● Kaleidoskop z návštěvy TGV - Francouzi budou nejspíš samou radostí „skákat“ ... str. 2 ● Reakce na dopis ministra dopravy Martina Kupky ... str. 2 ● O železnici vzhůru nohama - poslední část ... str. 3, 4 ● Na okraj dalšího dotazníku pro strojvůdce - Šetřit se dá i jinde ... str. 4 ● Evžen Mikolajek: Kdo zakáže dělené šichty, tomu strojvůdci postaví sochu a pozlatí ji ... str. 5 ● Společenská rubrika ... str. 6 ●

číslo 15 -16

30. srpna 2022
ročník 75

FSČR

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

ČD uzavřely s odbory PKS až do konce roku 2023

Jistota v nejisté době

Největší český železniční dopravce uzavřel 3. srpna jednání s odborovými centrálami o zmírnění inflace v letošním roce a o podobě nové Podnikové kolektivní smlouvy Českých drah na rok 2023. Jednání s odborovými partnery letos firma zahájila výrazně dříve než v předchozích letech. Důvodem je snaha managementu zmírnit dopady rekordní inflace na zaměstnance.

„Nabízíme maximum možného, abychom našim lidem alespoň čás tečně vyrovnali všeobecné zdražování, které výrazně zasáhlo do jejich rodinných rozpočtů. Jsem rád, že jsme s odbory tak rychle našli shodu a můžeme návrhy realizovat co nejdříve,“ komentoval výsledek kolektivního vyjednávání předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „Firma řeší zásadní otázky, jak se vyrovnat se skokovým zdražením energií, oprav a dalších vstupů. Dohoda o nové Podnikové kolektivní smlouvě a navýšení mezd je tak kompromisem mezi tím, co bychom chtěli zaměstnancům dát, a tím, co si v současné době můžeme ekonomicky dovolit,“ dodává Michal Krapinec.

Situaci nelze předvídat

Prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic k podepsání smlouvy uvedl: „Chtěl bych poděkovat členům vyjednávacího týmu FSČR - kolegům Jaroslavu Vincourovi a Josefu Bockovi za odvedenou práci. I když se v první chvíli může zdát, že nalezení shody nad zněním PKS ČD na rok 2023 bylo ze strany odborových organizací předčasné, opak je pravdou. V dnešní turbulentní době nikdo z nás neví, jak se bude situace především na trhu s energiemi dále vyvíjet a jak zasáhne do hospodaření Českých drah a ostatních dopravců. Garance zachování všech současných zaměstnaneckých benefitů a stejně tak i závazek zaměstnavatele jednat o zmírnění dopadů inflace při jejím dalším zvyšování v příštím roce je prvkem alespoň nějaké jistoty v nejisté době.

Inflační doložka zachována

Dále prezident Jaroslav Vondrovic doplnil, že nová Podniková kolektivní smlouva vejde v platnost 1. ledna 2023 a bude platná do 31. prosince 2023. Podepsaná dohoda zaručuje zaměstnancům jednorázovou mimořádnou odměnu ve výši 7 500 Kč v letošním roce ve mzdě za měsíc srpen pro všechny zaměstnance a zvýšení tarifních mezd o 5,2 % od 1. ledna 2023. Zachována zůstávají všechna další ustanovení a benefity pro zaměstnance, jako je například délka pracovní doby, různé formy příspěvků včetně penzijního připojištění atd., jakož i „inflační doložka“ ve znění PKS ČD 2022.

Martin Ježek, (peš)

Když ochoří vectron

Vracel jsem se z Českomoravské vrchoviny vlakem R 96984 Vysočina. V Kutné Hoře nás předjel značně opožděný EC 280 vedený lokomotivou Siemens Vectron 193 902. Z Kutné Hory jsme tedy pokračovali za EC 280, na němž zřejmě Vectron poněkud „ochořel“. Jeli jsme od návěstidla k návěstidlu. EC 280 jsme dojeli v Kolíně, kde stál u 5. nástupiště. Měl stažené sběrače a zřejmé problémy. Sice se je asi po chvíli povedlo odstranit, ale došlo k dalšímu nevítanému navýšení zpoždění. V toto červencové brzké odpoledne to nebylo jediné zpoždění, které postihlo cestující. Vlak RJ 1043, který měl v 11.22 hpdon odjet z Kolína do Bratislavy, čekal ještě vv půl druhé na náhradní stroj.

Text a foto Jaroslav Krupička

Počet odstraněných přejezdů roste

Viníci jsou na silnici

Drážní úřad za první pololetí letošního roku rozhodl o odstranění 35 železničních přejezdů. To je stejné množství, jako za celý rok 2019 a několikanásobek roku 2020 a 2021.

Podle ředitele Drážního úřadu Jiřího Koláře platí, že nejbezpečnější je takový přejezd, který neexistuje. Železniční přejezdy se v uplynulém pololetí dařilo ve větší míře odstraňovat na kříženích s místními a účelovými komunikacemi. Počet odstraněných přejezdů roste také díky modernizaci tratí. Jen v rámci modernizace 4. železničního koridoru bylo zrušeno sedm přejezdů.

Nadjezdy a podjezdy

V rámci modernizace tratí jsou přejezdy zpravidla nahrazovány nadjezdy či podjezdy. Letos se však podařilo odstranit i další přejezdy v místech, kde docházelo ke křížení dráhy například s lesními nebo polními cestami nebo jinými nevyužívanými komunikacemi. Takové přejezdy vlaky zpomalují, jelikož strojvedoucí je zde povinen snížit rychlost a dát zvukovou výstrahu. Když je podobných přejezdů zabezpečených výstražným křížem na jedné trati více za sebou, vlak musí neustále brzdit, riziko střetu s náhodným silničním vozidlem se zvyšuje a jízda prodlužuje. Správa železnic dlouhodobě usiluje o rušení železničních přejezdů.

Drážní úřad do procesu odstraňování přejezdů fakticky vstupuje v momentě, kdy obdrží žádost o odstranění železničního přejezdu. Žádost podává provozovatel dráhy v okamžiku, kdy o zrušení daného přejezdu pravomocně rozhodne příslušný silniční správní úřad. Těmto úřadům před několika lety v otázce rozhodování o rušení přejezdů rozšířila kompetence novela zákona o pozemních komunikacích. Zpočátku se těmto silničním správním úřadům rušení přejezdů na účelových komunikacích příliš nedařilo, nyní je již situace opět v normálu. V poslední době se objevily i kurióznı situace, kdy na trati existoval evidovaný železniční přejezd křížící polní cestu, která není využívána. O odstranění přejezdu v těchto případech ale nebylo možné rozhodnout, neboť příslušný silniční správní úřad ve svém závazném stanovisku napsal, že k/od přejezdu nevede žádná komunikace. A protože přejezd je definován jako úrovňové křížení dráhy s pozemní komunikací, neměl silniční správní úřad co zrušit a Drážní úřad tedy co odstranit. Administrativa se dostala do patové situace. Od loňského roku již nastaly tři takové případy.

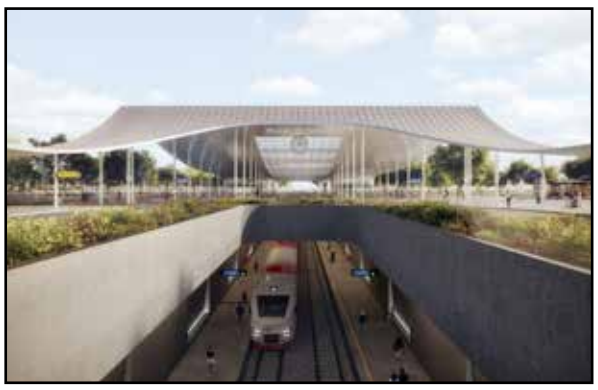
O šest desítek méně

V České republice bylo ke konci června dle údajů Správy železnic 7697 přejezdů, což je o 60 méně než před rokem. Z celkového počtu je pouhých 2173 přejezdů umístěno na silnicích I., II. a III. tříd. Ostatní přejezdy se nacházejí na místních a účelových komunikacích.

Za první pololetí letošního roku došlo na železničních přejezdech k 80 mimořádným událostem, při kterých bylo usmrceno 12 osob a 36 dalších se zranilo. Za stejné období loňského roku se řešilo 79 střetů, při kterých přišlo o život 16 osob a 30 bylo zraněno. I když se zvyšuje úroveň zabezpečení přejezdů, nehod neubývá. Příčiny jsou bohužel ve naprosté většině případů na straně účastníků silničního provozu. Řidiči nerespektují zabezpečovací zařízení a hazardují se svými životy i životy cestujících ve vlaku. Většina nehod na přejezdech je způsobena právě ignorováním zabezpečovacího zařízení, hazardem nebo nepozorností. Spoustě kolizí by se tak dalo zabránit zodpovědným chováním účastníků silničního provozu.

(dr)

Terminál Dlouhá Míle zná svoji podobu



Správa železnic zveřejnila podobu terminálu Dlouhá Míle, který bude součástí novostavby železniční trati v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla. Architektonický návrh, za nímž stojí AFRY a Pavlíček Hulín architekti, splňuje přísné požadavky na kvalitu urbanistického, architektonického, konstrukčního a technického řešení. Je flexibilní, umožní budoucí rozvoj oblasti a poskytne komfort cestování srovnatelný s nádražími evropských metropolí.

Terminál bude stát v rozvojovém území poblíž vzletové a přistávací dráhy letiště, Obchodního centra Šestka a Pražského okruhu. „Vznikne nový dopravní uzel, který vytvoří důležité propojení železnice se silniční dopravou, městskými i příměstskými autobusy a výhledově i s tramvajemi. Nové parkoviště P+R, které významně rozšíří infrastrukturní výbavu širšího území letiště a uleví komunikacím Prahy 6,“ uvedl Jiří Svoboda, generální ředitel SŽ. **(Spr)**

Česká republika má nejhustší železniční síť v Evropské unii

Výzkumníci v rámci šestého pilíře Indexu prosperity České republiky porovnali, jak jsme vůči dalším členským států Evropské unie pokročili ohledně infrastruktury a digitalizace. Celkově se Češi umístili na 12. místě ze sedmadvaceti.

Vedeme především v oblasti železnic a internetového bankovnictví. Naopak mezery mají zdejší firmy ve výstavbě silnic a pokrytí venkova internetem. Do obojího se přitom již investuje.

Na silnice každoročně padnou čtyři procenta HDP, telekomunikace pak mají přislíbeno 2,85 miliardy korun z evropských fondů

Nejlepší vlaková doprava

Česká republika má nejhustší železniční síť v Evropské unii, avšak nejméně spokojené uživatele silnic. Vyplývá to z průzkumu šestého pilíře Indexu prosperity Česka, který srovnával, jak se jednotlivým členským státům EU daří v oblasti digitalizace a infrastruktury. Česko se umístilo dvanácté, neboť má podle výsledků analýzy nejlépe vyřešenou vlakovou dopravu. V hodnocení stavu silnic je každopádně páté nejhorší a zaostává i rozšířením internetového připojení. O lepší pozici nás dále připravila nedostačující digitalizace státní správy, jež se projevila především v době pandemie. „Česko ale naopak patří k zemím v EU, které do dopravy investují nejvyšší podíl svého HDP,“ vyzdvihuje Milan Mařík z analytického týmu projektu Evropa v datech.

