

● **Reakce na článek „Porodní bolesti ETCS...“ ze ZS 7/23 ... str. 2** ● **Z křestu knížky Vzpomínky konstruktéra lokomotiv Škoda ... str. 2** ● **Vlaky na jihu Moravy zajistí ARRIVA ... str. 2** ● **Jiří Bobalík: Koukám na jesenickou krajinu z velkých kol na kolejích ... str. 3** ● **Společenská rubrika ... str. 4** ● **Ve Veselí se sešli fírové ve výslužbě ... str. 4** ●

číslo 8

28. dubna 2023
ročník 76



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Je vyplnění dotazníku opravdu tak velký problém? Jinak výstroj lepší nebude

ČD upozornily na málo aktivní přístup strojvedoucích při vyplňování dotazníku, který jim v současnosti posílají prostřednictvím e-mailu. Je samozřejmě na každém, jak se k žádosti zaměstnavatele postaví, faktem však zůstává, že bez jeho vyplnění ke zlepšení výstrojního vybavení nedojde.



Ilustrační foto archiv ČD

FSČR se dlouhodobě zasazuje o obměnu výstrojních součástí pro strojvedoucí. Chceme především prosadit využití moderních materiálů. Každá navržená položka výstrojní součásti však musí nejdříve projít tzv. „pilotním provozem“. Pravidla těchto „pilotů“ nebyla nastavena optimálně, proto i z iniciativy FSČR stanovila pracovní skupina pro problematiku VS a OOPP základní podmínky pro průběh a vyhodnocení „pilotních provozů“.

Vyřešené problémy

Cílem je, aby stanovený počet zaměstnanců vyzkoušel každou položku dostatečně dlouhou dobu v praxi a v takovém ročním období pro něž je určena. Stejně podmínkou pro trvalé zařazení konkrétní výstrojní součásti do seznamu akčních oděvů je kladné hodnocení většiny těch zaměstnanců, kteří si ji za účelem vyzkoušení objednali.

FSČR se podařilo prosadit hodnocení nově zkoušené výstrojní součásti

formou elektronického dotazníku. Každému účastníku „pilotu“ přijde po skončení zkušební období výzva k vyplnění dotazníku, a to na e-mailovou adresu, kterou při objednávce zadal. Počáteční problémy, kdy výzvy nebyly na zadané adresy doručeny, jsou v současné době vyřešeny. Věřím, že stejně tak byly odstraněny potíže, které nastaly v případě „pracovních jeans“ se správnou volbou velikosti.

Ostatní jsou odpovědnější

Podle našich informací si však mnozí strojvedoucí stěžují, že jim výzva „zapleveluje“ poštu a dotazník proto nevyplňují. Pak ale nelze očekávat, že se podaří výstavu strojvedoucích zlepšit. Bohužel jsem nucen konstatovat, že ostatní profese přistupují k hodnocení o poznání odpovědněji, a tak je u nich výhled na zlepšení jejich vybavenosti podstatně optimističtější, než je tomu u strojvedoucích.

Proto si závěrem dovoluji obrátit se na vás s výzvou k vyplňování zmíněného dotazníku a odpovědnému hodnocení. Z velké míry záleží jen na vás, zda budou či nebudou navržené výstrojní součásti zařazeny trvale do kolekce výstrojních součástí určených pro strojvedoucí.

Josef Bock

Problémy s ETCS je potřeba řešit, a ne zametat pod koberec Certifikovaná nekompatibilita

„Letošního 17. ledna došlo v žst. Olomouc hl. n. k nekorektnímu chování mobilní části výrobce Bombardier Transportation po provedení procedury ‚Začátek mise‘. Důsledkem nekorektního chování mobilní části bylo vydání nesprávného oprávnění k jízdě radioblokovou centrálou. Vydání oprávnění k jízdě bylo odvozeno od podmínek pro jízdu v opačném směru, než vlak ve skutečnosti jel.“ Tolik část textu Správy železnic. Jinými slovy – ETCS selhalo a mohlo to mít velmi vážné důsledky. Jak k tomu mohlo vůbec dojít?

Absenci skutečného vlakového zabezpečovače měl v České republice vyřešit jednotný evropský zabezpečovací systém ETCS. Počáteční myšlenka byla určitě velice dobrá. Měl být vyvinut jednotný systém, který by fungoval na železnici po celé Evropě, a který by lokomotivám umožňoval s jednotným vybavením projet prakticky všechny země Evropy. Původní myšlenka ale rychle vzala za své, protože si každý začal prosazovat své vlastní vnímání tohoto ideálu. Začalo tak vznikat obrovské množství různých národních specifikací a výjimkových. I ti největší snílci si museli rychle připustit, že jsme se opět dostali téměř do systému národních zabezpečovačů.

Každý má nejlepší řešení

Co ale ten náš malý český rybníček? Pro nás je systém ETCS v současné době asi jedinou cestou, jak se

dostat alespoň k nějakému vlakovému zabezpečovači, respektive k systému, který bude schopný odhalit a napravit alespoň některé chyby strojvedoucího. Bohužel do té původní jednotnosti nám opět vpadla naše česká specialita – co největší liberalizace trhu. Jelikož se v tomto případě jedná o obrovské peníze, chtějí si pochopitelně všechny firmy z tohoto koláče urvat co největší díl. Tato eventualita s sebou přináší další obrovskou fragmentaci původní jednotnosti. Vzhledem k tomu, že každá firma nebo dokonce každý projektant je bytostně přesvědčen, že právě to jeho řešení je to nejlepší, začíná se jednotný evropský zabezpečovací systém rozpadat do neuvěřitelného množství různých variant, řešení, podob a způsobů ovládní. Firmy jsou jistě spokojené, protože místo jednoho řešení dostanou zapláceno mnohokrát za lehkou úpravu již vymyšleného nebo za implementaci

doposud nevidaného, ale strojvedoucím bohužel zbydou pouze oči pro pláč.

Na každém HV jinak

Neměl by ale toto někdo hlídat, neměl by tu být někdo, kdo tu jednotnost pohlídá? Neměla by evropská železniční agentura – ERA dohlédnout na to, aby si každý stát nedělal z jednotného zabezpečovacího systému svůj národní. A neměl by český drážní úřad či certifikační agentura VUZ dohlédnout na to, aby každý výrobce nechápal TSI po svém? Jak je možné, že zabezpečovací systém na každém hnacím vozidle funguje trochu jinak? Jak je možné, že bdělost je vyžadována v jiných případech a jiným způsobem?

