pořád trochu kouřilo.

Naštěstí jízdní doby osobáku byly hodně volné, takže jsem jel stále na čas, i když jsem tam pořád šaškoval s hasičími prostředky. Jenže ta potvora to nevzdala a po nějakém čase mi to formou zvýšeného objemu kouře zase vrátila. Z Vilsnice jsem už jel s otevřenými okny, abych se tam neudusil.

Když jsem přijel do Děčína k prvnímu peronu, posunovač už tam čekal, že mne odvěsí. Po zastavení jsem otevřel dveře a ze stanoviště se vyvalil oblak kouře. Posunovač vyvalil oči a povídá: „Sakra, ty hoříš, nemáš zavolat hasiče?“ Na mou odpověď, že není třeba, protože mi tady hoří jenom sedačka, na mne soucivně pohlédl a asi nevěděl, do kterého pásma oblasti inteligence mě má zařadit. Jestli je to pásmo demence nebo snad už retardace.

Po odvěšení záloha odtáhla soupravu na Střed na čištění a já s mašinkou zajel za dnes zrušené stavědlo 12, do šturcu, kde si počkám na vyčištěnou soupravu, abych s ní pak zase dělal osobák zpět do Ústí. Hned po zastavení ve šturcu jsem nejdřív v kouři odmontoval ten prokletý sedák a vypoklonkoval ho ze stanoviště. Pak jsem vzal kbelík a mazal na stavědlo pro vodu. Signalista koukal jak u vytržení, neboť si myslel, že tam meju asi celou mašinu, protože jsem si přišel pro vodu asi čtyřikrát. Já ale prolíval to sedadlo, co se do něj vešlo.

Předtím jsem ovšem sundal potah. Pak jsem si všiml, že ten sedák je složen ze dvou kusů molitanu. Nožik mám vždy po ruce, takže započala pitva. Rozřízl jsem to podle lepeného spoje a ejhle, našel jsem epicentrum té šlamastiky. Ono to nehořelo, ono se to tam velmi silně škvářilo a zrovna mezi tím lepeným spojem. Jak v depu asi zavařovali ten rám, tak si ten sedák pochopitelně nesundali a nějaká žhavá okuje se veřela do toho molitanu a tam vcelku uspěla, jelikož tím hopsáním na sedáče dostala podporu kyslíku, jako když kovář mačká měchy.

No a co bylo dál? Dojel jsem do Ústí a tam se pak mašina dávala do depa jen na odstavení, takže při té příležitosti jsem chtěl nechat vyměnit hasičáky i tu trosku, co zbyla ze sedačky. Strojmi- str s přezdívkou „Kaše“ nebo taky „ing“ (starší Ústečáci okamžitě vědí, o koho jde) mi historku o hořící sedačce nevěřil a osobně se šel podívat na tu spoušť. Když viděl na zemi ležící hasičáky, rám sedačky a i ten molitan, který jsem v kbelíku přivezl do depa, povídá: „Já si píšu knihu o depu a tebe tam napíšu taky, protože už jasně vidím ten název kapitoly Jak strojevodcimu hořela pod zadkem sedačka!“

Pak ale nastal problém, protože v depu žádná náhradní sedačka momentálně nebyla. Nakonec to dopadlo tak, že se sedačka vzala z mašiny, co přijela na údržbu a potom se uvidí.

To je vše. Preji bezchybné a bezplamenné směny...

Zdeněk Sedláček
emeritní strojevodce PP Ústí nad Labem



Na podzimním laděném snímku je zachycena motorová brněnská lokomotiva 754 018-0 v čele odpoledního R 884 Slováký expres z Luhačovic do železniční stanice Praha hlavní nádraží. Tento hezký záběr byl pořízen 15. října 2020 kousek za zastávkou Popovice u Uherského Hradiště (Popovice u Uherského Hradiště–Vesky na trati 341).



Brněnský stroj 754 013-1 si to žene s R 884 Slováký expres napříč železniční stanicí Uherské Hradiště a následně žst Staré Město u Uherského Hradiště, kde proběhne přepřah tohoto hnacího vozidla za dvousystémovou elektrickou lokomotivu 371, která pak odveze vlak až do cílové stanice Praha hlavní nádraží, a následně ještě jako soupravový vlak (Sv) do stanice Praha-Smíchov. Snímek Michala Pavelky je z traťového úseku Kunovice–Uherské Hradiště (trať 341), a to ze dne 6. října 2019.

Soutěž pro amatérské filmaře

Železniční spolek Klub M 131.1 a Český zemský svaz FISAIC spolu s dalšími spolupřáteli vyhlašuje u příležitosti 2. ročníku festivalu filmů s železniční tematikou **Kraslický filmVLáček**, který se uskuteční ve dnech 30. a 31. července 2021, soutěž amatérských filmařů nazvanou „O kraslické návštěvnicko“.