Národ železničářů

Hlavní ekonom České spořitelny David Navrátil dává Maříkovi za pravdu a zdůrazňuje, že kvalitní dopravní obsluha má pozitivní vliv na ekonomické fungování celé země, a tak se zmíněné investice státu bohatě vyplatí. „Obecně platí, že každá investovaná miliarda do infrastruktury má pro ekonomiku dodatečný pozitivní efekt ve výši okolo 300 milionů korun. Takové investice tak mohou zvyšovat potenciál české ekonomiky, a tím i životní úroveň Čechů,“ vysvětluje.

Bez ocenění

Zdá se, že místní obyvatelstvo je příliš neoceňuje, jelikož v kategorii silnic se naše země objevila až na 23. místě. Statistici přitom nehodnotili ani tak reálný stav silnic jako spíše spokojenost obyvatel s jejich používáním. Vzhledem k tomu, že každoročně na opravy vozovek putují ze státní kasy celá čtyři procenta HDP, jde o paradoxní situaci. Podobně jsou na tom i Slovensko a Maďarsko, v hodnocení kvality silnic jsou také v poslední desítce.

Možná i kvůli negativnímu názoru na zdejší komunikace Češi tak rádi cestují vlakem – v Evropě patříme k naprosté špičce, co se týče hustoty železnic. Na tisíc čtverečních kilometrů u nás připadá více než 121 kilometrů kolejnic. Ve druhé Belgii je to přes 118 kilometrů, zatímco ve třetím Německu pak o dalších 11 méně.

(čn)

Francouzi nejspíš budou samou radostí „skákat“

Kaleidoskop z návštěvy TGV

Radek Smejkal nám odhaluje zákulisí návštěvy francouzské jednotky TGV v některých městech České republiky.

Tak tady bylo opět po „několika“ letech TGV. V roce 1991jsme dokázali, že u nás není nic nemožné. Francouzi se tehdy totiž holedbali, že jejich souprava TGV ještě nevykolejila. Na tratích tehdejších ČSD jsme jim ale ukázali, jak je možno i s takovou soupravou jezdit „po zemi“. Nyní jsme zase předvedli zase něco jiného.

Závada „obutí“

Existují dvě zajímavá videa. Na prvním TGV letošního 5. června. přijíždí do železniční stanice. Děčín. Je slyšet: jak zpívají ptáci, jak okolo jede auto a pak se z tunelu ozve zvuk vectronu a vyjma rachocení posuvných dílů na přechodovém voze, souprava jede a jen to šustí (proudění vzduchu), jako když jedete po oleji (ulozto.cz - TGV příjezd 5. 6. 2022 do Děčína.mp4). A na druhém videu (ulozto.cz - Okované TGV 6. 2022.mov) to už fakt dobře mlátí! Pak k dispozici článek z portálu zdopravy.cz s názvem Muzejní TGV muselo v Praze na soustruh, při cestě z Brna došlo kvůli závadě k „obutí“.

Monobloky.

Podvozek

Z textu: „Souvisí to s technickou závadou na spojovacím vozu, se kterým souprava přijela. Došlo k rozpojení potrubí za jízdy vlaku ve Vlkově u Tišnova a prudkému zabrzdění soupravy při úniku tlaku vzduchu. Doprovod závadu provizorně opravil, na indikátoru byly následně zachyceny nápeče na dvou dvoukolích kvůli rychločinnému brždění,“ vysvětlil předseda představenstva ČD Cargo.

Sice jsem u toho nebyl, ale, tak takových vysvětlení jsme už slyšeli… (srazil srnku a ta mu otevřela kohout brzdového potrubí..., divoké prase při střetu s motorovým vozem uzavřelo rukojeť na brzdovém rozvaděči, čímž došlo k vzniku plochých míst na kolech..., použil jsem rychlobrzdu, protože na kolejích byl sebevrah, který pak utekl a tak dále, a tak dále)

Smykem!

Mimo jiné, „…nápeče na dvou dvoukolích…“ - na dvou dvoukolích? Zdá se, že odpovídající asi neviděl to video a neslyšel ten doprovodný zvuk. Celou cestu z Paříže přes Německo, Prahu, Brno bylo vše OK, až cestou mezi Brnem a Jihlavou ...

Když jsem se šel na soupravu v Jihlavě 10. června podívat, tak tam okolo bloumal vozmistr a cosi na soupravě hledal – že prý tam snad někde uniká vzduch. Souprava byla ovšem bez zdroje tlakového vzduchu, takže to se to pak špatně hledá. Prostě soupravu asi někdo parádně „svezl“ (smykem)! Nebyl jsem u toho, a tak těžko soudit, ale letité zkušenosti…

Nicméně zvuk videa vypovídá o něčem úplně jiném, než se uvádí ve výše zmíněném článku.

A tak cestou z Jihlavy do Ústí n. Labem (nebo po Ústí n. Labem) - honem, honem s tím na soustruh. Jenže oni se to Františci domáknou. Myslím, že jim to ochotně někdo sdělí, přece tam byl doprovod ze SNCF!

Kontrola a myčka

Podle zpravodajství měla vyjít výstavka 40 let starého rychlovlaku TGV Správu železnic na 10 milionů korun. Ale mluvilo se o 9,5 mega (po dlouhém mlčení)! Ale ono se to asi prodražilo. Ta souprava stála někde v depozitu 14 roků a byla v klidu vyjma zvláštních předváděcích jízd. Soupravu chová SNCF jako relikvii (už smí max. 160 km/h). Viděl jsem, kterak podvozky nesou stopy dlouhodobého nepoužívání, akorát bylo patrné, že před přepravou do Čech TGV prodělalo jakousi technicko – bezpečnostní kontrolu, kde byly vyměněny vadné tlumiče svislého pružení, příčné tlumící prvky, zkontrolovány všechny šrouby a následně označeny žlutou barvou. Jo, a soupravu poté „protáhli“ myčkou.

Drahý vývaz

Aby taky ne. Cituji z Wikipedie: „Jednotky TGV se skládají ze dvou hnacích (čelních) a několika hnaných (vložených vozů). Hnací nápravy jsou vždy všechny nápravy hnacího vozu a někdy též sousedního podvozku hnaného vozu. Vložené vozy spočívají na Jakobsových podvozcích (tj. jeden podvozek je vždy společný pro dva sousedící vozy; netýká se spřažení s čelními vozy).“ Takže hnací nápravy jsou nejenom na tzv. hlavách (hnací vozidla na čelech soupravy), ale jsou umístěny i na dalších nápravách soupravy. Joj, tzv. vývaz (demontáž) musí být ale drahý! Průšvih spočívá v tom, že na dvojkolích jsou tzv. monobloky! Tzn. konstrukce, kdy na ose nejsou nalisovány disky a na nich výměnné obruče, ale na ose jsou jednolitá kola! To se pak musí vyměnit celé dvojkolí. Ze snímku monobloků je patrné, že jsou již dost „ojeté“!

Na koleje se asi nevrátí

Soupravu před čtrnácti roky odstavili asi taky proto, že by bylo nerentabilní vyměnit na dvou HV a 7 vložených vozech dvojkolí. Prostě pouze sem tam nějaká ta mimořádná jízda. A pokud u nás prošla souprava soustruhem, tzn. musel se osoustružit průměr o cca 4 mm, tak si asi dovedete představit, co asi z monobloku zbylo! Až souprava dorazí do domovského depa, tak už možná na koleje SNCF nebude moci! To budou „Františci“ skákat radostí!

TGV na veletrhu v Brně.

TGV na soustruhu v Praze

Myslím, že se těch deset mega za těch deset dní zápůjčky dosti prodraží. Ať tak, nebo tak, Francouze nebude zajímat, jestli to v Brně nějaký „odborník“ svěsil tak, že se potrubí samo rozvěsilo (?), nebo kdo měl cestou tzv. „na pilno“ a nasypal to tam...! Ovšem – - v případě prvním by tam asi byla spoluvina i na doprovodu, a ten, že by svěšení nezkontroloval?

Dojem z diskutované VRT

Připomeňme si, že TGV v českých zemích mělo prezentovat plán vysokorychlostních tratí. V návaznosti doporučuji dosti dobrý článek z webu Novinky.cz: Sen o rychlovlacích sní Česko už 30 let. A ještě dlouho bude Pokud si přečtete celou ságu ohledně VRT, tak pochopíte, že ani vládě, ani ministrům dopravy, ani dalším kompetentním orgánům nikdy na řešení VRT nezáleželo. Určitě mysleli víc na dálnice D1, D2 a jiné.

A tzv. vox populí, tedy hlas lidu? Stačí se podívat na anketu čtenářů pod článkem v Novinkách „Kolem kterého roku se podle vás nejspíš podaří zprovoznit první vysokorychlostní trať v ČR?“ 2030 - 5,6 %; 2040 - 6,4 %; 2050 - 5,4 %; ještě později - 6,9 %; nikdy - 75,7 %.

Návštěvník TGV akce si může pomyslet, že se u nás tak akorát navrhuje, vytváří se projekty, dělají se vizualizace, plány, studie, prognózy, hodnocení … Ale za těch zhruba 30 roků, co je VRT diskutována, de facto nikdo ani nekopl krumpáčem, natož aby vznikl jediný metr tratě!

Dobře. Přitáhli sem z Francie muzejní 40 roků starou vyřazenou soupravu, ale proč taková nějaká souprava nemůže, či dávno nemohla jezdit u nás po oné vysokorychlostní trati? Patrně by jí nejeden cestující a nádražák z vděku líbali kramfleky (pardon – podvozky). Záměrem asi byla prezentace vysněných VRT, ale stejně jako poprvé se prokázala neschopnost některých organizátorů.

Mějte se a opatrujte se.

Radek Smejkal

Foto autor, archiv

Z mých pocitů

A jak akce předvedení TGV s neslavným koncem připadá mně? Je to asi jako dovést vyhladovělého bezdomovce před lahůdkářství a přes výlohu mu ukazovat, jak si baští ti, co na to mají! Chodí mi spousty všelijakých e-mailů a několik z nich bylo i na dané téma. Jeden e-mail obsahoval velice trefný příspěvek. Vzhledem k tomu, že ZS jsou apolitický časopis, tak nelze přetisknout jedinou větu ze zmíněného elaborátu. Snad jen jednu, co byla na samotném konci: „Co nám dovezou ukázat příště ? Toaster, nebo snad mikrovlnku?“

Reakce na dopis ministra dopravy Martina Kupky

V minulém vydání Zájmů strojvůdce jsme otiskli dopis ministra dopravy Martina Kupky. Reagoval na něj strojvůdce Antonín Sehnal. Ministrovi Kupkovi napsal a znění dopisu dal k dispozici redakci ZS.

V minulém vydání Zájmů strojvůdce jsme otiskli dopis ministra dopravy Martina Kupky. Reagoval na něj strojvůdce Antonín Sehnal. Ministru Kupkovi napsal a znění dopisu dal k dispozici redakci ZS.

Vážený pane ministře, úvodem tohoto e-mailu bych Vám rád poděkoval za Váš dopis strojvedoucím, ve kterém jste nás informoval, že je i Vaší snahou zvýšit bezpečnost na české železnici. Cítím však nutnost na tento dopis reagovat a osvětlit některé skutečnosti, které by dle mého názoru neměly v kontextu bezpečnosti zapadnout.