Příčina a opatření

Vraťme se tedy na začátek. V polovině ledna se v Olomouci ukázal možný obrovský problém implementace ETCS

V ČD Cargo dojednány vyšší náhrady

Při jednání zástupců odborových svazů působících u ČD Cargo s vedením společnosti konaném letošního 6. dubna bylo dojednáno s platností od letošního 1. května navýšení stravného na maximum částek stanovených vyhláškou MPSV ČR č. 467/2022 Sbírky (o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad pro rok 2023). Nově bude platit

*náhrada 153 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin;

*236 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin;

*367 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

K 1. květnu také dojde k navýšení hodnoty stravenek na 140,- Kč.

Dále bylo dohodnuto, že dojde k navýšení limitu dat na tabletech strojvedoucích ze 3 GB na 5 GB.

Vedle toho bylo sjednáno, že dojde k opětovnému otevření Sociálního fondu ČD Cargo na rok 2023 (a to nejspíš od 1. května 2023) v oblasti poskytování příspěvku na rekreace od společnosti ČD travel, s. r. o., konkrétně dojde k navýšení stanoveného přídelu o 1,5 milionu Kč.

David Votroubek

Dar pro fond Železnice srdcem

Počátkem dubna poukázala Federace strojvůdců České republiky dar v hodnotě 50.000 Kč Nadačnímu fondu skupiny ČD - ŽELEZNICE SRDCEM. Fond byl založen dne 9. června 2020, zřizovateli jsou společnost České dráhy, a.s., a její dceřiná společnost ČD Cargo, a.s. Zmíněné společnosti se tak rozhodly pomáhat osobám, pracujícím aktuálně či dříve pro železnici a jejich rodinám, v těžkých životních situacích způsobených zejména závažnými onemocněními, těžkými úrazy (včetně úrazů s následkem smrti), živelnými pohromami či jinými vnějšími zásahy, které podstatným způsobem negativně ovlivní život, rodinu nebo rodinné zázemí, účelem fondu tedy není řešení situací hmotné nouze. (red)



První RegioShuttle v Lounech



V lounském depu je první modernizovaný vůz typu Stadler RegioShuttle RS1 české řady 841.2 v zelené barvě Ústeckého kraje. České dráhy nasadí celkem 11 motorových vozů na linky U6 Lovosice – Teplice v Čechách a U11 Postoloprty – Lovosice – Litoměřice hor.n. – Česká Lípa, kde nahradí motorové jednotky RegioNova. Text a foto (peš)



Reakce na článek „Porodní bolesti ETCS...“ ze ZS 7/23 Vyjádření O 18 GŘ ČD

ČD v loňském roce zahájily provoz stanovených vlaků vedených vybranými strojvedoucími pod dohledem ETCS. Důvod, proč se ČD rozhodly jít cestou vybraných strojvedoucích spočívá v postupném zavádění provozu ETCS, jednak na tratích SŽ a hlavně v postupné dodávce vozidel vybavených systémem ETCS.

Od prvního dne provozu vlaků ČD se podařilo vyřešit několik provozních stavů ETCS, které nastaly (např. občasně rozpady rádiového spojení mezi vozidlem a traťovou částí) a současně jsme se setkali s provozními situacemi, které jsme znali pouze z teoretické úrovně. Těmto vybraným strojvedoucími současně děkujeme za zpětnou vazbu, neboť nastalé provozní stavy evidovali do aplikace SH SAP. Je potřeba zde uvést, že mobilní část ETCS se vždy chovala správně, bylo zavedeno nouzové brzdění, a tudíž došlo k bezpečnému zastavení vlaku.

ČD chtěly přepínač bez klíčku

K problematice klíče k přepínači izolace ETCS u vozidel ř. 162 a 362 musíme konstatovat, že:

- ČD požadovaly obyčejný přepínač bez klíčku, ale hodnotitel bezpečnosti tento požadavek neakceptoval;

- absence klíčku na svazku je z toho důvodu, že HV ještě nebylo oživeno. Tzn. jedná se o eliminaci nesprávného zapnutí;

- klíček do osobního vlastnictví ztrácí smysl, neboť po vybavení všech HV a znalosti ETCS všech strojvedoucích se přepínač izolace ETCS použije jen v případě závady ETCS, tzn. velmi málo. ETCS se nyní vypíná jen z důvodu, že některý strojvedoucí je způsobilý k obsluze ETCS a jiný není.

K dalším bodům

Kolega Martin Urbánek ve svém článku uvádí, že brzdné křivky (předpokládáme, že myslí u lok. ř. 362) nutí strojvedoucího brzdit dříve, než by začal brzdit bez ETCS. Kolega Urbánek zřejmě počítá při jízdě s lok. ř. 362 s funkční EDB. Je ovšem potřeba si uvědomit, že EDB se u tohoto vozidla nezapočítává a ETCS tak s touto skutečností pracuje. Jistě každý strojvedoucí se znalostí lok. ř. 650.2 ví, že při výpadku EDB při brzdění dojde k prodloužení brzdné vzdálenosti. Brzdné křivky u jednotek ř. 650.2 jsou v porovnání s lok. ř. 162 a 362 logicky zcela jiné.

Rozpad rádiového spojení GSM-R v Moravské Nové Vsi řeší SŽ ve spolupráci s dodavatelem mobilní části ETCS. V porovnání s prvními týdny provozu ETCS nyní evidujeme tyto rozpady max. 1x za týden. Opět je potřeba zde uvést, že mobilní část ETCS se chová správně, zjistí ztrátu komunikace s traťovou částí ETCS, vyhodnotí ji jako potenciálně nebezpečnou situaci, je zavedeno nouzové brzdění, a tudíž dojde k bezpečnému zastavení vlaku.

Další zácvik nemá efekt

Kolega Urbánek ve svém odstavci „Nepromyšlené řešení“ popisuje provozní situaci, která plyne ze situace, kdy na vozidle nekomunikuje jedna rádiová anténa GSM-R pro ETCS (vozidlo má tyto antény dvě). U vozidel občas dochází k výpadku některé z těchto antén, což strojvedoucí pozná tak, že v některých částech trati v tzv. „handoverech“ (oblast hranic mezi dvěma sousedními RBC), systém modeluje brzdnou křivku ke konci oprávnění k jízdě, neboť zadní RBC má vydané oprávnění k jízdě pouze do dvou oddílů předního RBC. V momentě, kdy dojde k navázání jedné, funkční antény, s předním RBC, dojde i k prodloužení oprávnění k jízdě dle skutečně postavené vlnkové cesty.