Soutěž je vyhlášena ve věkových kategoriích do 20 let a nad 20 let s tématy: • železniční provoz, • historie železnic, • akce pořádané pro veřejnost, • činnost železničních spolků a muzeí; • snímky s neželezniční tematikou natočené železničáři. Bližší informace poskytnete **Robert Koutný**, tel. 602 203 548, Koutny@rotava.cz



Děkujeme za velkou vstřícnost a ochotu pomáhat!

V poslední březnový den tohoto roku odešel do rádného důchodu náš vedoucí stroj mistr regionálního provozního pracoviště v Hradci Králové, pan **Milan Polívka**.

Milane, chceme Ti poděkovat za to, že jsi v našem depu vytvořil pohodovou, dokonce až skoro rodinnou atmosféru a snažil se každému z nás vyhovět nebo pomoci. Tvou další následovnicí to nyní rozhodně nebudou mít jednoduché, neboť Tebou nastavená latka je opravdu hodně vysoko.

Přejeme Ti do důchodu všechno jen nejlepší, spokojenost a hlavně pevné zdraví, ať si můžeš co nejdéle užívat svoji rodinu a zálib.

Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové



Dvojici snímků pořídil kolega **Alois Sedlářik** v depu Ústí nad Labem dne 30. dubna letošního roku, kdy svoji poslední pracovní směnu na naší železnici vykonal kolega **Vladimír Halabica**. Tento člen ústecké základní organizace Federace strojvůdců působil na dráze více než čtyři desetiletí, neboť do tehdejšího lokomotivního depa ČSD Ústí nad Labem nastoupil již v roce 1979, poté, co se vyučil v železničním učilišti Sobědruhy. Ve strojvůdcovské profesi pracoval od roku 1990. Kolegové a spolupracovníci mu ještě do mnoha dalších let přejí na zaslouženém odpočinku hodně pohody, spokojenosti a k tomu především pevné zdraví!

Seriál videodokumentů o železnici přináší dvě novinky

V letošním roce dovršuje tradiční seriál dokumentů „Historie a provoz železnic“ už úctyhodný 30. díl. A současně, díky dosavadnímu zájmu diváků, může zahájit už čtvrtou desítku.

Tentokrát se oba nové pořady vrací do nedávné minulosti. Jubilejní **30. díl: Železnice přelomu tisíciletí – Ohlédnutí první**

a následující **31. díl: Železnice přelomu tisíciletí – Ohlédnutí druhé** na dosud nepublikovaných záběrech z let 1999 až 2007 ukazují už neopakovatelný obraz provozu na českých železnicích té doby. Pořady jsou koncipovány jako putování od západu na východ republiky a zahrnují nejrůznější řady vozidel. Od Sergejů a Brejlovců na Chebsku, přes

Čmeláky a Bardotky na jihozápadě, Bobiny ve středních Čechách, elektrické Uhelky řady 121 a Čtyřistašedesátky na Ústecku, Hydry ve východních Čechách, Hektory v Choceňu, Pielstičky v okolí Turnova a na Brněnsku, Berty na Jesenícku až po dnes už neexistující stroje průmyslových vlečků v hutích na Ostravsku. A ještě spoustu dalšího.

Už je připravováno také pokračování ze Slovenska, kde v té době ještě sloužilo mnoho strojů u nás důvěrně známých řad vozidel, která v Československu společně začínala provoz a postupem času jsou stále vzácnější.

Na tvorbě se stále podílí osvědčený tým spolupracovníků a svým zaměřením oba pořady vhodně doplní tematicky úzce zaměřené díly předchozí. Oba nové pořady jsou i tentokrát uspořádány jako dvojbalba, tedy s dvěma částmi o délce každé z nich přes 60 minut. Jen poměr stran pořadů je 4:3, v tehdy obvyklém kamerovém formátu. Cena každého dílu zůstává stejná, 390 Kč.

Pořady jsou opět dodávány na profesionálně lisovaných DVD. Vyrobilo je studio: **Video-slужby Kolář**, www.videokolar.cz (na těchto stránkách lze najít i krátké ukázky ze všech dosavadních dílů seriálu).

Pořady je možno objednat na dobírku jak na zde již uvedené webové adrese, tak i přímo na adrese kameramana a autora námětu a scénáře: **Ing. Milan Bíba, Jihovýchodní II. 759/14, 141 00 Praha 4**, e-mail: milan.biba.domu@gmail.com nebo jana.bibova@gmail.com, tel. 272 774 091.