Nevyslyšené podněty

Za dobu své praxe jsem byl nejednou iniciátorem mnoha schůzek, jejichž cílem bylo ozřejmit problémy, které mohou vést v krajním případě až ke smutné události, která se stala v Bohumíně. Mou snahou bylo otevření dialogu nad problémy, které těmto nehodám mohou obrovským způsobem předcházet. Tyto debaty byly iniciovány s mým zaměstnavatelem (ČD a. s.), se Správou železnic s. o., s představiteli profesních sdružení či odborových svazů, ale i úředníky Ministerstva dopravy. Během těchto schůzek jsme s kolegy poukazovali a pojmenovávali naprosto konkrétní a věcné problémy, které mohou ovlivnit bezvadnou práci strojvedoucího až do té míry, že udělá chybu.

Žel, do dnešního dne zůstává drtivá většina našich podnětů zcela nevyslyšena. Natolik nejsou tyto bezpečnostní prosby brány na zřetel! Dokud nebudou tyto problémy v maximální možné míře eliminovány, nelze očekávat reálné zvýšení bezpečnosti provozu.

Jako jeden z mnoha důkazů mých tvrzení Vám přílohou tohoto e-mailu připojuji dva dokumenty, které sloužily jako podklad k jednání na toto téma již v březnu 2019. Tyto dokumenty z mých rukou přebral i tehdejší ministr dopravy Dan Ťok. O těchto problémech jsme od té doby rovněž debatovali s téměř všemi generálními řediteli ČD (Ing. Kupec, Bc. Nebeský, Ing. Bednárik). Dokumenty popisují naprosto konkrétní problémy naší práce a definují i způsoby jejich řešení. Žel, dodnes nemají naše snahy o zvýšení bezpečnosti žádný reálný dopad!

Spěch společným jmenovatelem

Měl-li bych v celé šíři provozních problémů strojvedoucích shrnout jeden nejhlavnější, veškeré nehody za poslední roky mají dle mého úsudku jediného společného jmenovatele – spěch. V současné době, kdy je již zcela za hranou upřednostňována efektivita a ekonomika provozu, jsou strojvedoucí denně a desítkách případů vystavování enormnímu tlaku na spěch. Bylo zcela jasně prokázáno a je nepopiratelným faktem, že kdo spěchá, je ve stresu. A kdo je ve stresu, chybuje. A je naprosto bezpředmětné, jestli to je prodavačka, lékař, řídící letového provozu nebo strojvedoucí. Myslím, že český jazyk má na toto i jedno přísloví o práci kvapné…

V době nedávno minulé proběhl u mého zaměstnavatele poměrně široký a detailní průzkum na téma problematiky práce strojvedoucích. Z něj naprosto hmatatelně a plasticky vyplývá, že vedle dělených směn a brzkých ranních nástupů je právě spěch (a z něj plynoucí stres) nejvíce vnímaný problém. Dokud se tímto nebude zabýváno, nemůže být hovořeno o zvýšení bezpečnosti.

Jako zcela neefektivní vnímám také práci Bezpečnostní komise MD, která byla ustavena po sérii vážných nehod v nedávných letech. Dodnes jsem nezaznamenal reálné výsledky její práce, které by vedly ke zvýšení bezpečnosti provozu. Již jako kopnutí do prázdna vnímáme zavedení sankčního systému, namířeného pouze proti strojvedoucím. V této souvislosti je dlužno upozornit, že strojvedoucí jsou jedinou profesí na tuzemské železnici, proti které jsou takto tvrdé sankce namířeny. Ve svém důsledku může být právě tento sankční systém zdrojem diskomfortu a stresu při práci, neboť pokud nad kýmkoliv neustále visí pověstný Damoklův meč, bude takový člověk dělat svoji práci beze stresu? Pokud bude pracovat ve stresu, nemůže chybovat? Chceme, aby strojvedoucí chybovali? Sankční systém tak paradoxně dostává strojvedoucí pod ještě větší stres a místo toho aby jim v práci pomáhal, působí přesně opačně a dále tím snižuje bezpečnost tuzemské železnice! Je velmi troufale se domnívat, že kolega v Bohumíně mohl být ve stresu, a proto chyboval?

Nebezpečné rozhodnutí

Rozum také zůstává stát nad některými rozhodnutími tuzemských železničních institucí, které ve svém důsledku zcela hmatatelně vedou ke snížení bezpečnostní úrovně. Jedním z těchto rozhodnutí je i definice Národního implementačního plánu (NIP) zavádění systému ETCS, kdy NIP naprosto pregnantně zakazuje použití budování národního vlakového zabezpečovače tam, kde existuje i úvaha nad budoucím zavedení ETCS. Zde ale narážíme na fakt, že ačkoliv by národní vlakový zabezpečovač mohl ne malým způsobem zvýšit úroveň bezpečnosti, sami sobě jej zakážeme, ačkoliv vybavení konkrétní trati ETCS může (ale také ani nemusí) přijít nezříkdakdy až za nekonečných deset let.

Jako hmatatelný příklad takto nebezpečného rozhodnutí uvedu konkrétní případ modernizace tratě Praha-Smíchov – Praha-Radotín a dále navazujících úseků až do Berouna. Tato trať v těchto dnech prochází velmi důkladnou a nákladnou rekonstrukcí, přičemž bylo již od počátku příprav rozhodnuto, že nebude vybavena národním vlakovým zabezpečovačem, protože na trati je dle NIP úvaha o nasazení ETCS. S nasazením ETCS se dle aktuálního NIP ERTMS však počítá nejdříve v roce 2023, s povinným vybavením až v roce 2030.

Dalších nemálo let tak bude bezpečnost jízdy vlaků záviset stále jen a pouze na dvou očích jednoho člověka! Velmi nepříjemný je v této souvislosti fakt, že po rekonstrukci tohoto úseku zde bude uvažovaný takt vlaků 10 minut s výhledem jeho dalšího zkrácení. Nabídka spojů pro cestující bude bezpochyby větší. Mějme ale prosím na paměti, že jízda rychlostí stokilometrovou rychlostí v těsném sledu vlaků za sebou v sedm set metrů dlouhých oddílech a bez jakéhokoliv technického prvku na stanovišti strojvedoucího, který by ho upozornil, že se „řítí“ proti návěsti Stůj, je přinejmenším zarážející. Opravdu chceme tuto popsanou situaci dalších dlouhých osm let ponechat na již zmíněných dvou očích jednoho člověka? Nešlo by to vyřešit bezpečněji? Obdobně postižených tratí bude v budoucnu samozřejmě přibývat, přesně v souladu se schváleným a platným NIP ERTMS. Je toto krok směrem k bezpečnosti?

Složitá a komplikovaná pravidla

Dalším z palčivých problémů je složitost a komplikovanost železničních pravidel. Krátký příklad: elementární předpis pro provoz na české železnici je předpis D1 vydávaný Správou železnic. Předpis byl nedávno inovován a dnešním dnem vešel v platnost. Místo toho, abychom elementární pravidla zjednodušili a zpřehlednili, narostl nám předpis z původních 369 stran na obludný dvojnásobek. Tohle krok směrem k bezpečnosti rozhodně není!

Nepodléhejme, prosím, dojmu, že strojvedoucí jsou jakási parta nemehel, kteří neví, co dělají a jediným jejich zájmem je za jízdy sledovat filmy, protože na kolejích přece nemusí zatáčet. Pracuji jako strojvedoucí deset let, poslední dva roky i jako strojvedoucí Deutsche Bahn, a mohu Vás se zcela klidným svědomím ubezpečit, že strojvedoucí jsou i nadále vrcholní profesionálové! Denní nálož spěchu, stresu a cyklicky se opakujících (a často neřešených) provozních komplikací však eroduje pozornost u každého člověka. Mnohé z těchto příčin můžete najít v již citovaných přiložených dokumentech. Důsledky pak můžeme nalézt ve smutných zprávách médií… Přál bych nám všem ale, aby těchto zpráv bylo co nejméně.

Jsem, pane ministře přesvědčen, že právě Vy z titulu své funkce můžete beze zbytku všechny zde nastíněné problémy posunout dramatickým způsobem vpřed, vstříc bezpečnější železnici. Nezůstávejte, prosím, jen u všeobecných prázdných frází. Pomozte, prosím, i nám strojvedoucím udělat konkrétními kroky českou železnici bezpečnější!

Přijměte také prosím pozvání na spojízdu na stanovišti strojvedoucího v reálném provozu na lokomotivě. Jsem přesvědčen, že Vám to může do mnou popisovaných problémů přinést daleko větší vhled, než spolujízda s některými - omlouvám se - předávači naučených frází.

Děkuji Vám za ochotu a jsem samozřejmě připraven o nastíněných problémech bezpečnosti tuzemské železnice kdykoliv debatovat.

S přáním hezkého víkendu

Antonín Sehnal

(pozn. red. – vložené mezititulky jsou redakční)

Náš každodenní železniční provoz pod lupou a před objektivem Kamila Bureše

O železnici vzhůru nohama (3)

Poslední část své obsáhlé reportáže pojímá autor jako mikrosondu do každodenního železničního provozu. Slibuje v budoucnu ke zde nastoleným tématům obsáhlejší příspěvky. Dnes tedy vybraná témata v rychlejším sledu.

Česká republika stála na počátku 90. let minulého století před zásadním rozhodnutím – zdědila po komunistické vládě velmi zastaralou železniční síť, a tak se otázka modernizace musela rozřešit stůj co stůj. Kdyby po Sametové revoluci zasedli u jednoho stolu skuteční odborníci (znovu opakuji – skuteční odborníci), mohli jsme dnes naplno využívat fungující železniční tepny.

Náš vnitrozemský stát bude pro nákladní dopravu tranzitní vždy, po covidové „odstávce“ ale začínají sílit i mezinárodní spoje propojující celou Evropu: z našeho hlavního města třeba do Flensburgu k dánským hranicím, přímé lůžkové vozy do švýcarského Zürichu, v prosinci ožije spojení Prahy a Vídně přes Tábor a Třeboň, do toho léty osvědčené spoje do Polska, Maďarska, Rakouska a Německa. Proto byla původní myšlenka propojit Evropu tzv. dopravními multimodálními koridory logická a vítaná. Ovšem v českém měřítku trochu problematická a vyvedená do nelogičností, které v dopravě přinášejí víc komplikací než užitku. Z hlediska jednotnosti s Evropou jsme zatím nezaznamenali úspěch ani ve vlakových zabezpečovačích, ani v trakční soustavě.

Počátky koridorů u nás

První úsek mezi Zámrskem a Uherskem na trati 501A, jehož stavba odstartovala v roce 1993, je dnes už zastaralý, jiné části už po dvaceti letech provozu procházejí dalšími náročnými rekonstrukcemi (Poříčany – Pečky – Velim), které na vlastní kůži pocítí jak strojvedoucí neuvěřitelným chaosem v podobě návěstění pomalých jízd či zmatečnými informacemi na písemných rozkazech (např. ve čtvrtek 4. 8. a v pátek 5. 8. 2022 byla na všeobecných rozkazech vyhotovených ve zpravovacích stanicích Kolín a Praha hl. n. uvedena napěťová výluka na odb. Tatce, která se ale vůbec nekonala!). Nejvíc ale rekonstrukce dopadají na ty, kterým je osobní doprava primárně určena – tedy na cestující. Ti musejí tolerovat mnohdy až hodinová zpoždění a často přestupovat z vlaků na autobusy tak, jak je tomu po celý letošní rok mezi Blanskem a Brnem (od června do srpna dokonce už i v úseku Svitavy – Blansko), či v případě osobních vlaků mezi Poříčany a Kolínem.