Pro získání kvalifikace ETCS byl u ČD nastaven systém tak, že strojvedoucí má zpřístupněnu interaktivní online výuku ETCS, ve které jsou zobrazeny a popsány téměř všechny provozní situace, následně je realizováno prezenční školení s důrazem na praktické situace a postupy strojvedoucího a jízdní zácvik v délce jedné směny, pro který ČD mají svolení SŽ k navození vybraných provozních stavů, pokud to konkrétní provozní situace dovolí. Delší jízdní zácvik nepřináší potřebnou efektivitu, jelikož jízda na trati dalších 200 km se zapnutou mobilní částí ETCS bez navození dalších mimořádných provozních stavů, tedy pouze na návštěv dovolující jízdou hl. návštěv, již strojvedoucímu k dalšímu zvýšení odborné zdatnosti před zkouškou způsobilosti nepomůže. Z tohoto důvodu jsou všechny mimořádné provozní stavy, se kterými se může strojvedoucí v provozu setkat, součástí interaktivní online výuky, která je šířena na tablety strojvedoucích nejen v době jejich zácviku, ale také po získání odborné způsobilosti ETCS. Strojvedoucí se tak může na správný postup kdykoliv v tabletu podívat. Celý proces přípravy strojvedoucího je následně zakončen zkouškou způsobilosti ETCS. Vzhledem k tomu, že zkoušku způsobilosti provádí O18, můžeme konstatovat, že naprostá většina strojvedoucích přichází na zkoušku velmi dobře odborně připravena.

Náročný a dlouhý proces

Strojvedoucí vedení ČD opakovaně upozorňují na absenci uvolňovací rychlosti v Přerově u staničních kolejí 5 a 7 z důvodu potřeby dojezdu blíže ke staniční budově. Vedení ČD předalo požadavky na uvolňovací rychlosti SŽ a ta nyní posuzuje všechny aspekty s cílem zavést na takovýchto kolejích uvolňovací rychlosti. Je potřeba si uvědomit, že se jedná o vlnkový zabezpečovač, tudíž proces změny podléhá náročnému a zdlouhavému procesu, a to platí jak pro stacionární, tak pro mobilní část ETCS. Nelze na tyto změny pohledět jako na změny, např. v informačním systému. To se také týká automatické regulace jasu a regulace svitu tlačítek DMI u vozidel ř. 162 a 362. Tato úprava mobilní části ETCS nyní prochází schvalovacím procesem a v průběhu roku by měla být postupně dodána na dotčená vozidla.

(vložený redakční mezititulky)
Ilustrační foto archiv ČD



Vlaky na jihu Moravy zajistí ARRIVA

V prosinci 2024 končí smlouva Jihomoravského kraje s Českými drahami na provoz vlaků na jižní Moravě. Konkrétně provozní soubor JIH už má vybraného nového dopravce – společnost ARRIVA vlaky s. r. o., která začne přepravovat cestující od prosincové změny jízdních řádů 2024.

V jižní části regionu, kam spadají například linky S8 Břeclav – Znojmo, S52 Zaječí – Kobyly (Hodonín), S91 Hodonín – Veselí n. Mor. – Vrbovice, tak kraj od nově vysoutěženého dopravce očekává lepší standard pro cestující. „Naším požadavkem byla například kapacita na vlak nejméně pro 105 sedících cestujících, plocha ve vozidlech musí být alespoň ze 40 % nízkopodlažní, dále jsme ve vlacích požadovali klimatizaci, wifi a možnost přepravy jízdních kol,“ řekl radní pro dopravu Jiří Crha.

Jihomoravský kraj oslovil s poptávkou na zajištění železničního provozu dopravce GW Train, České dráhy, RegioJet, Leo Express a ARRIVA. „Nabídku pak podali dopravci České dráhy, Leo Express a ARRIVA,“ uvedl radní Crha. „Smlouvu o zajištění rychlíkové dopravy lze uzavřít nejdříve po uplynutí dvou měsíců od uveřejnění oznámení na úřední desce Jihomoravského

kraje. Jakmile ji uzavřeme, bude uveřejněna v registru smluv včetně cenových údajů,“ doplnil Crha.

STŘED a S4 na rozhodnutí čeká

Provozní soubor STŘED (například z Brna směrem na Moravský Krumlov a směrem Kyjov, Veselí nad Moravou a Staré Město u Uherského Hradiště) a provozní soubor LINKA S4 (v úseku Brno – Zastávka u Brna) čekají na výsledek probíhajících jednání o přímém zadání, konkrétní termín zatím není možné podle mluvčí kraje Aleny Knotkové sdělit.

Ještě letos kraj plánuje vypsát nabídkové řízení na provoz 37 elektrických jednotek Moravia, rovněž s termínem zahájení od prosince 2024. Výrobce ŠKODA TRANSPORTATION by měl všechny nové vlakové soupravy dodat nejpozději do konce letošního května.

(red, jmk)

Regiojet z Brna přes Vysočinu

Železniční spojení mezi Prahou a Brnem přes Havlíčkův Brod bude provozovat RegioJet. Jde o jeden z největších dopravních souborů, pro který Česko hledalo dopravce v otevřené veřejné soutěži.

„Na základě posouzení a hodnocení nabídek byla jako ekonomicky nejvýhodnější vybrána nabídka dopravce RegioJet a.s. Cestující se mohou těšit na nové vlaky a lepší dostupnost krajské Jihlavy. Smlouva o zajištění rychlíkové dopravy bude uzavřena na 15 let,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka.

Nový dopravce by měl začít vozit cestující na přelomu let 2025 a 2026.

Nasadit by měl nová vozidla, schopná jezdit alespoň dvousetkilometrovou rychlostí, což zřejmě alespoň v první polovině kontraktu využije jen na zlomku trasy. Nový přepravní řád by měl podle ministerstva zlepšit dostupnost Jihlavy, kam budou vlaky zajišťovat každé dvě hodiny. Respektive každých 120 minut bude mezi spoje do Brna vložen přímý vlak do Jihlavy.