Vedoucí stroj mistr RPP v Hradci Králové Milan Polívka



Kresba kolegy Jaroslava Dlhého přibližuje zajímavou událost na trati Dolní Lipka–Štítý, kdy sem na počátku března 1970 poprvé zajel Sergej T679.1202, který se vydal do Červené Vody vyprostit ze sněhové závěje parní lokomotivu 354.1187. Lokomotiva je „zachycena“ u klenutého nadjezdu u Dolní Orlice

Společenská rubrika

Svá významná životní jubilea slaví v tomto roce naši kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Praha: 60. narozeniny 5. ledna **Luděk Pytlíček** (ČD), 9. února **Vladimír Dušek** (ČD), 26. března **Jiří Čejka** (ČD Cargo) a 19. května **Zdeněk Lošoth** (ČD Cargo). Pětapadesátiny oslavili 25. února ing. **Pavel Hošek** (ČD Cargo), 12. března **Dušan Procházka** (ČD Cargo) a třetího dubna **Milan Štefan** (ČD Cargo). Svoji první padesátku slavil šestého března **Jiří Folberger** (ČD). Všem jubilantům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let hodně spokojenosti v práci i osobním životě a k tomu především zdraví přejí výbor a ostatní členové ZO FS Praha.

Svá významná životní jubilea slaví v těchto týdnech dva naši lounští kolegové ve výslužbě – 13. května pětasedmdesáté narozeniny pan **Jaroslav Šuma** a 25. května 81. narozeniny **Antonín Kladiivo**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Louny jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí pohodu, spokojenost a zejména zdraví.

V jarních měsících oslavili svá životní jubilea kolegové ze základní organizace Česká Třebová: 20. března 50 let **David Klíma** (ČD Cargo), 13. dubna rovněž padesátiny **Bořivoj Hampl** (ČD) a 29. dubna taktéž první padesátku **Jiří Rousek** (ČD). A právě devěťadvacátý duben byl sváteční rovněž pro **Rostislava Moravce** (ČD Cargo), který v tento den slavil 60. narozeniny. Všem těmto jubilantům do datečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.

V těchto týdnech slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: 11. května osmdesát let **Pavel Holík**, 8. května sedmdesát let **Patrik Suder** a šedesát let 30. května **Alois Střeček**. K těmto významným životním výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Dne 30. dubna tohoto roku odešel na zasloužený odpočinek opavský strojvedoucí, pan **Josef Kocián**. Do mnoha dalších let pevné zdraví, hodně štěstí a pohody mu přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Krnov.

K prvnímu květnu tohoto roku ukončil svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD a odešel do předčasného důchodu náš chomutovský kolega a člen chomutovské základní organizace Federace strojvůdců, pan **Milan Žák**. Za práci odvedenou na naší železnici Milanovi děkujeme a do dalších let na zaslouženém odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To vše mu přejí všichni kolegové ze ZO FS Chomutov.

Ode dne 31. května tohoto roku již nepovede železného oře po ocelových rovnoběžkách náš dlouholetý kolega a emeritní pokladník přerovské ZO **Jaroslav Domanský**. Do dalších mnoha let na zaslouženém odpočinku mu všichni přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvůdců České republiky Přerov

V poslední květnový den bude slavít své padesáté narozeniny náš kolega **Marian Ligocki**. Do druhé padesátky jen to nejlepší, štěstí, zdraví, spokojenost a pohodu v práci i osobním životě mu přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Cargo Ostrava.

V závěru tohoto měsíce budou svá jubilea slavít naši kolegové ze základní organizace FSČR Děčín – dne 22. května 55. narozeniny **Jaroslav Urbanec** a 27. května rovných 70 let **Václav Vorel**. Výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí hodně spokojenosti, osobní pohody a zejména zdraví.

Zájmy strojvůdce i na webu

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

Poslední rozloučení

Se zármutkem oznamujeme, že 21. března tohoto roku zemřel po těžké nemoci ve věku 70 let náš kolega, strojvedoucí pan **Václav Poslední**.

Vášek byl dlouholetým členem mostecké organizace FS a v posledních letech si užíval zaslouženého odpočinku. Dlouhá léta byl spjatý především se známou Moldavskou horskou dráhou, na které většímu profesní kariéru sloužil s motorovými vozy M 131 a později s řadou 810, ale také s lokomotivami řady 740 a 742.

Ve Vaškově ztrácíme dobrého kamaráda a prosíme všechny, kteří ho znali, o tichou vzpomínku.

Výbor a kamarádi ze ZO FSČR Most



S velkým zármutkem jsme přijali zprávu, že dne 20. dubna 2021 zemřel po krátké a těžké nemoci ve věku 69 let pan **Petr Šlosar**, strojvedoucí ve výslužbě a člen bohumínského základní organizace Federace strojvůdců.

Kdo jste tohoto našeho kolegu znali, prosíme, věnujte mu také vy společně s námi svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO FSČR Bohumín