I když v posledních letech panuje na našich tratích čilý stavební ruch, dodnes neprošly rekonstrukcí tak velké uzly, jako je Ostrava hlavní nádraží (zde se modernizace plánuje až v letech 2025-2032) a Česká Třebová s navazujícími úseky na odbočku Parník, Zádulku a směrem na Třebovice v Čechách. Hudebního skladatele Antonína Dvořáka prý při komponování Humoresky inspirovalo drncání vlaků po kolejích a mohlo by ho v jeho rodišti v Nelahozevsi ovlivnit i dnes, neboť část trati 527A, tedy úsek od zastávky zámek až po uzel Kralupy nad Vltavou včetně také dosud modernizací neprošel. Na III. koridoru pořád chybějí stěžejní a velmi problematické úseky v údolí Berounky, na IV. koridoru budeme ke konci letošního roku postrádat už jen jediný, za to nejsložitější a finančně velmi exponovaný úsek mezi Ševětínem a Nemanicemi, kde se na přeložce plánují dva dlouhé tunely, z nichž Chotýčanský s délkou 4 806 m by po dokončení mohl být na chvíli i nejdelším v ČR. Tranzitní koridory hlavně kolem velkých aglomerací jsou na hraně dopravní kapacity, budoucí zavedení ETCS tento problém ještě prohloubí, tak proč už dneska nemáme od metropole na všechny směry k nejbližším větším městům alespoň tříkolejné tratě? Odpověď je prostá – žijeme v České republice, kde se politici a vrcholní představitelé v dopravě zainteresovaných společností rádi opájí iluzemi bez znalostí reálného provozu, reálných potřeb. I proto teď sklízíme plody neuvážených rozhodnutí, z nichž nikdo nevyvodí osobní zodpovědnost.

V našich podmínkách vznikly specifické dopravní koridory – některé úseky prošly jen optimalizací s minimálním zvýšením traťových rychlostí (úsek Praha-Bubeneč – Kralupy nad Vltavou), na trati 326A Česká Třebová – Brno hl. n. nám i po optimalizaci zůstaly stanice bez ostrovních nástupišť, které jsou dodnes fyzicky obsazeny výpravčími a ti musejí mj. hlídat perónní intervaly (např. Opatov, Březová nad Svitavou, Letovice, Rájec-Jestřebí). Trať 720A, vedoucí od Pavlovic po Svojšín překrásným údolím Mže, zůstala mezi stanicemi Pňovany - Lipová u Chebu jednokolejná a s odkazem na publikaci Vladimíra Omelky „130 let trati Plzeň – Cheb“ se tak na pomyslné magistrále z Madridu do Vladivostoku jedná o jediný jednokolejný úsek.

Koncepce stále chybí

Kdyby už na počátku 90. let minulého století schválila česká vláda jasnou dopravní koncepci, mohly se modernizované úseky rovnou přepojovat na dálkové řízení (vždyť právě s ním máme dost bohaté zkušenosti kupříkladu z již zmiňované trati 720A – z dispečerského pracoviště v Plzni se řídila celá, 106 km dlouhá trať až po Cheb, přičemž slavnostně byla stavba DZZ uvedena do provozu 6. července 1967 a jednalo se tak o první dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení na tehdejší síti ČSD včetně použití tzv. čtyřpojmového automatického bloku, který výrazně zvýšil propustnost tratě). Ve stanicích mohly předjízdné koleje pokračovat jako odvratné, bez zbytečných kompromisů měly na všech nádražích vznikat ostrovní nástupiště, trakční měnírny měly doznat podstatného zvýšení kapacity, dlouhé mezistaniční úseky se mohly zkrátit odbočkami – ty bohužel ve větší míře vznikají až poslední dobou (např. Rajhrad na trati 320A, Bezpráví na trati 501A). Co ale namátkově úseky Kostěnice – Pardubice hl. n. – Přelouč či Řečany nad Labem – Záboří nad Labem na trati 501A?

Proč rovnou se stavbou koridoru nevznikly dálkově řízené odbočky Černá za Bory, Opočínek a Chvaletice? Při opravě jedné z traťových kolejí jsou v dotčených úsecích osobní vlaky nahrazeny autobusy. Kolika lidem jsme i za výluk mohli usnadnit cestování, kdyby už tenkrát zmiňované dopravny vznikly? A proč se stavbami koridorů nedošlo rovnou k razantní selekci železničních přejezdů (nejen těch nebezpečných jako ve Studénce) a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením? Jak známo, na části tratě 320A mezi Hrušovany u Brna a Podivínem se za mimořádných bezpečnostních opatření mohou provádět rychlostní zkoušky nových drážních vozidel. V roce 2004 zde jednotka řady 680 vytvořila nový český rekord 237 km/h. Co ale brání zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku nad povolenou stošedesátku? Přeci tři přejezdy (P6794-P6796). A tak víc než o kvalitních multimodálních koridorech lze v našich podmínkách mluvit jen o směsici pokusů o modernizaci. Zkuste se podívat na definici tranzitních železničních koridorů třeba na wikipedii, zjistíte, že u nás důsledně nesplňujeme víc jak polovinu bodů.

Protože se ve svých reportážích snažím o maximální objektivitu a chci obě misky vah, tedy „pro“ a „proti“, poctivě vyvažovat, připouštím, že máme na našich koridorech už i takové úseky, které přinesly výrazné zvýšení traťových rychlostí, zkrácení díky napřímení nevyhovujících úseků a tím i úsporu v jízdních dobách. Hodnotil jsem především stav před modernizací a po ní a nyní předkládám listinu vítězů:

Bronzová příčka

Úsek trati 309A mezi Třebovicemi v Čechách a Zábřehem na Moravě. Vydařená rekonstrukce opravdu z gruntu – přeložky, které vyvádějí trať z údolí Moravské Sázavy do 5 tunelů, plná banalizace, přiblížení zastávky v obvodu stanice Krasíkov směrem k obci (i když v případě sousedních Tatenic je tomu zase naopak), výrazné zvýšení traťových rychlostí, zkrácení vzdálenosti mezi Českou Třebovou a Zábřehem o 2 km a výrazná úspora v jízdních dobách. Projíždějící vlak kategorie Ex dnes v ideálním stavu mezi Českou Třebovou a Olomoucí urazí 86 km za 37,5 minuty. Škoda, že mezi Krasíkovem a Rudolticemi zůstal jediný přejezd (P6519) v km 18,809 u žichlínecké kafilerie.

Stříbrná příčka

Úsek trati 713A mezi Rokycany a Plzní. Vynikající rekonstrukce od základů zejména od Ejpovic směrem k západočeské metropoli. Přeložka, která opustila nevyhovující těleso přes Chrást, dnes vyvádí koleje pod vrch Chlum do nejdelších českých železničních tunelů (4 150 m). Plná banalizace, výrazné zvýšení traťových rychlostí (v budoucnu až na 200 km/h), zkrácení vzdálenosti o 6,1 km, což cestující pocítí i na levnějším jízdném, a výrazná úspora v jízdních dobách (až 9 minut). Velmi kvituji, že se zde nenachází jediný přejezd.

Zlatá příčka

Úsek trati 704 vedoucí oblastí České Sibiře, konkrétně mezi stanicemi Votice – Sudoměřice u Tábora. Za mě nejpovedenější železniční rekonstrukce posledních desetiletí: především zdvoukolejnění, okamžité přepojení řízení provozu na CDP Praha, trať vede nyní v podstatě ve zcela nové stopě se spoustou umělých staveb (mosty, estakády

a tunely Mezno a Debereč). Plná banalizace, odstranění dopravních archaismů (stanice Heřmaničky, dnes figurující už jen jako zastávka, byla dříve v tabelárech označena v jednom směru P, v opačném N a výpravčí zde vypravovali vlaky návěstí „Odjezd“). Symbol výpravky ve sloupci 2 TJŘ zmizel i v případě Ješetic a Střezimíře (nově se jedná také jen o zastávky), a tak dnes jedinou stanicí na koridoru, kde není dovolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla, je Zadní Třebaň na dosud nemodernizovaném úseku tratě 521B. Právě finišující stavba na hranicích Středočeského a Jihočeského kraje přinesla výrazné zvýšení traťové rychlosti (bez propadů v celé délce 160 km/h - platí pro horní rychostníky N a rychlostníky NS), zkrácení vzdálenosti mezi Voticemi a Sudoměřicemi o 2 km a výrazná úspora v jízdních dobách, která vychází i ze zmiňovaného zdvoukolejnění (zrušení křižování, …) Velmi kvituji, že zde nezůstal jediný přejezd (spolu s dříve modernizovaným úsekem od Benešova se tak jediný přejezd nenachází na 40 km trati). Snad jedinou drobnou nevýhodu přináší skutečnost, že současná modernizovaná trať se ještě více odklonila od obcí (viz Ješetice, Červený Újezd i Střezimíř) a cestující tak budou muset urazit ze svých domovů na nádraží a zastávky delší vzdálenost.

Výše tři zmiňované úseky tedy považuji za nejlepší v ČR a smutně dodávám - škoda, že jich nemáme víc. Zbývající tratě, které i s nízkými traťovými rychlostmi a mizivou propustností mylně považujeme za koridor, jsou ukázkou, jak nám citelně chybí jednoznačná železniční koncepce a jak ekologické vlakové dopravě ve srovnání s individuální automobilovou nesvítí vždy jasně zelená návěst „Volno“. Kde dnes z hlediska rychlosti jednoznačně vítězí vlak před autem? Kvůli letošním enormním výlukám to není už ani na trase z hlavního města do Pardubic a dále na Ostravsko. A co spojení z Prahy do Liberce, Hradce Králové či Karlových Varů? Tady vlak v rychlosti výrazně zaostává. Už od konce 19. století přes první Československou republiku, období totality až do dnešních dní se můžeme pyšnit bohatým železničním dědictvím, nad nímž dnes ale neuvážlivě rozhodujeme. Ta hustá síť vzájemně propojených tratí, vlečky ze středně velkých a největších továren napojených na regionální a celostátní dráhy, lokálky vyvedené do všech koutů naší vlasti. Co nám dnes zbylo? Česká republika disponuje v rámci Evropské unie opravdu nejhustší železniční sítí (SŽ opečovává 9 358 km tratí, z nichž 7 324 km je jednokolejných), ale mrazí z toho, že skoro na 60 % (více jak 5 600 km) je nejvyšší traťová rychlost pouze do 70 km/h. O sporadické elektrifikaci, která se týká zatím asi 30 % našich tratí, jsem se už zmiňoval v posledním vydání ZS.

Každodenní realita

Výše uvedené skutečnosti patří do kategorie, které neblaze vnímají všichni – zejména cestující. Zbytečně dlouhé jízdní doby kvůli křižování na jednokolejkách a přepřahům, abnormální výluková činnost, díky které už pasažéři zapomněli, jak vypadá vlak. Jenže chaos prostupuje i do každodenní činnosti provozních zaměstnanců, proto i zde trvám na už několikrát vyřčeném: Železnice vzhůru nohama!

K výše uvedenému odstavci a hlubokému zamyšlení mě inspiroval obsáhlý příspěvek uveřejněný v loňském červencovém čísle ZS. Autor J. Ott shrnul fakta o vážné železniční nehodě u Chodové Plané z 28. 7. 2019, kolega P. Corradini přidal obrazovou přílohu. Předně oběma strojvedoucím moc děkuji za podnětnou reportáž, ještě víc za to, že se nebojí zveřejnit pravdu o zoufalém stavu návěstění na naší železnici. Možná si totiž vzpomenete i z televizních reportáží, že před místem nehody bylo návěstidlo s návěstí „Očekávejte konec platnosti Rychlostníků NS“ otočeno vzhůru nohama, tedy v rozporu s předpisem D1 byla písmena na desce uskupena shora v podobě SN. A tak jsem se svým objektivem zapátral po rozličných tratích a podíval se, kde všude ještě řádil ten šotek od Chodové Plané a umístil návěstidla vzhůru nohama. Tak se podívejte.