(čn)

Jizerskohorská železnice pro ČD

České dráhy podepsaly s Libereckým krajem smlouvu na zajištění obslužnosti Jizerskohorské železnice. Novinkou bude doplnění stávajícího vozidlového parku o dalších devět vozů RegioSpider, čímž na tamních tratích skončí provoz jednotek známých pod názvem RegioNova.

„Celkově se jedná o komplikovaný dopravní kontrakt, protože pro tuto trať je zapotřebí nasadit speciální vozidla, která zvládnou i nejstrmější českou ozubnicovou trať. Jizerskohorskou železnici jsme vysoutěžili v roce 2011 a díky této smlouvě jsme získali patnáctiletý provoz regionálních vlaků na této trati. A protože Liberecký kraj jako jeden z prvních regionů v České republice dokončuje úplnou obnovu vozidlového parku, chceme kvalitu Jizerskohorské železnice novou smlouvou posunout dál,“ říká Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

„Naši povinností je samozřejmě zajistit dopravní obslužnost na další roky. Nová smlouva navíc zahrnuje i nadstandardní variabilitu objednávek dopravních výkonů v průběhu let, kdy si budeme moci přiblížit nebo naopak redukovat vlaky, vozidla, personál i obsluhu cestujících ve stanicích,“ uvádí Martin Půta, hejtman Libereckého kraje, a dodává: „Do budoucna tak počítáme s prodloužením linek ve směru Mladá Boleslav a Görlitz. Pevně věřím i v nabídku dalších možností dojíždění za prací či turistikou.“

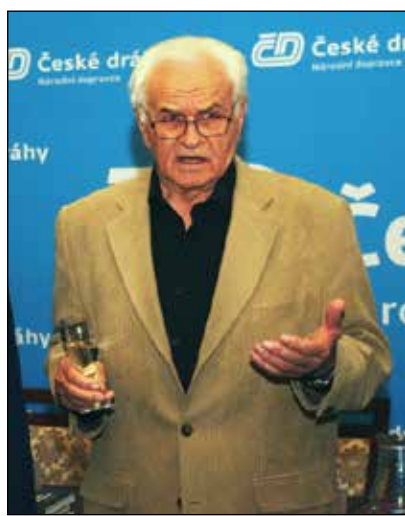
(peš)

Z křestu knížky Vzpomínky konstruktéra lokomotiv Škoda



V úterý 28. března se v Praze uskutečnil křest knížky Františka Palíka a Petra Lapáčka Vzpomínky konstruktéra lokomotiv Škoda. Akci, kterou spolupřátala FSCŘ, se kromě autorů publikace zúčastnila delegace Federace v čele s prezidentem Jaroslavem Vondrovicem a viceprezidentem Jaroslavem Vincourem. Dalšími kmotry byli ředitel Odboru provozu osobní dopravy Českých drah Tomáš Mohr, Karel Sellner který dříve působil na federalním ministerstvu dopravy a ve vedení ČSD. V auditoriu jsme také zahlédli mj. exprezidenta FSCŘ Jindřicha Hlase nebo emeritního šéfredaktora Zájmů strojevedce Libora Poláčka. Publikaci můžete získat i s podpisem autora za 260 Kč u P. Lapáčka na adrese: SUDOP Praha, Praha 3 Olšanská 1a, e-mail lapacek@komovia.cz.

Text a foto Martin Ježek



Jiří Bobalík: Koukám na jesenickou krajinu z velkých kol na kolejích Více dopravců? Člověk nezakrní

„Výhodou osobky je, že má vždycky přednost. Nevýhodou je, že vozí lidi. A zrovna cyklisti a běžkaři jsou největší peklo ve vlaku. Když nad tím ale teď přemýšlím, tak největším peklem ve vlaku jsou nádražáci. Ožralí nádražáci. Ti mají vždycky největší tendence poučovat a myslet si, že mají právo a přednost ve všem. Pokud se bavíme o nákladní dopravě, tak ta má výhod hned několik,“ říká v rozhovoru šumperský strojvedoucí Jiří Bobalík.

Jak se máte?

Velice dobře, nemůžu si na nic stěžovat. Spokojený doma, v práci a zrovna se snoubenkou chystáme svatbu. To jsou přeci krásné starosti.

To zcela jistě, gratuluji vám. Co vás ale přivedlo k dráze, firovskému řemeslu?

Obrovská náhoda. Vždy jsem o takovém povolání snil, ale nikdy jsem si nemyslel, že mám na takovou zodpovědnou práci vloh. Ke strojvedoucímu jsem vždy vzhlízel jako k bohům, a i když jsem měl veškeré vzdělání vhodné pro pozici strojvedoucího a vyučil jsem se na šumperské železniční škole (3 obory, všechny dokončeny za 6 let), neměl jsem odvahy to vůbec zkusit. Nicméně jsem poslal žádost, pak následoval pohovor, doktoři, zkoušky a teď už kroutím devátý rok. Mohl jsem být chytřejší a využít programů ČéDes a u dráhy být o rok déle. A na strojvedoucí, ke kterým jsem vzhlízel jako k bohům, jsem velice rychle změnil názor. Tedy až na pár výjimky.



Rád jezdím na dieselech a rád se kochám krajinou. Stejně tak jsem nikdy netoužil po vlacích typu Pendolino nebo TGV

Jak došlo ke změně tohoto názoru? Koho si přilíhli nevážíte a proč?

To není o konkrétních lidech, ale ani to nemůžu paušalizovat na všechny strojvedoucí. Ale téhle práci úplně neprosívají kolegové, kteří jsou věčně negativní a ve všem vidí něco špatného. Nebo třeba kolegové, kteří se zdají být ok a pak jsou za kopytem děsní morosové. No a pak takoví, kteří prosazují heslo „na dráze už bylo dobře.“ Jasně, je to možné, ale já si to nemyslím. Na dráze je pro mě dobře teď a tady. A taky je to dost o tom, jak člověk přistupuje k práci. Víte, můj názor je ten, že tohle povolání by měl dělat člověk, který k němu má vztah, ne ten, kdo to dělá pro peníze. Pro peníze, ale každý pobyt v práci ho vlastně děsně štve. Takto negativní kolega pak hází ponurou náladu na ostatní kolegy a pak to v depu vypadá negativně, lidé se pomlouvají a to prostě nedělá příjemné pracovní prostředí.

Všichni k dráze

Vraťme se tedy ještě na začátek. Byla či nebyla u vás doma železničářská tradice? Nebo taky špetka romantiky?



Částečně to byla rodinná tradice a z větší části obrovská náhoda. Ke dráze mě přivedl dědeček, který je velký fanoušek železnice a za minulého režimu měl nastoupit do depa v Hanušovicích. Bohužel, zasáhli komunisti. Nechtěl do strany a už to jelo, k železnici se nedostal, resp. už nechtěl. Další v rodině byla teta, která nastoupila na dráhu někdy kolem roku 2000 jako výpravčí (na začátku takové to kolečko jako výhybkář, staniční...). No a pak já, který konečně získal odvalu a teď koukám na Jesenickou krajinu z velkých kol. A aby ta rodinná tradice byla ještě veselejší, na pozici výpravčího jsem přemluvil svagra, na mezinárodní pokladnu svou sestru a na traťovce teď čerstvě pracuje můj táta.

Jaké tratě jste chtěl jezdit a proč?

To je přeci jasné – Jeseníky. Není nic krásnějšího, než si vystoupat Ramzovské sedlo a kochat se tak nádhernou přírodou, která je jenom tady. Vzhledem k tomu, že jsem vyrůstal na nádraží v Podlesí, tak tratě v okolí Hanušovic byly vždycky sen. A ten sen se fakt splnil. Takže od Šumperku a Zábřehu, přes Hanušovice až do Zlatých Hor a Javorníku ve Slezsku. Ještě si držím poznání hlavního tahu z Olomouce na Zábřeh a pak kouzelného úseku z Hanušovic až do Ústí nad Orlicí, kde jezdím kolem baráku, ve kterém jsem vyrůstal a přičichl k železnici.

Jaké mašiny můžete vést?

Pár jich určitě bude. Na některé už se dostat nedá, na některé už jen u soukromníka. Ale jsou to takové ty základy, jako 809, 810, 814, 843, 848 (Stadler), 70x, 720, 721, 740, 742, 749, 750, 750.7, 751, 754, 799 a další a další.

Které jsou lepší, horší a proč? Které máte raději?

Každá mašina má něco do sebe. Základem je, aby stroj fungoval, jel, topil/klímoval a já nemusel řešit zbytečné stresové situace pro nenadálou poruchu. Nejraději mám berty, ty jsou pro Jeseníky typické. Proto jsem měl radost, když kamarádi z Moravské železniční koupili ex. šumperskou 751.335, na kterou jsem svou rukou taky přispěl. Pak jsem měl obrovskou radost z libeňského norka 721.091, kterému jsme spolu s kamarádem a kolegou Luďou Hajzlerem a šumperskou dílnou vdechli druhý život. A taky díky železničním opravňám Pars i nový lak. Škoda, že to dopadlo, jak dopadlo a doufám, že v novém depu bude Norkovi dobře.

Máte nějaký oblíbený typ? A proč?

Jsou to skoro všechny lokomotivy na tzv. velkých kolech. Ovšem pro nás na Jesenicku je to teď „nová“ řada 848, která je obrovským skokem vpřed, oproti 809/810, které postupně nahrazuje.

Mnoho výhod

Jezdíte u více dopravců, napište, jaké to má výhody a nevýhody?

Ano a beru to jako rozšíření obzorů a vyzkoušení si spousty jiných věcí, které u osobky nezažiji. Když pomínu



Fotka vznikla přesně v tom místě, kde měl Jiří Bobalík k vlakům nejbliž

svého hlavního zaměstnavatele, tedy ČD, tak jsou tu ještě RML, OLDOP, Gepard express, Moravská železniční. Výhod to má spousty. Člověk nezakrní jen na běžných předpisech z osobky a na tratích, které jezdí pravidelně. Právě díky ostatním dopravcům jsem se dostal k nákladní dopravě, k jízdě na výlukách a vyloučených kolejích či celých štrekách. Je to opravdu zajímavá práce a beru to jako jistou formu odpočinku a sebevzdělávání. Největší zábrava a zážitkem pro mě bylo pilotování Gepard Expressu přes zasněžené Jeseníky a jejich saunového vagonu, který jsem si spolu s osazenstvem celého vlaku vyzkoušel!

Asi máte písemné svolení od svého kmenového zaměstnavatele a důsledně dodržujete u všech zaměstnavatelů zákonem stanovenou maximální dobu řízení drážních vozidel a minimální dobu odpočinku mezi směnami. Je to tak?

Přesně tak. Bez svolení kmenového zaměstnavatele si to snad v dnešní době nikdo nedovolí. Odpočinky samozřejmě dodržuji, nejsem sebevrah. Navíc ty vedlejší nejsou zas tak časté, aby se to nedalo dodržet.

Jezdíte turnusy, chtěl byste být raději leták? Srovnajte výhody a nevýhody...

Naštěstí jako turnus. Má to pro mě výhodu hlavně v tom, že vím o volnu dopředu, mám jakýsi pravidelný režim a každá směna pro mě není nová (pokud se nebudeme o turnusu na 30 lidí).

Nicméně si myslím, že i letmo má v dnešní době spousty výhod a oproti některým turnusům jsou na tom letáci o dost lépe než kluci v turnusech. Za mě by všechny směny bez výjimky měly být v turnusech a letmo by měl pouze vykrývat dovolené a neschopenky. Ne, že si turnusák vyhodí krátkou hmsnou směnu a chudák leták pak chodí do práce od nevidím do nevidím a sotva splní normu.

Vedete osobní i nákladní vlaky? Srovnajte, prosím, výhody a nevýhody.

Obojí. Výhodou osobky je, že má „vždycky“ přednost. Nevýhodou je, že vozí lidi. A zrovna cyklisti a běžkaři jsou největší peklo ve vlaku. Když nad tím ale teď přemýšlím, tak největším peklem ve vlaku jsou nádražáci. Ožralí nádražáci. Ti mají vždycky největší tendence poučovat a myslet si, že mají právo a přednost na všechno. Pokud se bavíme o nákladní dopravě, tak ta má výhod hned několik. Nemusíte se bát, že odjedete s náskokem – a pak přijde pokuta z kraje, neřešíte zastávky na znamení a hlavně, dřevo není cestující, takže do něčeho nekecá. Nevýhodou je zbytková kapacita, a tak se může stát, že člověk čeká i několik hodin, než se vyvezdí ostatní. Obzvláště po MÚ je to stýzní u klacku na hodně dlouho.