(*pokračování na str. 4)*

V nejzápadnějším výběžku ČR nedaleko městečka Hranice, kam vás doveze už jen jediný osobní vlak, se ve voňavém lese ukrývá nejedno tajemství. *Foto autor*

Jednou tak, podruhé jinak aneb na předpis D1 nehledíme. Levý výstražný kolík s indexem D byl opačně otočený. *Foto autor*

Malebná jednokolejka 505A vyniká dodnes řadou archaických překvapení, z kraje letošního roku i tímto vzhůru nohama otočeným označovacím pásem vjezdového návěstidla L do žst. Újezd u Chocně. *Foto autor*

Ten poťouchlý šotek zasáhl i do posunu, když umisťoval označovací pás návěstidla Se116 v Brně jihu. *Foto autor*

Na okraj dalšího dotazníku pro strojvůdce

Šetřit se dá i jinde

Tragická nehoda v Bohumíně, při které zahynul strojvedoucí, přinutila ministerstvo dopravy začít více řešit, jak by bylo možno podobným událostem předcházet.

A tak byl přichystán nový průzkum mezi strojvedoucími, aby se zjistilo, jak by se jejich práce mohla zlepšit. Přibližně s těmito slovy se ministr dopravy Martin Kupka obrátil prostřednictvím dopravců na strojvedoucí. Vyplněním dotazníku mají pomoci svými názory zvýšit kvalitu pracovního prostředí, aby už nedocházelo k dalším mimořádným událostem (MU), nebo aby se alespoň co nejvíce podařilo MU eliminovat.

V současné době už tento dotazník dorazil ke strojvedoucím. Nevím, kde a jak na něj kolegové reagují, ale jsem toho názoru, že onen dotazník žádné MU eliminovat nebude, pokud se nad tímto problémem alespoň trochu více nezamyslí náš zaměstnavatel. Vždyť už v loňském roce tu podobný dotazník byl, kolegům se do něj zrovna moc nechtělo, a tak jsme (alespoň u nás ve Veselí nad Moravou) tento dobrovolný dotazník museli vyplnit povinně v rámci první hodiny pravidelného školení. Většina mých kolegů zaměstnavatele vůbec nešetřila a všechny zajímalo, jaké bude vlastně vyhodnocení tohoto dotazníku. A hlavně jak se to pak projeví v našich pracovních podmínkách. Doposud jsme ale nikde žádné vyhodnocení nenašli a nedošlo ani k nějakým krokům ze strany zaměstnavatele, jež by vedly ke zlepšení pracovního prostředí.

Takže vše opět jen vyšumělo a my jedeme směle dál. Bylo by skutečně na místě, kdyby s vyhodnocením dotazníku byli také seznámeni ti, kteří na něm participovali. Jinak by to totiž mohlo vypadat tak, k vyhodnocení sice došlo, výsledky jsou známy, ale raději se o nich nemluví.

Ryba smrdí od hlavy, ale…

Taky proto si myslím, že mnozí z kolegů už tento dotazník vyplňovat ani nebudou. Jsou už unaveni sliby a řešením problémů, které nakonec vlastně ani nikdo nechce řešit. A hlavně jde o další plýtvání naším volným časem, kterého nazbyt vskutku nemáme. Skladba směn, údržba hnacích vozidel, nástupy a konce našich pracovních výkonů, přípravná a odstavná doba, vyhlášky, aktualizace tabletů, sčítání, SH SAP a podobné záležitosti se už několikrát probíraly, ale bohužel bez nějakého většího úspěchu. Vycházím ze zkušenosti a praktických znalostí u ČD a. s., ale od kolegů vím, že se podobné problémy týkají i jiných dopravců. Většinu těchto problémů jsem popsal už v loňském roce v čísle 22 ZS a v dvojčísle 23-24 ZS. Ryba sice smrdí od hlavy, ale hlavním viníkem přesto je vždy jen strojvedoucí. Při každé MU se mu vyčte úplně všechno, co měl a neměl dělat. Ale nad hlavní otázkou, proč k tomu došlo, se už nikdo nezamyslí. Pokud objednavatelé dopravy, tedy ministerstvo dopravy a krajské úřady) budou mít ve smlouvách nereálné požadavky vůči provozním možnostem dopravců, bude tento stav nadále pokračovat.

Není to tak dávno, co bývalý pan generální ředitel Bednárik prohlásil, že udělá radikální řez v oživení firmy a propustí až 40 procent administrativních pracovníků. Kdo to nakonec „schytal“, všichni už víme. My všichni podřízení, tedy strojvedoucí, strojmistři, pokladní atd. Pokrátily se směny a opět se „osekal“ provoz. Ostatní patrně zůstali ve svých kancelářích. A činnost tohoto řídícího aparátu vidíte sami v mnoha prohraných soutěžích o zadání dopravních výkonů, v pokutách, které dopravci dostávají od krajů a v současné době i při problému s ECM. Všichni to věděli, co bude následovat a věděli to s předstihem několika let. Kdo vyvodí nějaké důsledky za neodpovědnost, jež vedla k těmto negativním dopadům? Jsem si vlastně jistý, že opět nikdo, a to je pak přece hlavní chybou, že nikdo z vrcholových manažerů nenese za nic žádnou odpovědnost!

A tak bez váhání nahradíme pětivozový rychlík motorovým vozem 814 a tuto jednotku zase motorovými vozy 810 a strojvedoucím navíc na postrk. Všechno nakonec „nějak funguje“ funguje, sice horko těžko jedeme, ale přece jen jedeme. A vše je opět v pořádku a poskytujeme služby na nejvyšší úrovni. Tedy alespoň to tak navenek prezentujeme...

Zkus si to!

Teď bych se ještě vrátil k tomu úvodem zmíněnému dotazníku. Některé otázky jsou vytvořeny tak, jako by jeho tvůrce nebyl nikdy v provozu, nebo neměl ponětí, kdo je vlastně strojvedoucí. Jedna z takových otázek v dotazníku byla: Máte dostatečný čas na přípravnou a odstavnou dobu HV? Nejlepší odpovědí by bylo, kdyby si to každý, kdo se takto vyptává, sám vyzkoušel v praxi a šel do provozu třeba na dva měsíce. Vždyť na to, že jsou neúnosně zkráceny nástupy a konce upozorňujeme už delší dobu. Pokud mám poctivě připravit stroj, zkontrolovat strojovnu, pojezd, hasicí zařízení, udělat ZBHV, aktualizovat tablet a přečíst vyhlášky, tak určitě stávající doba vymezená na tuto činnost je naprosto nedostačující.

Za těchto okolností tak vlastně raději vědomě porušíme nějaký ten předpis, abychom včas vyjeli. Nesmí se ovšem nic stát, jinak hlavním viníkem jsme opět my a ne zaměstnavatel, který nám tuto pomyslnou oprátku nasazuje na krk. A odstavná doba je totéž. Přivezeme nějaké minuty zpoždění, celou směnu máme nějaké potíže se strojem. Odstavit soupravu, sjednat posun do depa, vystát frontu u nafty a pak zjistíme, že konec směny byl už před půlhodinou. Pak se není čemu divit, že většina kolegů ani nezastaví na prohlížecím kanále, vypne baterie a rychle maže domů. (pozn. red. – autor v době psaní materiálu nemohl vědět, že o odstavných dobách vyvolala FSČR jednání, na jehož základě proběhlo měření časů konkrétních řad drážních vozidel v rámci přípravných a odstavných dob)

Na vyhláškách mě nejvíce fascinuje, že po přečtení celého padesátistránkového předpisu objeví se na konci objeví ikona s nápisem: „Potvrďte, že jste se s daným dokumentem seznámil a že tomu rozumíte.” I kdybych tuto vyhlášku stihl celou přečíst, pořád by tam ještě měla být ikona, která by obsahovala nápis, že jsem si vyhlášku přečetl, ale ne všemu, co je v ní uvedeno, rozumím.

Takže udělám klik a celou odpovědnost tak beru zase na sebe. Bohužel na oné vyhlášce pracují tři lidé asi několik hodin, protože v hlavičce je napsáno: navrhl a zpracoval, ověřil a schválil. Tři jména, protože na jednoho je to asi moc a musel by za svůj výtvor nést patřičnou odpovědnost, kdežto já už ji nyní mám jen na sobě, protože jsem vše odklikal, a letím na peron. A samozřejmě sám. Nikdo mně nenavrhuje a neschvaluje, že mám tam a tam zastavit a na volno projet. A to už vlak přijíždí, výpravčí za mnou běží s rozkazem na dvě strany A4. Mám minutu na vystřídání s kolegou a na přečtení rozkazu, který obsahuje rozkaz Z, Op, stahovačky a vypínačky zároveň.

Výpravčí už je nervózní, protože ještě nepodepisuju, ale stále čtu rozkaz. „Dělej, nemám jen tebe. A pokud tomu dáš zpoždění, nebudou zachovány přípoje,“ zní z jeho úst. Rozjíždím vlak směr Přerov. Ještě jsem ani nevyzkoušel brzdu a volá dispečer: „Pane strojvedoucí, proč jste přidal tři minuty zpoždění navíc? Jak to mám zdůvodnit?“ V ten moment ho mám chuť poslat do patřičných míst.

Nevidí nebo nechtějí vidět

Při předávce jsem zjistil, že jsou na soupravě polepeny všechny dveře na 1. voze z důvodu podpětí a na řídicím voze je pro změnu plná, a tudíž nefunkční fekální jímka a z toho důvodu i zablokované dveře od WC. Za jízdy řeším se strojmistrem, co s tím provedeme, a já doufám, že vydrží aspoň hnací vozidlo. Obraty v konečných stanicích jsou do 15 min, takže hned spěchám na druhou stranu a rychle pryč.

Vůbec tedy nevím, proč tato provokativní otázka byla nastolena, protože zaměstnavatelé (z informací od kolegů, zaměstnaných u jiných dopravců než já lze konstatovat, že podobně špatné podmínky se týkají strojvedoucích u všech dopravců.) naše problémy dobře znají, ale asi je nevidí anebo nechtějí vidět. A to jsou jen některé problémy, které odvádí pozornost strojvedoucího. Ostatní vyhlášky zde už řešit nechci, protože jsou svým způsobem vlastně bezvýznamné, jako je třeba vyhláška na pitný režim obsahující několik stran, nebo upozornění, že jsem neprovedl hodnocení vzdělávací akce.

Další dotazníkovou otázkou byl technický stav hnacích vozidel. K tomuto tématu je taky zbytečné se vracet. Kolem oprav už bylo popsáno mnoho papíru. Strojvedoucí píšou v prostředí ČD a. s. požadavky přes aplikaci SH SAP. Důkladné opravy se ale většinou nestihnou udělat, a tak se provede jen to nejnutnější a s HV rychle do provozu! V této aplikaci není ani žádná zpětná vazba, na což je dlouhodobě upozorňováno. Mnohé kolegy pak odradí některé drobné opravy vůbec psát.