Jaký je u vás vozový park, mění se, je funkční?

U nás máme už ustupující řadu 809 a 810, kterou považují za nejdokonalejší

stroj jezdící na kolejích. Nulová spotřeba, pokud to má kola a motor, tak to jede vždycky. Jako nevýhodu pak vnímám „pohodlí“ ať už pro cestující, tak hlavně pro strojvedoucí. Takové vozidlo je vhodné na příměstskou dopravu, ne na spojení okresních měst. Pak je zde řada 848, která je obrovským skokem vpřed oproti 810. Pohodlná, prostorná. A to jak pro strojvedoucí, tak i cestující. Začátky s touto řadou nebyly lehké, ale postupně se spousta bolestí vyčtyla, a to i díky šumperské dílně, která je fakt šikovná a skvělá.

No a přes 10 let máme řadu 750.7 - brejlovce, která nahradila řadu 749. Jsou to lepší stroje, skoro ve všem lepší, ať už od pohodlí, klimatizace, ARR, EDB. Bohužel jim chybí ten dunivý zvuk bez tlumiče. Ještě do minulého roku jsme tu měli lokelku 749.265. K jejímu osudu se nebudu vyjadřovat stejně jako k Libeňskému Norkovi. Jako náhradu tu sem tam máme řadu 754, která už má taky nejlepší léta za sebou. Ale jezdí, zatím jezdí.

Fajn začátky

Kde jste začínal a jaké ty začátky byly?

Já začínal jako mechanik v šumperském depu. Mám pocit, že to bylo snad 6 měsíců. A to jsem si říkal, že je ta doba dost krátká na to, aby budoucí strojvedoucí pochopil, jak to všechno vlastně funguje. Dnes mám pocit, že je to vlastně několik týdnů týdnů a pak už se jde na závky. Začátky byly velice dobré a vlastně jsem ze studentských let a praxe v šumperském Parsu skočil do šumperského depa, kde jsem začal brát první větší peníze.

Toužil jste po řízení jiných vlaků a proč?

Nikdy mě to nelákalo. Rád jezdím na dieselech a rád se kochám krajinou. Stejně tak jsem nikdy netoužil po vlacích typu Pendolino, TGV, atd.

Povězte něco o tom, co vás obecně nejvíc štve na vašem povolání?

Závistiví kolegové a pojmy, které bytostně nesnáším – naše vlaky – vaše vlaky. Tohle jsme vždycky vozili my, proč to vozíte vy? A s tím se samozřejmě pojí skladba turnusů a směn. Snad raději ani nezmiňovat kolegy, kteří zadarmo jezdili na poznání jenom proto, aby jim ty „jejich“ vlaky zůstaly. Zrovna s tou závistí jsem se setkal díky článku v zájmech – který byl vlastně o hezké věci a mé dobrovolnosti. Od té doby jsem do novin ničím nepřispěl. Hádám, že se do pokeců od kolegů opět dostanu, protože někteří nedokáží vydýchat, že jezdím v košili a vestě/svetru. Je mi to zapravě pohodlné a zadruhé mám aspoň trochu pocit, že k tomu vlaku patřím a nejsem jen nějaký přicmrdávač, který jde kolem. Asi to bude nějaký generační rozdíl nebo nevim, jak jinak to vnímat.

Doufám, že se to po dnešku změní. Naděje umírá poslední, co říkáte?

Pokud najdeme vhodné téma, ke kterému budu mít co říct, tak proč ne.

Jaké je ve vašem působišti zázemí

pro lokomotivní čety?

Myslím si, že se prostředí pro vlakové čety za těch devět let dost zlepšilo. Stále je co zlepšovat, ale ten posun je obrovský a musím říct, že u nás je s vedením i Federací skvělá domluva a v rámci finančních možností se změny dělají hned a nebo se přesouvají na začátek dalšího roku.

Šikana a simulátor

Je pravda, že zkoušky v některých depech mají blízko k šikaně? Jak se to projevuje a co se s tím dá dělat?

Tohle je také dost ošemetné téma. V dobách, kdy jsme jezdili na kurz a různá školení, se nám celá republika smála, že jsme z Olomouce a že nás polovina vyhodí a že to máme nejhorší... Ano, byl to záhul, ale upřímně si myslím, že jsme byli na výkon tohoto povolání připraveni nejlépe ze všech. Za mě u nových strojvedoucích je tohle potřeba, a dost se tím oddělí ti schopní a neschopní. A určitě je lepší přijít na neschopnost hned na začátku než v době, kdy už jezdí a provede nějakou MU.

Vadí vám způsob zkoušek ZOZ?

Určitě jsou výhodou otázky, které dostaneme dopředu a můžeme si k nim připravit odpovědi. Tím si člověk zopakuje spousty věcí, který nepotkává denně a nebo dokonce celý život. Nicméně mi pak vadí ústní zkouška a zkouška z hnačích vozidel. Respektive, mně osobně je to jedno, na zkoušky se připravím, jak nejlépe mohu, ale jsou kolegové, kteří jsou měsíce před zkouškami na pokraji zhroutení, nespí a tohle je pak velice rychlá cesta do průšvihů, která může skončit obrovskou škodou jak na majetku, tak na životech.

pokračování na straně 4



Jiří Bobalík (*1992) vystudoval na střední škole železniční, technické a služeb v Šumperku tři obory (učňovský obor Mechanik pro kolejová vozidla, Elektrikář – silnoproud a maturitu z Dopravního provozu), všechny je zvládl během šesti let. Na dráze je již devátým rokem a přetáhl k ní podstatnou část své rodiny. Jezdí v turnuse, u více dopravců, nákladní dopravu. Mezi jeho záliby patří hory a rychlá auta. Nikdy nezalitoval, že se stal fírou.

Jiří Bobalík: Koukám na jesenickou krajinu z velkých kol na kolejích

dokončení ze strany 3

Za mě je tedy první část zkoušek v pořádku, ta druhá už by měla fungovat formou jakéhosi doškolení či dotazů.

Váš názor na simulátor...?

Neznám nikoho, kdo tuhle věc hodnotí pozitivně. Nikdy vás přeci žádný simulátor nemůže připravit na MU či stresovou situaci, to prostě nejde. Simulátor pro mě má asi stejnou váhu, jako když si pustím počítačovou hru.

Nehledě na to, že musím sledovat monitor s trati, ovládat HV, koukat na jízdní řád, koukat do jakýchsi pseudo TTP či „mapy“, protože jezdíme tratě, které neznáme, a to všechno najednou nelze. Asi pomenu to, že věst vlak je i o pocitu, o okolním prostředí, jak se vlak chová na trati, jaké je počasí. A to všechno na simulátoru postrádám

Seš poslední, kdo to může odvézt

A co máte na profesi nejraději?
Že je každý den jiný. A hlavně chodím do práce, kterou mám rád a která mě baví.

Kterou větu od strojmistra slyšíte nejčastěji?

„Už si měl být půl hodiny v práci.“
„Nemám náhradní stroj.“
„Seš poslední, kdo to může odvézt.“

Kterou mašinu vedete nejraději?

750.7 a 749

Co je na vaší práci nejhorší, nejsložitější?

Nejsložitější je samotná příprava na pozici strojvedoucího. Těch školení, zkoušek a učení jsou hrozná kvanta a člověk do sebe musí za poměrně krátkou dobu dostat dost podstatných a důležitých informací. Nejhorší jsou stroje, na které není spoleh, ale za mě úplně nejhorší jsou rozkazy o opatrné jízdě,

kdy jde všechno na vrub strojvedoucího. V této fázi to pak můžeme ještě rozdělit na strojvedoucí, kteří jedou tak, jak mají, tedy pomalu, tzv. „na oči“ a pak jsou tu ti, kteří to úplně neřeší. A tím pádem jsou pak vlaky, které jedou s obrovským zpožděním a vlaky, které vezou jen pár minut. S tím se pak pojí i negace od kolegů výpravčích, strojvedoucích i vlakvedoucích, že strojvedoucí A umí jet bez problémů a se strojvedoucí B jsou furt jen problémy. Takže když vše udělám dle předpisu a dle nejlepšího vědomí a svědomí, jsem označován za problémového.

Proč je nedostatek strojvedoucích?

Předně to je ten pracovní režim. Nedá to jak strojvedoucí, tak rodina. Na tohle je třeba myslet. A pak si myslím, že finance. Za tu odpovědnost, stres, brzké nástupy a pozdní konce...

Co by drahám mohlo pomoci?

Globálně by pomohlo, aby předpisy psala nějaká nezávislá instituce a ne SŽ. Pak jsou to nesmysly, jako ETCS, ERA, ESM, EML a další. Neříkám, že nejsou potřeba, ale určitě ne takto a ne za takové šiléné peníze, jako je třeba ETCS, u kterého jsme se teď (začátek dubna 2023) přesvědčili, že nefunguje na 100%. Pokud se bavíme o ČD, tak je to ten režim. Ten, který už tu 30 let není, ale v pár koutech se ještě schovává. No a pak taky zbytečné pracovní pozice, které se prostě jen žijí, ale ve výsledku jsou k ničemu. A pak je to dle mého názoru digitalizace. Na vše. Když už jsme zvládli jízdní řády, výluky, svátky, směnáře, tak třeba provozní záznam by nebyl od věci – který mimo jiné funguje u všech soukromníků, ale třeba i u dceřiné společnosti ČD Cargo.

Když jedete vlakem jako cestující,

poznáte kolegu podle stylu jízdy?

Když jedu jako cestující, tak raději nechci vědět, kdo mě veze.

Rivalitu nechápu

Jak vidíte svou budoucnost firmy?
Autonomní vlaky jsou hudba daleké budoucnosti, takže se zatím nebojím.

Je mezi lidmi na železnici rivalita podle firmy, za kterou jezdíte?

Je, nechápu to, ale je. Mně je jedno, jestli je kolega červený, zelený nebo žlutý. Jednou jsme na stejné pracovní pozici, na stejných kolejích a měli bychom se podle toho chovat.

Jak snášíte vaše povolání a nedostatek pobytu doma vaše rodina?

Zvykli si, museli. :-D Přítelkyni jsem poznal ještě v dobách studia a postupem času si zvykla, stejně tak jako zbytek rodiny. Na společné akce a výlety jezdíme buď v mém volnu anebo si přehodím síchtu, či vezmu dovolenou.

No a dcera, jako každé malé dítě, je z vláčků nadšená. A tím, že bydlíme s výhledem na nádraží, stojíme u okna prakticky nonstop. Takže se vlaků nebavím ani během volna.

Co patří mezi vaše koníčky?

Hory, to je nejlepší pro vyčištění hlavy a tzv. vypnutí. A pak rychlá auta.

Litoval jste někdy svého řemesla?

Ne, nikdy.

Kdy vám bylo v mašině nejhůř?

Když jsem vykolejil na výkolejce (ne vlastní vinou). A podruhé když jsem asi o metr minul paní na přejezdě.

A kdy nejlíp?

Když jsem kolegu a kamaráda vracel po 2 letech neschopenky zpět na koleje. Vždy, když je krásné počasí nebo když vozím pozitivně naladěné cestující.

Čtete Zájmy strojvůdce, co by

novinám pomohlo, co byste si tam rád přečetl?

Problém cele FS je v tom, že není více aktivní na sociálních sítích. To podle mě dnes jede a pochopili to snad všichni. A ještě větší problém je ten, že FS reaguje pomalu. Respektive třeba o výsledcích jednání odborů a zaměstnavatele se dozvídám daleko dříve, než právě od FS.

Mohu se zeptat, odkud informace čerpáte?

Jsou to jiné odborové organizace, které jsou více aktivnější, telefonické dotazy kolegům, či „podpultové“ zprávy jdoucí skrytě internetem.

A komu bych měl položit otázku příště?

Rád bych tu viděl kolegu a kamaráda od ČDC, Petra Krafa, který nám snad více přiblíží problematiku nákladní dopravy.

Martin Ježek

Foto z archivu Jiřího Bobalíka



Společenská rubrika

Na začátku tohoto roku oslavili své jubileum 60 let členové ZO FS Olomouc kolegové **Karel Dvořák**, **Miroslav Butora** a **Miloš Kohoutek**. Členové výboru i základní organizace jim přejí vše nejlepší!