Tak by se dalo popsat mnoho dalších problémů, nejen ze strany strojvedoucích, ale i strojmistrů a vlakových čet. Ty například neustále provádějí sčítání. Když ne cestujících, tak kola a kočárky, nebo psy a kočky a neví čeho všeho ještě. Nakonec se stejně zruší ten nejvíce vytížený spoj a dojde k rozvázání dalších přípojů. Nemluvě o výlukách. Na některých tratích je výluková činnost už zcela neúnosná (což samozřejmě nejde na vrub dopravců). Autobusy jezdí a na trati se přitom nic neděje. Každý rok jsou uzavřeny na dva měsíce a po otevření vyjedeme na nezměněný tankodrom. Taková „pohoda“ na pracovišti určitě nebude eliminovat další MU!

Nějak to dopadne

Až bude Federace strojvůdců pro nás na kolektivním vyjednávání bojovat o každou korunu a zaměstnavatelé bude stále tvrdit, že jsou v těžké finanční situaci, že nám nemohou pokrýt dokonce ani inflaci, je potřeba si opět položit otázku, kdo vlastně dopravce drží stále ještě nad vodou a jestli jsme pro to schopni něco udělat. Šetřit se totiž dá jinde. Třeba zeštíhlit řídící aparáty firem, omezit nesmyslné výluky (zcela v gesci SŽ) a racionálně se snažit dostat cestující do vlaků. Situace na železnici totiž není tak růžová, jak by se mohlo zdát při sledování reklamy, ve které pan Koloťuk baví celou republiku.

Vlastní silou a s pozdravem všem kolegům a čtenářům těchto řádků

Martin Urbánek

Jeden příklad z mé praxe

Mám nástup v 9:09 hod a střídání na ose s příjezdem vlaku v 9:24 hod s minutovým pobytem. Tedy mám na vše úkony 15 min. Nahlásím se strojmistrovi a zapnu aktualizace v tabletu. Naběhne několik vyhlášek a informací o výlukách. Hledám rychle, co platí pro mě, a nikoliv jinou trať, kde jsem nikdy nejel a ke které informace nepotřebuji. Pak otevřu vyhlášky a vyskočí na mě Opatření ředitele 018 č. 3/2021 - Pilotní provoz – Použití systému stranově selektivního odblokování nástupních dveří na vlacích osobní dopravy. Popis funkce SSOD/LAT. Na to navazuje další vyhláška ředitele 018 č. 6/2018 – Používání zařízení TB0 na vlacích osobní dopravy. První vyhláška je v podstatě předpis o cca 50 stránkách a druhý cca o 30 stránkách. Pokud by byl někdo alespoň částečně v obraze, jaké má strojvedoucí povinnosti, tak by se stupidně nemohl dotazovat na dostatečnou přípravnou dobu! Navíc, když na tento problém neustále upozorňujeme. **(mur)**

Náš každodenní železniční provoz pod lupou

O železnici vzhůru nohama (3)

(dokončení ze strany 3)

Výstražný kolík pro přejezdy

Jeho podobu uváděl starý předpis D1 v čl. 1409 a nový v kapitole XII, díl 2, čl. 387, odst. 1 – vždy je vyobrazen tak, že shora začíná červeným polem. Jeden choceňský kolega, který už dnes užívá zaslouženého důchodu, se mě kdysi ptal, jak má být ten kolík správně otočen. Že na trati 517E Choceň – Litomyšl vidí obě varianty – jednou je shora s bílým polem, podruhé s červeným. V předpisu jsme dohledali vyobrazení, následně pak Zdeněk informoval příslušného traťmistra a všechny Výstražné kolíky s pochybnou návěstí byly otočeny do správné podoby, jak ukládá předpis D1. A co ostatní tratě?

Obrázek 1 dokládá, že Výstražný kolík byl otočen vzhůru nohama i před přejezdem P344 nedaleko zastávky Studánka na trati 543D Aš – Hranice v Čechách. Stejně tak před přejezdem P2438 ve směru od Vraňan do Lužce nad Vltavou na trati 530B, kdysi také na trati 502B ve směru od Třebestovic na Poříčany (dnes je již přejezd P4936 zabezpečen PZZ). A možná na dalších místech, o kterých nevím.

Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa

Tato návěstidla se hojně vyskytují na trati 316A Přerov – Břeclav, jedná se o stejný typ kolíku, nebo obdélníkové desky postavené na kratší straně, jak popisuji výše, jen musí být doplnění indexem „D“, od nového předpisu D1 indexem „T“ - viz čl. 164, odst. 1. Jak dokládá obrázek č. 2, za odjezdu ze žst. Tlumačov na Hulín před km 162,2 byly ještě na začátku dubna 2022 u sloupů TV č. 180 a 179 umístěné Výstražné kolíky s dočasnou platností pro pracovní místa, z nichž ten vlevo byl otočen vzhůru nohama a odporoval tak vyobrazení v čl. 1414 starého předpisu D1. Aby toho nebylo málo, tak v téže stanici na otrokovickém záhlaví byly oba Výstražné kolíky s dočasnou platností také vzhůru nohama.

Označení hlavních návěstidel

Označovací pásy návěstidel, která platí jen pro jízdu vlaku, začínají shora bílým polem, tedy přesně opačně, než je to u Výstražných kolíků. Podobu přinášel starý předpis D1 v čl. 724, nový v čl. 80, odst. 9. Jak dokládá obrázek č. 3, vjezdové návěstidlo L v km 5,444 v žst. Újezd u Chocně na trati 505A mělo pás otočený vzhůru nohama. Opačně byl také ještě vloni otočen horní díl označovacího pásu na oddílovém návěstidle 2So hlásky Míkov v km 366,390 mezi Mělníkem a žst. Všetaty na trati 503A, takže ve spojení se spodním dílem vytvářel předpisem D1 nepovolené označení hlavního návěstidla. Přesně opačně byly otočeny i označovací pásy vjezdových návěstidel na krakorci ve výhybně Dluhonice ve směru od Prosenic (trať 309E) – nyní jsou návěstidla zakryta černou fólií kvůli jejich neaktivování, což nařizuje nový předpis D1. Zlý skřítek řádí i mezi seřaďovacími návěstidly – ta stožárová mají označovací pás, který shora začíná bílým polem (viz starý předpis D1, čl. 1539, nový předpis čl. 183, odst. 7). Jak dokládá obrázek č. 4, v obvodu stanice Brno jih se v km 1,814 nachází návěstidlo Se116, jehož pás je také vzhůru nohama. Opačně byl také ještě letos v lednu otočen vrchní díl označovacího pásu na Se9 v žst. Mosty u Jablunkova (trať 301A), takže ve spojení s dolním dílem vytvářel předpisem D1 nepovolené označení seřaďovacího návěstidla.

I číslice mají svou předepsanou grafickou podobu, tahle osmička na Předvěstníku N u Libčic nad Vltavou jaksi neseděla. *Foto autor*

Předvěstník x Předvěstní štít

I elementární znalosti geometrie musejí mít traťoví dělníci, když umisťují na trať Předvěstník N, nebo Předvěstní štít. U toho prvně jmenovaného návěstidla směřuje trojúhelník špicí dolů, u toho druhého návěstidla špicí nahoru včetně doplnění stožáru dvěma žlutými odrazkami kruhového tvaru šikmo pod sebou, přičemž levá má být výše. Kolikrát jsem už viděl na tratích žlutý trojúhelník otočený přesně opačně, než měl být? Problém ale nastává ve chvíli, kdy je spolu s trojúhelníkem potřeba otočit i číslici v něm. Záměna šestky v devítku může být fatální. Ale potrápí i obyčejná osmička – jak dokládá obrázek č. 5. Zde je zobrazen Předvěstník N 8 (osmička je vzhůru nohama, její velké „bříško“ má být dole) na sloupu TV č. 261 v km 429,2 trati 527A – konkrétně 1. TK od Roztok u Prahy na Libčice nad Vltavou. Když jsme u těch obrácených osmiček, kolik jsem jich napočítal na Předvěstních štítech v obou směrech před stanicí Poříčany na trati 501A? Ale objevuje se i na značení hlavních návěstidel – na takových, kde se štítek skládá z jednotlivých dílků (např. odjezdové návěstidlo S8 v žst. Nymburk hlavní nádraží, i na něm je osmička vzhůru nohama).

Závěrem

Třídílné pokračování obsáhlé reportáže je ve finále. Vážná témata o stavu české železnice odlehčená nyní obrazovými přílohami, které dokazují neznalost předpisu D1 u těch, u kterých bychom to očekávali obzvlášť – u zaměstnanců státní organizace SŽ. Možná bude řada čtenářů vnímat tyto podněty jen jako okrajové marginálie, které neohrožují bezpečnost železničního provozu. Ano, souhlasím, bohužel to jsou ale drobné mozaiky, které se spojují ve velké problémy našeho drážního světa. Prostě a jednoduše – železnice vzhůru nohama

Kamil Bureš

Evžen Mikolajek: Kdo zakáže dělené šichty, tomu strojvůdci postaví sochu a pozlatí ji

Chce to hlavně klidnou hlavu

Nabízíme první díl rozhovorů se strojvůdci. Prvním odvážlivcem, který neměl obavy se svěřit se svým profesním i osobním životem, je šternberský fíra Carga Evžen Mikolajek. A ještě na vysvětlenou - s tázaným se autor zná, takže se rozhodl nepředstírat, že si s ním vyká.

Jak se máš?
Máme se velmi dobře, myslím, že mluvíš se spokojeným a šťastným člověkem.

Co tě přivedlo k dráze, fírovskému řemeslu?
S velkou pravděpodobností to je skutečnost, že jsem již pátá generace v naší rodně, která na dráze pracuje. Samozřejmě v tom je také zásluha několika kamarádů, že jsem se já sám osobně k práci na dráze dostal v ten správný čas, za což jim patří mé srdečné poděkování.

Byla to jen tradice, nebo taky špetka romantiky?
Tradice je určitě pěkná věc, ale nesmím také zapomenout na skutečnost, že dráha byla vždy slušným a váženým zaměstnavatelem. I v dobách nedávných i současných ekonomických turbulencí si myslím, že jsme na tom velmi dobře. Romantiku zcela jistě nemůžeme vynechat. Vždyť kdo z nás jako malý nemával na vlaky a nekoukal obdivně na všechno to, co se na kolejích hýbe.

> “
> Nemůžeš vést mašinu a být naštvaný na půlku lidí kolem sebe. To je zaručená cesta do průšvihu.

Jaké tratě jsi chtěl jezdit?
Hlavně lokálky a vedlejší tratě. Možná někdo údivem pozvedá obočí, ale koridor přenechám jiným. Samozřejmě na něm také jedu, ale lokálky jsou pro mne zajímavější.

Jaké mašiny můžeš vést a proč?
Mohu vést jak lokomotivy nezávislé trakce, tak i elektrické trakce.

Které jsou lepší, horší a proč? Které máš raději?
To se tak nedá říct. Každému vyhovuje něco jiného. Já ale dávám přednost nezávislé trakci

Máš nějaký oblíbený typ?
Mam rád řadu 731.

Začínal jsi na posunu, jak na to vzpomínáš?
Začátky byly velmi krušné, protože asi po čtrnácti dnech jsem za jed né silné bouřky projel červenou. Mladý, vyjukaný, dnes bych tu situaci řešil naprosto jinak. I to přináší život začínajícího strojvůdce.

Toužil jsi po řízení osobních vlaků?
Vždy mne přitahovaly nákladní vlaky a posun. Něco jsem si na osobních vlacích „najezdil“ ale na těch nákladních jsem spokojenější.

Měl jsi například chuť řídit rychlovlak? Proč ano, proč ne?
Nikdy jsem netoužil řítit se s EC či IC nebo Pendolinem po koridoru. K vysokým rychlostem mám opravdu respekt a smekám před všemi kolegy, co tohle zvládají.

Jsi dnes u Carga, má to nějaké výhody? Víš, jakou šichtu budeš mít pozítří?
Něco vím, něco zase ne. Záleží na druhu výkonu, na který jsme každý nasazení. Já jsem ve dne zařazený na vystřídacím posunu, takže náplň každé směny je překvapení. V noci jsem na klasickém staničním posunu. Mohu také pracovat jako strojmistr a jednou, dvakrát do měsíce mám „za okýnkem“ také směnu.

Pověz něco o tom, co tě nejvíc štve na tvém povolání?
Pokud mám použít slovo „štve“, tak to je rozhodně častá nekázeň těch, co se pohybují na silnicích, které křižují trať. Tohle je zřejmě věc, která vytáčí více strojvůdců. To se snažím formulovat velice slušně. Normálně bych volil jiná slova…

A co máš naopak nejraději?
Spolupráci s dobrými lidmi, kteří jsou naladění na stejnou vlnu, jako já. To je nejdůležitější. Nemůžeš vést mašinu a být naštvaný na polovinu lidí kolem sebe. To je zaručená cesta do průšvihu.

Kterou větu od strojmistra slyšíš nejméně rád?
Záludná otázka vzhledem k tomu, že jsem také občasný strojmistr. Ale vzhledem k tomu, že v Olomouci jsme takové menší provozní pracoviště, snažím se vyjít vstříc, když je opravdu potřeba zaskočit za nemocného kolegu, nebo když někdo potřebuje vyměnit směnu. Samozřejmě, ne vždy to jde.

Mně by asi ničily dělené šichty, občas noční, půl ranní, jak to vypadá v praxi?
Je pravda, že tento způsob práce a života není pro každého. Je to náročné a pokud chci toto povolání dělat, musím si umět tělo nastavit na náročný provoz. Je pravda, že nástupy do práce mezi desátou hodinou noční a čtvrtou až pátou hodinou ranní jsou opravdu velmi náročné a bylo by rozhodně potřebné, aby jich co nejvíc zmizelo. Dělené směny nikdo nemá rád, protože jsi v práci ale nepočítají se ti hodiny do pracovní doby. Komu se podaří je zakázat, tomu bychom měli nechat postavit sochu a pozlatit.

Proč je nedostatek strojvedoucích?
V devadesátých letech se téměř žádné kurzy pro strojvedoucí nedělaly. S omezováním výkonů, bylo strojvedoucích mnoho a propouštěli se. Dnes starší kolegové odchází postupně do důchodu a není náhrada. Už před dvaceti lety, když jsem byl na kurzu pro strojvedoucí já – byl to druhý kurs po mnoha a mnoha letech – přednášející upozorňovali, že tato situace nastane. Dalším vlivem je také současný nárůst dopravy. Po útlumu v devadesátých letech osobní doprava každoročně stoupá, stejně tak i doprava nákladní. Což je určitě dobře. Bohužel to na strojvedoucí přináší nebývalý tlak na to, aby všechny vlaky odjely, někdy i za každou cenu.

Víš, co by drahám obecně mohlo pomoci?
Určitě upravit legislativu tak, aby strojvedoucí nemohli být přetěžovaní. Zcela jistě také nepomáhá tlak ohledně pravidelných ZOZ. Tady vidím možnost, jak celé tyto zkoušky posunout trochu jinam, tak, aby se někteří kolegové nebudili v noci hrůzou z faktu, že za nějaký čas, k těmto zkouškám jdou.

Když jedeš ze Šternberka do práce v Olomouci poznáš podle stylu jízdy, kdo mašinu vede?
Já už tu spoustu nových kolegů, co jsou v osobní dopravě ani osobně neznám, takže se moc nedívám, kdo zrovna „jede“. Ale je pravda, že styl jízdy lze hodně poznat podle toho, jak kdo brzdí před zastávkou a na kterém místě začíná brzdit.

Jedna pikantní - jak je to s malou a velkou potřebou? Musíš vydržet, máte na tuto situaci nějaký manuál?
Je to jednoduché. Musíš využít příležitost, protože až bude potřeba, příležitost být nemusí.

Z tebe se stane také strojmistr. Kdy to bude a co bys chtěl v té práci dělat lépe?
Stane se to zřejmě během dvou let. Ale co jde v této práci dělat lépe, to je těžké říct. Protože v Olomouci strojmistr dělá jak personálního, tak strojového dohromady, užije si na směně velmi často hodně krušné chvíle, kdy chybí jak lidé, tak i stroje. Lépe neuděláš nic, protože jsou situace, které nevymyslíš ani nenaplánuješ a ony nastanou. Ty je musíš umět vyřešit, a to nejlépe okamžitě. Takže to chce hlavně klidnou hlavu.

Je mezi lidmi na železnici rivalita podle firmy, za kterou jezdí?
Ne, to si nemyslím. Já zamávám každému kolegovi, co jede proti mně, nebo se vidíme na jakémkoli nádraží v mašině jakékoli barvy. Všichni chceme jít na konci směny domů. Rivalita může být ve sportu, ale na kolejích by neměla existovat.

Pojďme nyní do Šternberka k Mikolajkovým. Jak to nesou, že manžel a táta není moc doma?
Někdy to je náročné, manželka musí zvládat spoustu věcí. Děti si zvykly, že na sobotní nebo nedělní výlety jezdí občas jen s maminkou. Myslím si ale, že všichni chápou mou práci takovou, jakou mám a snažíme se jeden druhému pomáhat, jak to jen jde. Musím na tomto místě velmi vyzdvihnout svou manželku Radanku, která je pro mne velkou oporou. Velmi jí za to děkuji a jsem opravdu šťastný, že ji vedle sebe už pětadvacet let mám.

A ke sportu, který aktivně děláš. Co tě motivovalo k hraní a trénování florbalu?
Je to kolektivní sport a ten tě mimo jiné učí odpovědnosti nejen k sobě, ale také ke kolektivu, kterého jsi součástí. Florbal mne baví a mám z něj radost. K trenérské praxi mne přivedly moje děti, které ho v pěti letech – některé i dřív – samy začaly hrát. Máš dvě možnosti. Buď se budeš dívat, nebo se jim budeš věnovat. Zvolil jsem druhou možnost. Trénuji už dlouho hlavně mladší děti. Když vidím, že děti, co do našeho klubu chodí, mají radost a baví je to a jsou dobrá parta, je to přesně ten pocit, který jako trenér máš mít.

Píšeš, vyšly ti nějaké knížky. Pochlub se, jaké a proč se tomuto věnuješ?
Jedna knížka byla povídka, druhá byla o výchově v rodině. Píšu, když mám čas, to je hlavně v zimě. Teď mám nějaké knihy rozepsané, hlavně romány pro děti. Něco mám již hotového a po mnoha a úpravách se snažím najít vydavatele. Píšu proto, jelikož mám spoustu nápadů a snažím se to nějak využít. Třeba tím někomu, kdo si mé výtvory přečte, udělám radost.

Zalitoval jsi někdy fírovského řemesla?
Ne, nikdy jsem nelitoval. Ale odpovědně mohu říct, že kdybych o tom, co to znamená být strojvůdcem, věděl před dvaceti lety, co vím dnes, asi bych se rozmýšlel důkladněji.

Kdy ti bylo v mašině nejhůř?
Když jsem jednou na směně opravdu zkolaboval a přijela pro mne rychlá. Moc si z toho nepamatuji, ale ten kolaps přišel hodně rychle. To jsem měl velký strach. Byl to kolaps z vedra, které panovalo a i přes pitný režim to dopadlo, jak dopadlo. Stálo mne to několik týdnu různých vyšetření, ale nakonec mne pustili zpátky.

A kdy nejlíp?
Už jsem to naznačil v začátku rozhovoru. Když pracuješ s lidmi, se kterými si rozumíš a víš, že si navzájem pomůžete. Je to o důvěře. A samozřejmě nemohu nevzpomenout na děti, které jsou hodně vděčné a na každém nádraží i u kolejí je jich hodně. Když jim odpovím na jejich zamávání a vykouzlím jím tím úsměv, nemůžete chtít víc.

Komu bych měl položit otázky příště?
Měl bych tip na Jakuba Fialku, svého kolegu ve společnosti ČD Cargo. Je to také obyčejný kluk, co si plní své sny - strojvedoucí moderních trakcí, topič a budoucí parní fíra. Nadšenec do železniční historie a parních lokomotiv.

Za rozhovor a vstřícnost poděkoval Martin Ježek

Evžen Mikolajek se narodil 26. dubna 1971 v Hustopečích u Brna. Absolvoval strojní průmyslovku v Brně. Ve strojvůdcovské profesi vedl jak osobní, tak nákladní vlaky, ale nejraději pracuje na posunu. S manželkou Radankou vychovává pět dětí. Je trenérem florbalu a věnuje se také psaní literatury.

Foto Martin Ježek

Společenská rubrika

V krátké době po sobě oslavili své velké životní jubileum 50 let hned dva členové FSČR Most. Prvním byl 13. května pan **Františ- šek Anděl**, strojvedoucí ČD, bývalý předseda mostecké organizace. Druhým oslavencem byl 6. července pan **Martin Schütz**, strojvedoucí ČD. Oběma kolegům a hlavně oslavencům blahopřejeme s přáním mnoho šťastných kilometrů jak na kolejích v práci, tak i Frantovi na kole. Hodně zdraví a životní pohody přeje výbor a ostatní strojvedoucí ZO FS Most.

*

22. června ukončil ze zdravotních důvodů, po celoživotní práci na železnici svoji kariéru náš kolega a kamarád pan **Petr Elsner**, strojvedoucí ČDC a člen ZO FS Turnov. Do dalších let mu chceme popřát hlavně tolik potřebné zdraví, pohodu a hodně úspěchů při včelaření.Kamarádi a kolegové z Turnova.

*

V minulých měsících tohoto roku ukončili svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD CARGO a odešli do předčasného důchodu chomutovští kolegové a členové naší základní organizace. Byli to od 26. května pan **Jaroslav Vlček** a od 3. července pan **Jiří Fábera**. Za odvedenou práci bychom tímto chtěli oběma poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku jim popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To vše mu přejí všichni ze ZO FS Chomutov.

29. června 2022 oslavil své 75. narozeniny člen FSČR ZO Trutnov kolega **Josef Šíl,** strojvůdce společností ČSD / ČD a. s., který po dosažení důchodového věku jezdil ještě u firem Viamont a GVTR na lokálních tratích až do října loňského roku. Přejeme Pepovi do dalších pevné zdraví a mnoho radostí s modelovou železnicí v trutnovském Klubu železničních modelářů, jehož je dlouholetým členem. Za všechny Brutus.

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk 20. července odešel do důchodu náš kolega **Petr Hüblbauer**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

*

Během letošních prázdnin oslavili jubileum 60 let dva členové ZO FS Meziměstí. Dne 20.července to byl pan **Libor Franc**, strojvedoucí ČD ,strojová stanice Trutnov a následně 12. srpna to byl pan **Jan Feranec**, strojvedoucí ČD, SLČ Náchod. Do dalšího spokojeného života oběma jubilantům hodně elánu, štěstí a především zdraví, přejí výbor a členové ZO FS Meziměstí.

*

Dne 25. července oslavil svoji první padesátku krnovský strojvedoucí v opavských službách pan **Tomáš Adámek**. Do dalších let štěstí,zdraví,pohodu v profesním i soukromém životě a hodně ujetých kilometru na svoji motorce přejí členové a výbor ZO FS Krnov.