K 31. prosinci 2022 ukončil svou celoživotní profesní činnost jako strojvedoucí ČD, držitel Zlatého kříže za 120 odběrů krve a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace pan **Miroslav Kohoutek**. Za odvedenou práci bychom tímto chtěli Mirkovi poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku mu popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To vše mu přejí všichni kamarádi a kolegové ze ZO FS Chomutov.

Významné životní jubileum 60 let oslavil 9. března strojvedoucí SLČ Meziměstí pan **Jirka Drožen**. Pevně zdraví, mnoho štěstí a životní pohody do dalších let přejí kolegové z Meziměstí a Náchoda.



13. března 2023 oslavil své 60. narozeniny člen trutnovské ZO

FSČR a bývalý člen jejího výboru, dlouholetý staropacký strojvůdce **Karel „Bizon“ Šimek**, kterého dnes můžete spatřit s řadou 814/914 na osobních vlacích z Martinic v Krkonoších do Rokytnice nad Jizerou. Pevně zdraví a horskou pohodu na samotě u lesa mu přejí kolegové. Foto a text Brutus.

V Bohumíně máme opět jednoho šedesátníka, kterému přejeme všechno nejlepší, a hlavně pevně zdraví do dalších let. Je to náš to kolega a člen FS **Zdeněk Kýbl**.

Dne 22. dubna oslavil (dle vydání magazínu) 60 let **Michal Hořín** ze ZO FS Olomouc. Gratulujeme!

Významné životní jubileum oslavili, nebo oslaví tři naši bývalí kolegové strojvůdci. 70 let oslavil pan **Josef Filípek**. Dalším oslavencem je pan **Ludvík Šlingr**, který slaví 85 let. A své 75. narozeniny oslaví pan **Antonín Zažimal**. Vše nejlepší, hodně štěstí, hlavně pevně zdraví a životní pohodu přejí kolegové a kamarádi ze základní organizace federace strojvůdců v Telči.

Tento duben byl velmi akční pro naše kolegy a kamarády **Stanislava Kawuloka** strojvedoucího z CDC PJ Ostrava, kdy oslavil své právě nejvýznamnější jubileum 50 let. Stando jsi chlap mnohá zájmů a my ti ze ZO Jablunkov přejeme hodně štěstí, zdraví a dalšího bohatého užívání jak pracovního, tak soukromého života.

V měsíci květnu oslaví 60 let pan **Petr Čablík** strojvedoucí ČD CARGO. Výbor ZO Valašské Meziříčí a ostatní členové přejí hodně zdraví do dalších let, a ještě hodně pracovních úspěchů.

Dne druhého května oslavil

Jan Palkovič ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Gratulujeme!

V ZO FS Děčín oslaví 12. května 80 let **Josef Netík** a 20. května 70 let **Josef Němeček**. Vše nejlepší!



Dne 25. května oslaví krásné kulaté výročí 60 let kolega strojvedoucí pan **Jiří Slačík** ze ZO FS Šumperk. Jirka se vyučil na Odborném učilišti železničním v Šumperku v roce 1981 a celý svůj profesní život zasvětil dráze. Začínal jako mechanik motorových lokomotiv, přes pomocníka strojvedoucího, až si v roce 1992 splnil sen a stal se strojvůdcem. Poté si na chvíli odskočil do společnosti Cargo design Opava, jako vedoucí montáže, odkud zamířil ke Stavební obnově železnic již v roli strojvůdce. Podstatnou část svého profesního života odjezdil u Arriva Morava, Veolia, Connex a Arriva vlaky s.r.o. V současné době pracuje pro DB Cargo. Vozí převážně NEX nákladní vlaky Děčín – Stúrovo – Břeclav – Chalupki. Jirko, výbor a členové ZO FS Šumperk Ti přejí především pevně zdraví, štěstí a pohodu nejen v práci, ale i s Tvými nejbližšími! Samozřejmě dostatek času na oblíbené kolo, práci na doměčku a zahradě.

Ve Veselí se sešli fírové ve výslužbě Vzpomínky v Rozkvětu

Letošního 15. března se uskutečnilo setkání dnes už bývalých strojmistrů, strojvedoucí, vedení depa, strojvedoucí instruktorů a ostatních provozních zaměstnanců tehdejšího LD Veselí nad Moravou.

Dnes pracoviště spadá pod OŘOD Východ, ale dřív zde pracovalo v provozu téměř 500 zaměstnanců, protože se jezdilo s pomocníkem strojvedoucího. Na správkárně to bylo podobné. Prováděly se zde vyvazovací opravy, provozní ošetření a téměř všechny ostatní opravy od sergejů, čmeláků až po nejmenší motorové vozy a kupodivu to na rozdíl od dnešní doby fungovalo. Mezi lidské vztahy byly taky na mnohem jiné úrovni.

86 procent pozvaných

Akce byla pořádána ZO FSČR Veselí nad Moravou v pěkném prostředí hotelu Rozkvět za účasti 66 členů, což bylo asi 86 procent pozvaných. Účastníci si spolu zavzpomínali na pěkné chvíle z let už poměrně dávno minulých. Poděkování patří organizátorům celé akce, jmenovitě předsedovi ZO M. Urbánkovi, Ing. M. Janků a Z. Kouřilovi.

Ani na hodinu

„Jako předsedovi ZO mi bylo ctí tuto

akci pomoci zorganizovat, protože se se všemi znám dlouhá léta a začínal s nimi ať už na dílně nebo později jako strojvedoucí v závěku. Pak jako jejich kolega, nebo strojmistr. Velmi mile mě překvapil počet těchto bývalých kolegů a na tuto akci se s nadšením dostavili,“ řekl Martin Urbánek. Podle jeho dalších slov může naše a mladší generace účastníkům jen závidět, protože dnešní kolegové už se ve větším počtu nesejdou ani na hodinu v piva, natož aby udělali něco navíc pro druhého.

Poděkování

„Chtěl bych pánům ve výslužbě poděkovat, že mě požádali o tuto akci, pozvali mezi sebe a pomohli s organizací. Přejdu vám do dalších let hlavně hodně zdraví a pokud budu ještě předseda ZO, nebude nejmenší problém začátkem příštího roku tuto akci opakovat,“ uzavřel předseda veselské ZO FSČR.

Martin Urbánek, podklady a foto připravil strojmistr ve výslužbě Karel Fiala