*

27. července 2022 oslavil své 65. narozeniny bývalý strojvůdce společnosti Cargo na penzi náš kolega **Evžen Stránský**, sportovec a železniční modelář. Pevné zdraví a pohodu do dalších let přeje za všechny trutnováky Brutus.

*

V měsíci červenci oslavil významné životní jubileum a to rovných 60 let stojvedoucí ČDC ze ZO Valašské Meziříčí **Pavel Večeřa**. Všechno nejlěpší hodně zdraví a štěstí do dalších let přeje výbor a ostatní členové.

*

V červenci oslavil své šedesáté narozeniny dlouholetý člen ZO FS Tanvald a kolega **Juraj Macík**. Členové výboru i základní organizace mu přejí do dalších let hodně štěstí, pevné zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

Koncem července oslavil jubilejních šedesát náš kolega, strojvedoucí instruktor **Jaromír Ptošek** z PJ Ostrava. Jarda je člověk mnoha zájmu, proto přejeme hodně zdraví, štěstí, žádnou nudu a ať se nadále daří do všeho do čeho se pustíš Jardo. Kolegové ze ZO Jablunkov.

*

V srpnu oslaví významné životní jubileum 60 let strojvedoucí ČD ze ZO Valašské Meziříčí **Miroslav Pospíšil** a 50 let strojvedoucí ČD **Martin Šustal** ze stejné ZO. Oběma oslavencům přeje výbor a ostatní členové hodně zdraví a štěstí do dalších let.

*

V ZO FSČR Čerčany oslavil 1. srpna 75 let. **Václav Houška** Vše nejlepší!

*

Dne 3. srpna 2022 oslavil pan **Daniel Trčka** , strojvůdce a člen ZO FS Horažďovice předměstí 40. výročí narození. Přání k narozeninám v srpnu patří také našemu kolegovi, strojvedoucímu panu **Rudolfu Michlovi**, který slavil 14. srpna své 60. narozeniny.Všem jubilantům srdečně gratulujeme, přejeme hlavně pevné zdraví, hodně štěstí, osobní i pracovní pohody. Výbor a členové ZO FS Horažďovice a všichni kamarádi.

*

Dne 4. srpna oslavil krásné životní výročí 60 let pan **Jaroslav Vincour**, strojvedoucí, dlouholetý člen Prezídia FS ČR a jeho víceprezident a také člen ZO FS Šumperk. Jarda na četné žádosti o bližší informace z osobního i pracovního života reagoval velice skromně a tudíž mu touto cestou přejeme hlavně pevné zdraví, štěstí a pohodu v osobním i pracovním životě a samozřejmě také pevné nervy při nelehkých jednáních se zaměstnavatelem, které jsou v poslední době horkým letním tématem. Pracovní vytíženost nejlépe vystihuje jeho současná fotografie, kterou nám do Šumperka po delším naléhání poslal. Jardo, tak se na ty oslavy řádně ohol a užij si je v kruhu rodinném, přátel i spolupracovníků! Vše nejlepší do dalších let přeje výbor a všichni členové ZO FS Šumperk! P.S.: Nezapomeň i na lednici v kanceláři své organizace! :-)

K přání se také připojuje Prezídium FSČR v čele s prezidentem Jaroslavem Vondrovicem. Vše nejlepší a hodně zdraví!

*

Dne 4. srpna jsme si připomněli první smutné výročí, kdy při srážce vlaků u Milavčí tragicky zahynul ve věku 58 let laskavý manžel, táta a dědeček, strojvedoucí ČD a člen výboru ZO FSČR Domažlice, pan **František Kubát**. Franta byl kamarádem, který nezkazil žádnou legraci, vždy jednal čestně, poctivě a rozvážně. Zúčastňoval se různých sportovních akcí a některé také organizoval. Byl dlouholetým skautským oddílovým vedoucím, který učil mladou generaci lásce a ochraně přírody.

O to smutnější a bolestnější pro nás bylo zjištění, že na této nešťastné tragické události onoho srpnového rána nenesl žádnou vinu, neporušil žádné ustanovení služebních předpisů. Byl pouze ve špatnou dobu na špatném místě. Děkujeme všem, kteří jste Františka znali a tichou vzpomínkou si jej spolu s námi připomněli.

Milující manželka Miroslava s rodinou, kolegové a kamarádi.

O tom, že je plněn Františkův odkaz (více v minulém vydání ZS), svědčí i jedna z prvních laviček umístěných v přírodě.

*

5. srpna oslaví 60. narozeniny **Roman Korecký**, a 27. srpna oslaví 70. narozeniny **Jaroslav Nevečeřal**, oba strojvůdci ČD. Výbor ZO FS ČR Praha gratuluje k výročí a přeje hodně zdraví.

*

Dne 6.srpna oslaví své 60. narozeniny strojvedoucí ČD a člen ZO FS Chomutov pan **Dušan Gawel**. K tomuto životnímu jubileu mu mnoho štěstí, zdraví a úspěchů v osobním i pracovním životě přejí všichni kamarádi a kolegové chomutovské ZO FS.

*

Dne 7.srpna oslavil své 50. narozeniny kolega Jan Paulus (ČD) a 23. srpna oslavil své 50. narozeniny kolega **Miroslav Rys** (Cargo). Oslavencům k jejich životním výročím srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové.

*

Dne 13.srpna 2022 oslavil své šesté kulatiny náš kolega **Luděk Pecina**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO FSČR Přerov

*

V ZO 107 Ostrava Cargo oslavil **Jiří Janák** 15. srpna 50 let. Hodně zdraví!

*

V ZO FS Děčín jsou tito oslavenci: **Petr Šlaj**, 19. srpna - 40 let, **Jiří Hác**, 31. srpna - 65 let, **Jaroslav Sviták**, 7. srpna - 70 let, **Václav Brabenec**, 23. srpna - 75 let a **Jan Paur**, 4. srpna - 75 let. Gratulujeme!

*

V ZO 088 Ústí nad Labem je oslavencem **Ladislav Pail**, 31. srpna oslavil 50 let.

*

Po dlouholeté službě strojvedoucího, začínali v barvách ČSD a po rozdělení ve službě u společnosti Cargo a.s., nyní odchází na zasloužený odpočinek členové jihlavské organizace FS, pan **Petr Jára** a pan **Rudolf Doležal**.

Do důchodu jim přejeme pevné zdraví dlouhá léta a spokojenost. Výbor a členové ZOFS Jihlava

*

V letošním roce se dožívají naši dva kolegové **Vladimír Válek** a **Karel Hess** životního jubilea šedesáti let,kolegové z Bohumína jim přejí pevné zdraví a mnoho štěstí do dalších let

Za PP Bohumin Jaromír Pak.

Dne 15. června proběhlo na točně DKV Břeclav poslední slavnostní otočení našeho kolegy **Antonína Walletzkého** s lokomotivou 1293 072-5.

Tonda zde v roce 1977 začínal svou drážní kariéru. Zpočátku ve správkárně, posléze jako pomocník strojvedoucího. Jeho dalším pracovištěm bylo Maloměřické depo, kde složil zákonité zkoušky. Po působení na posunech brněnského hlavního nádraží se přemístil do depa v Horních Heršpicích, kde s krokodýlem a měřícím vozem projezdil republiku od Chebu až po Medzilaborce.

Následoval turnus ve Skalici nad Svitavou, odkud při útlumu vozby byl převeden zpět do Maloměřic na laminátky a Esa se kterými si už moc nezajezdil. Pod hrozbou nadbytečnosti opustil Tonda ČD a odešel pracovat k agentuře Strojvůdci.cz. Drážní kariéru ukončil v dresu RCC CZ na řadách 1216, 2016 a 1293.

Toníku, přejeme Ti v dalších letech zaslouženého odpočinku pohodu, klid a pevné zdraví. Bylo nám ctí s Tebou spolupracovat.

Za všechny kolegy výbor ZO RCC.

Náš „Renďa“ jde do důchodu

Čtyřicet devět let. to je v životě poměrně dlouhá doba. Když k tomu jako přidanou hodnotu připojíte skutečnost, že celých těchto mnoho let stráví jeden člověk u jednoho zaměstnavatele, je to úctyhodný výkon stojící za zaznamenání. Tohoto výkonu v těchto týdnech dosáhl náš strojmistr PP ČD-Cargo Olomouc, **Reinhard „Renďa“ Pavlík**. Jak se mu to podařilo? „V patnácti letech jsem po nástupu do učení v tehdejším Lokomotivním depu Ostrava dostal do nové občanky první razítko zaměstnavatele a s různými obměnami mi zůstalo celý profesní život.“

Učební obor byl následující: elektromechanik kolejových vozidel. „Renďa“ byl natolik úspěšným žákem, že mu jeho zaměstnavatel nabídnul denní tříleté studium na železniční průmyslové škole v Šumperku. Po zdárném odmaturování měl před sebou tři možnosti. Buď pokračovat na VŠ dopravní v Žilině, nebo se stát technikem v LD Ostrava, nebo v tomto depu zahájit kurzy a všechny potřebné školení na strojvedoucího. „Renďa“ se rozhodl pro třetí možnost a tak velmi brzo složil zákonité zkoušky v elektrické trakci. Od té doby v Ostravě a okolí vykonával svou profesi a vypadalo to, že se na tomto faktu nic dalšího měnit nebude.Život si však ještě držel určitá překvapení a jedním z nich byla skutečnost, že se vznikem společnosti ČD-Cargo přišla i zásadní změna. „Renďa“ se stěhoval ze severu k Olomouci, kde v tehdejší nově vzniklé PJ Olomouc ČD-Cargo, dostal nabídku na vykonávání funkce strojmistra. Zkoušky následovaly téměř okamžitě a v této, občas velmi nevděčné profesi zůstal až do posledního dne měsíce června tohoto roku, kdy usedl do strojmistrovské židle naposledy.

Za účasti kolegů z PP ČD-Cargo Olomouc, které zahrnuje i obvody Přerova a Valašského Meziříčí, jsme s „Renďou“ slavnostně rozloučili na Zahradní slavnosti, které pravidelně pořádáme při významných výročích kolegů. Nemohli jsmeopomenout slavnostní poslední otočení na točně olomouckého depa v den poslední směny.

„Renďo“, srdečně děkujeme za roky, co jsi na dráze prožil, za tvůj krásný a přátelský přístup k nám, strojvedoucím. Sám jsi jím byl a víš dobře, co naše profese obnáší a jak je zatraceně těžká. Nezapomněl jsi na to, ani když jsi byl „za okýnkem“. Téměř padesát let věrnosti kolejím je opravdu úctyhodný výkon, který se překonává jen velmi těžce. Přejeme Ti pevné zdraví, štěstí a ještě hodně sil na všechny tvé koníčky a zájmy. Tvoji kolegové strojvedoucí z Olomouce, Přerova i Valašského Meziříčí **Evžen Mikolajek**

Poslední rozloučení

21. července 2022 zemřel ve věku 66 let náš kolega na penzi Oldřich Plecháč, bývalý strojvůdce v Jičíně a strojový strojmistr v Trutnově. Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Za všechny Brutus.

*

Hluboce zarmouceni oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu , že nás navždy opustil kolega Jan Volf. Zemřel 4. srpna 2022 ve věku 79 let. Věnujme mu tichou vzpomínku . Děkuje výbor a členové ZO FS Nymburk.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. DTP a redakce Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 725 926 633. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na mailu redakce zajmystrojvudce@fscr.cz. Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY