



Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Máme potenciál a známe způsoby, jak zaměstnavatele přesvědčit o významu profese strojvedoucí

Vážené kolegyně, vážení kolegové, v uplynulém roce došlo k velké změně v obsazení prezidia Federace strojířů. Čtyři členové prezidia ukončili svoji činnost a po letech dobré práce odešli na zasloužený odpočinek. Z řad zkušených předstevů a členů výborů základních organizací byli zvoleni jejich nástupci, kteří tak dostali možnost zúročit své zkušenosti z jednání na úrovni vedení DKV a provozních jednotek. Velikost obměny byla ještě umocněna změnou, k níž došlo i na postu prezidenta.

Přes uvedené skutečnosti se podařilo úspěšně navázat na činnost předchozího prezidia a dotáhnout do konce rozpracované úkoly, například přípravu a zveřejnění otázek pro zkoušku odborné způsobilosti, zajištění 12. tarifního stupně pro strojmistry u ČD apod. Rovněž převzetí běžné agendy, kterou je připomínkováni důležitých materiálů na úrovni Ministerstva dopravy, Správy železniční dopravní cesty, Českých drah a ČD Cargo, kontrola bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, poradenství při ztrátě zdravotní způsobilosti nebo řešení problémů při aplikaci podnikových kolektivních smluv na provozních jednotkách, proběhlo bez vážných problémů.

Jednou z našich hlavních priorit zůstává bezpečná, spolehlivá a kvalitní drážní doprava, a tak se prezidium i v novém složení aktivně zapojilo do spolupráce s výrobcí zabezpečovací techniky a se sdruženími, jež podporují rozvoj a prosperitu železnice.

Díky tomu, že kolegyně odcházející od národních dopravců ČD a ČDC zůstávají v mnoha případech členy FSČR, ať už jako členové svých původních základních organizací, či základních organizací založených u nových zaměstnavatelů, řešilo prezidium i zde na základě jejich požadavků řadu problémů pracovního a sociálního charakteru.

Smutnou skutečností a našim neúspěchem je nastalá situace v základní organizaci Volary. Přes veškerou snahu prezidia o pomoc při přechodu zaměstnanců Českých drah k jinému dopravci se většina tamních členů nechala „motivovat“ novým zaměstnavatelem k ukončení členství ve Federaci strojířů a ke vstupu do firemních odborů. Naštěstí se tyto ztráty daří kompenzovat nově vzniklým členstvím kolegů z jiných soukromých společností, kteří chápou smysl, cíle a význam profesní odborové organizace.

Každoročním vrcholem činnosti prezidia bývá vyjednávání podnikových kolektivních smluv. I letos pracovaly vyjednávací týmy Federace strojířů u společností ČD, ČDC a SŽDC. Pod vlivem předvolebních slibů některých politických stran a největší odborové centrály v zemi se zaměstnanci těšili na mimořádné, možná i dvojciferné navýšení mezd. Předvolební bublina ovšem splaskla a vrátila nás všechny do reality. A tak dvojciferné navýšení mezd možná dosáhnou firmy, u nichž mzdy dlouhodobě stagnovaly, nebo tam, kde se finanční ohodnocení zaměstnanců pohybuje lehce nad úrovní mzdy minimální.

Na rozdíl od SŽDC bylo kolektivní vyjednávání u společností ČD Cargo a Českých drah ještě v prosinci završeno podpisem podnikové kolektivní smlouvy. Nechci se rozepisovat o dosažených výsledcích, to jistě udělají vedoucí vyjednávacích týmů. Věřím, že se nám podaří u námi zastupovaných profesí udržet trend nárůstu mezd na úrovni předchozích tří let.

Závěrem chci ještě připomenout, že kolektivní vyjednávání u Českých drah probíhalo ve stínu schváleného Retenčního programu ČD. Ten vyvolal mezi našimi členy řadu emotivních reakcí. Jednou z našich podmínek

podpisu podnikové kolektivní smlouvy bylo, aby celková výše stabilizačního příspěvku profesí zařazených do retenčního programu byla snížena o mzdový nárůst dosažený vyjednáním o Podnikové kolektivní smlouvě ČD na rok 2018 a takto uspořené objem mzdových prostředků aby byl použit ke stabilizaci ostatních nedostatkových profesí, především strojvedoucí.

O tom, zda bude profese strojvedoucí označena při vyhodnocení retenčního programu jako nedostatková, se rozhodne v provozu. Nepomůže tomu užívání hanlivých výrazů při hodnocení polovičatých

Ohlédnutí za finále kolektivního vyjednávání u ČD

Letošní kolektivní vyjednávání u akciové společnosti České dráhy bylo ovlivněno rozhodnutím představenstva řešit údajnou krizovou situaci v některých profesích u této naší firmy. A to formou nábory a stabilizace.

Proč v souvislosti s hodnocením přijaté podnikové kolektivní smlouvy opět musím vzpomenout onen, pro nás v některých aspektech stále dost nešťastně přijatý záměr stabilizace zaměstnanců? Protože v podstatě v poslední den jednání o podobě kolektivní smlouvy jsme vedení společnosti předložili návrh, že úspory ve mzdových prostředcích určených na retenční program budou v průběhu letošního roku přerozděleny pro profese, jež je třeba rovněž

stabilizovat. Nepochybujeme o tom, že právě profese strojvedoucí, zastupovaná Federací strojířů, která jako jediná tuto podmínku u kolektivního jednání vznesla, bude do čerpání tohoto programu v podstatě rovněž zařazena.

Kolektivní smlouva na letošní rok tedy nakonec přinese zaměstnancům ČD v oblasti finanční:

- ❖ 4,5% nárůst ve mzdových tarifech ve třídách 1 až 12, 2% nárůst v TS 13 až 16,
- ❖ navýšení příplatků za So-Ne a noc o 1%,
- ❖ navýšení přesčasového příplatku o 2%,
- ❖ jednorázovou odměnu vyplacenou v měsíci lednu,
- ❖ nově zavedenou odměnu za každý odpočinek na lůžku mezi dvěma směny ve výši 100 Kč,
- ❖ navýšení stravného (5–12 hod. + 13 Kč, 12–18 hod. + 22 Kč, nad 18 hod. + 35 Kč),
- ❖ navýšení odměny za krátkou směnu (stravenka),
- ❖ nově zavedené pásmo v příplatku za roky (+ 35 roků),
- ❖ příplatek za dělenou směnu upraven, pouze pásmo 50% prům. výdělku,
- ❖ navýšení ceny stravenky z 80 Kč na 100 Kč.

Kromě těchto mzdových úprav došlo dle našeho názoru k významným úpravám v některých textových pasážích kolektivní smlouvy, které ve svém důsledku mohou znamenat zlepšení podmínek „volného času“ zejména u strojvedoucí, a to:

- ❖ prodloužení směny zasahující do dvou kalendářních dnů na 9 hodin,
- ❖ limitaci minimálního odpočinku, zasahuje-li do této doby čas potřebný na noclezu a zpět,
- ❖ změnu charakteru dělených směn v případě zpoždění nebo jiných nepředvídatelných vlivů, klesne-li tato doba pod 60 minut,
- ❖ limitaci počtu dělených směn jak pro zaměstnance letmo, tak pro turnusové strojvedoucí v kalendářním měsíci,
- ❖ úpravu tzv. víkendového volna pro zaměstnance letmo.

Do kolektivní smlouvy bylo dále zpracováno opatření Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra týkající se možnosti přiblížení léčebných procedur při absolvování KOP.

Úplné znění Podnikové kolektivní smlouvy ČD, a.s. na rok 2018 bude pro členy naší odborové organizace k dispozici na webu FSČR a rovněž bude při aktualizaci služebních tabletů nahráno jako nová aplikace.

V nejbližších týdnech budeme na členských schůzích FSČR a na jednotlivých oblastních radách předstevů hodnotit celkový nárůst mezd, který jako každý rok budeme nejlépe porovnávat po obdržení mzdových údajů.

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



Ranní nedělní odpočinek ve Valašském Meziříčí. Na své další nasazení čekají lokomotivy 130.023, 123.027, 122.036, 363.065, 754.016 a místní „Buchary“ 742.263 a 742.102. Na levé straně záběru je na postřik těžkého nákladního vlaku se dřevem nachystáno ostravské „Eso“ 363.014. Snímek je z desátého prosince 2017. Text a foto: Aleš Krška, ZO FS Otrokovice

Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo jako výsledek racionální dohody

Osmnáctého prosince, tedy pouhý týden před vánočními svátky, byla předstevstvem Ivanem Bednářkem a zástupci všech odborových centrálních působících u ČD Cargo podepsána Podniková kolektivní smlouva ČD na rok 2018 (PKS). Tímto podpisem byl završen maraton téměř dvouměsíčního kolektivního vyjednávání, během kterého často nezaznívaly stejné názory, a tak bylo i poměrně složité dopsat se ke shodě na způsobu řešení projednávané problematiky. Rozhodně lze ale říci, že zvláště v závěrečný den naše vyjednávání už probíhalo v duchu společné snahy dojít k cíli. A to ať už ze strany zaměstnavatele,

tak i zástupců odborových centrálních. Bylo zřejmé, že všichni účastníci jednání mají snahu nalézt společný konsenzus u všech do té doby neuzavřených bodů PKS, především pak v oblasti navýšení mezd.

Po dlouhém jednání tedy došlo i k dohodě o mzdovém nárůstu o 4,5 procenta a bylo rovněž přijato rozhodnutí, že jako bonus za dosažení kladného hospodářského výsledku společnosti ČD Cargo v roce 2017 všichni její zaměstnanci obdrží jednorázovou odměnu ve výši 3 000 Kč. Dále byly navýšeny některé části v příplatkové sféře, a to především u motivačních složek, a byla také zavedena zvláštní odměna ke dni dalšího životního

jubilea, a to při dosažení 60 let věku zaměstnance ČDC.

Na základě nové vyhlášky MPSV byly dále zvýšeny náhrady výdajů při pracovní cestě u zaměstnanců ve specifikovaných zaměstnáních a také nominální hodnota stravenek. Pravidla pro poskytování KOP nedoznala podstatných změn, avšak celá tato kapitola byla převedena do nové interní normy. Tato norma je nedílnou součástí nové podnikové kolektivní smlouvy.

Ke změně došlo v oblasti jízdních výhod ve vlacích ČD a IN Karty s aplikací INPLUS. Spoluúčast zaměstnance na tomto benefitu bude 1 100 Kč bez rozlišení jednotlivých

kategorií. Zároveň se tento benefit rozšiřuje i na rodinné příslušníky, avšak bez příspěvku zaměstnavatele.

S ohledem na vývoj ekonomické situace akciové společnosti ČD Cargo a jejich investičních záměrů v roce 2018, zejména pokud jde o modernizaci vozového parku anebo zlepšování pracovních podmínek zaměstnanců, lze přijatý nárůst mezd považovat za výsledek racionální dohody všech partnerů zainteresovaných na takto uzavřeném kolektivním vyjednávání.

Jiří Šafařík, vedoucí vyjednávacího týmu FSČR při ČDC

Povstaňte a poslyšte rozsudek ...

Bohužel i tato slova slyšávají naši kolegové, když stojí před soudem jako obžalovaní ze zavinění nebo spoluzavinění mimořádné události. Tak tomu bylo i po MU, vážné nehodě, ze soboty 14. července 2007 v Čerčanech, kdy R 633 v čele s lokomotivou 363 053-0 najel na odstavenou elektrickou jednotku pro vlak Os 9122. Při MU byl usmrcen strojvedoucí jednotky ř. 451 a zraněno šest osob. Hmotná škoda přesáhla čtyři miliony korun. Pro trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti byli odsouzeni výpravčí, signalista a strojvedoucí R 633. Strojvedoucí nedodržel podmínky jízdy podle rozhledových poměrů... Viz článek Přívolávací návěst: Volno do průřívku? v č. 13-14/2014 Zájmu strojvůdce.

Nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů bylo i bezprostřední příčinou MU kategorie „nehoda“ z neděle 9. dubna 2017 v 01.18:45 hod., kdy Lv 43398 (lok. 372.006-7) najel v km 8,833 mezi žst Děčín-Prostřední Žleb a Dolní Žleb na trati 083 na konec vlaku Pn 48378. Při MU došlo ke zranění strojvůdce Lv 43398 a hmotné škodě 2 279 787 Kč.

Data zaznamenaná registračním rychloměrem s elektronickým záznamem dat přibližuje nehodový děj: 01.17:39 - Lv 43398 zastavil 30m před oddílovým návěstidlem AB 2-81 s návěstí Stjž. 01.17:44 Lv byl uveden do pohybu. 01.17:51 Lv minul rychlostí 28 km/h úroveň návěstidla AB 2-81. 01.17:53 Lv zvýšil rychlost nad 30 km/h. 01.18:09 Lv dosáhl rychlostí 52 km/h. 01.18:35 Lv dosáhl rychlostí 60 km/h. Nacházel se ve vzdálenosti 134m před místem vzniku MU. 01.18:36 při rychlosti 60 km/h bylo zavedeno rychlostní brzdní. Lv se nacházel 114m před místem vzniku MU. 01.18:43 ve vzdálenosti 12m před místem vzniku MU byla brzděním snížena rychlost na 30 km/h. 01.18:45 při rychlosti 16 km/h narazil Lv 43398 a hmotné škodě Pn 48378.

Strojvedoucí Lv 43398 porušil články 65, 66 a 2572 předpisu SŽDC D 1. Dále zásadním způsobem porušil pohraniční ujednání mezi DB Netz a SŽDC pro přechod Děčín-Bad Schandau, kde je v části II B Místní prováděcí a doplňující ustanovení pro provádění železničního provozu mimo jiné uvedeno: „... Musí předpokládat překážku a jet podle rozhledových poměrů tak, aby mohl zastavit za všech okolností včas před kolejovými vozidly, popř. podle možnosti před jinou překážkou; rychlost 30 km/h nesmí být překročena až k následujícímu hlavnímu návěstidlu...“ Citované ujednání mezi DB Netz a SŽDC stanovuje odchýlně od čl. 66 předpisu SŽDC D1 maximální rychlost při jízdě podle rozhledových poměrů na 30 km/h. Jsem přesvědčen, že definování rychlosti 30 km/h při jízdě podle rozhledových poměrů jako rychlosti maximální je optimální pro takovou dopravní situaci. Článek 66 předpisu SŽDC D1 dovolující jet při jízdě podle rozhledových poměrů až rychlostí 100 km/h považují za ohrožující bezpečnost provozu! Nepodléhejte, vážení kolegové, svodu

takovou rychlostí při jízdě podle rozhledových poměrů jet. Také nezapomínejte, že jízda podle rozhledových poměrů končí až v úrovni návěstidla, na kterém je návěstní znak další jízdy dovolující – nikoliv v jakékoliv vzdálenosti před ním, odkud tuto návěst vidíme. Pokud je však další jízda dovolována návěstí Přívolávací návěst (PN), podmínky jízdy podle rozhledových poměrů samozřejmě trvají.

Nezapomínejte také na to, že při náhradě škody způsobené zaměstnancem pojišťovna ne ve všech případech hraje plnou výši škody a zaměstnavatel požaduje spoluúčast zaměstnance. Ta může podle § 257 odst. 2 zákoníku práce činit až čtyřpůlnásobek jeho průměrného měsíčního výdělku před porušením povinnosti, kterým způsobil škodu.

V titulku tohoto zamyšlení je uvedeno: Povstaňte a poslyšte rozsudek ... Byl jsem mnohokrát přítomen v soudní síni, kde tato slova zazněla při odsouzení dopravních zaměstnanců. Nepřeji nikomu, aby se na těchto místech v postavení obžalovaného ocitl.

Vladimír Selucký

Poznámka: Při zpracování článku bylo použito veřejně přístupné Závěrečné zprávy Drážní inspekce ČR.

Dvojí loučení se službou na železnici

Na naší redakci se v minulých týdnech obrátilo několik kolegů, které zaujala informace, že příspěvky Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (Pojišťovna 211) jejím pojištěncům na lázeňskou péči (v podmínkách železnice komplexní ozdravné pobyty – KOP) již napříště nebudou poskytovány prostřednictvím zaměstnavatele, ale pouze adresně, přímo konkrétním pojištěncům – klientům ZPMV. Redakci Zájmu strojvůdce se podařilo získat stanovisko tiskové mluvčí Hany Kadečkové, jež vysvětluje, na co konkrétní mohou být tyto finanční prostředky během lázeňských pobytů či zmíněných KOP využity.

Dohodu o spolupráci uzavřely národní bezpečnostní úřady pro železnici České a Polské republiky. Pomůže především v koordinování dozorových aktivit a sdílení informací, které jsou důležité pro zachování bezpečnosti železničního provozu. Dohoda se zaměří především na společnou metodiku hodnocení při procesu získávání osvědčení



Příspěvky Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra budou poskytovány přímo klientům

„Správní rada ZP MV ČR na svém pondělním zasedání 20. listopadu schválila změnu formy poskytnutí příspěvku ZP MV ČR jejím klientům – zaměstnancům ČD a ČD Cargo a SŽDC – na ozdravné pobyty (OP).

Příspěvek od ZPMV ČR v maximální výši 1 500 Kč nebude napříště pojišťovnou poskytován lázněm, ale přímo konkrétnímu zaměstnanci – pojištěnci ZPMV ČR, a to po absolvování OP.

Příspěvek bude poskytován na to samé, na co byl poskytován dosud, tedy na zdravotní

Ústí nad Labem a od 15. června 1977 se stal strojvedoucím. Třináctého prosince s lokomotivou 130.026-8 ČD Cargo (na snímku Aloise Sedlaříka) odvezl své poslední vlaky 53964 do Světce, Lv 66672 do Třebušic a z Třebušic vlak 66363 (Řečany) do Ústí nad Labem.

Poslední směnu na samém sklonku roku 2017 odpracoval i strojvůdce ČD Cargo Vlastimil Elich.

Na snímku Aloise Sedlaříka je na stanovišti lokomotivy 123.020-0. Také tento náš kolega po absolvování středního odborného učiliště v Sobědruhách nastoupil v roce 1972 do lokomotivního depa Ústí nad Labem a od roku 1978 zde pracoval jako strojvedoucí. Své poslední vlaky 62504/60103 vedl na trase Ústí nad Labem–Most–Ústí nad Labem.

Seznam procedur bude pojištěnci sdělen před nástupem na KOP spolu s poukazem od zaměstnavatele ČD, ČD Cargo a SŽDC, aby si mohl procedury nad rámec veřejného zdravotního pojištění a nad rámec KOP zakoupit a potom požádat ZP o „refundaci“ až do již zmíněné maximální výše 1 500 Kč.

Dohoda národních železničních bezpečnostních úřadů o spolupráci

zachování vysoké kvality bezpečnosti na železnici důležité. Mezi ně patří například informování druhé strany o seznamu subjektů zodpovědných za údržbu, sdílení informací a výsledků kontrol, o železničních podnicích, které mají vydány příslušné bezpečnostní certifikáty pro obě země nebo analýzy železničních nehod a incidentů.

„V případě závažných zjištění, která mohou mít vliv na bezpečnost, se budeme neprodleně informovat a vzájemně koordinovat případný

postup či postih dotčeného dopravce. To samé platí i pro všechny technické nebo legislativní problémy v procesu schvalování drážních vozidel provozovaných v Česku a Polsku,“ prozradil další bod vzájemné spolupráce ředitel sekce provozně-technické Drážního úřadu Ondřej Fanta.

Českou delegaci vedl ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář, polskou delegaci místopředseda Úřadu pro železniční dopravu Kamil Wilde, oba pak také dohodu svými podpisy stvrdili. (M.N.)

Překážky v práci s náhradou mzdy nebo bez náhrady mzdy, které lze využít

Na základě žádosti našich kolegů i v Zájmech strojvůdce zveřejňujeme informační servis prezidia Federace strojvůdců ČR, který byl do všech ZO rozeslán 20. listopadu 2017.

Zákon číslo 262/2006 Sb., jímž se vydává zákoník práce, v platném znění

a) § 191 – Důležité osobní překážky: Zaměstnavatel je povinen omluvit nepřítomnost zaměstnance v práci po dobu jeho **dočasné pracovní neschopnosti** podle zvláštních právních předpisů, po dobu karantény nařízené podle zvláštního právního předpisu, po dobu **mateřské nebo rodičovské dovolené**, po dobu **ošetřování dítěte mladšího než 10 let nebo jiného člena domácnosti** v případech podle § 39 zákona o nemocenském pojištění a po dobu **péče o dítě mladší než 10 let** z důvodů stanovených v § 39 zákona o nemocenském pojištění nebo z důvodu, kdy se fyzická osoba, která o dítě jinak pečuje, podrobila vyšetření nebo ošetření u poskytovatele zdravotních služeb, které nebylo možno zabezpečit mimo pracovní dobu zaměstnance, a proto nemůže o dítě pečovat.

b) § 199 – Jiné důležité osobní překážky v práci:

1. Nemůže-li zaměstnanec konat práci pro jiné důležité osobní překážky v práci týkající se jeho osoby, než jsou uvedeny v § 191, je zaměstnavatel povinen poskytnout mu nejméně ve stanoveném rozsahu pracovní volno a ve stanovených případech i náhradu mzdy nebo platu podle odstavce 2. Náhrada mzdy nebo platu přísluší ve výši průměrného výdělku.

2. Vláda stanoví nařízením okruh překážek v práci podle odstavce 1, rozsah pracovního volna, případy, ve kterých přísluší náhrada mzdy nebo platu, včetně případného spolurozhodování odborové organizace o vyslání zaměstnanců na **pohřeb spoluzaměstnance**, a to i vůči zaměstnancům, kteří neppracují na pracovišti zaměstnavatele, ale podle dohodnutých podmínek pro

něj vykonávají práce v pracovní době, kterou si sami rozvrhují (§ 317).

c) § 203 – Jiné úkony v obecném zájmu:

1) Bod d): K činnosti dárcé při odběru krve a při aferéze; přísluší pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku za dobu cesty k odběru, odběru, cesty zpět a zotavení po odběru, pokud tyto skutečnosti zasahují do pracovní doby v rámci 24 hodin od nástupu cesty k odběru. Pokud na cestu k odběru, na odběr a cestu zpět nestačí 24 hodin, přísluší pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku za prokázanou nezbytně nutnou další dobu, pokud zasahuje do pracovní doby. Nedojde-li k odběru, přísluší pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku jen za prokázanou nezbytně nutnou dobu nepřítomnosti v práci.

2) Bod e): K činnosti dárcé dalších biologických materiálů; přísluší pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku za dobu cesty k odběru, odběru, cesty zpět a zotavení po odběru, pokud uvedené skutečnosti zasahují do pracovní doby v rámci 48 hodin od nástupu cesty k odběru. Podle charakteru odběru a zdravotního stavu dárcy může lékař určit, že pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku se zkracuje nebo prodlužuje; při prodloužení však nejvýše po dobu zasahující do pracovní doby v rámci 96 hodin od nástupu cesty k odběru. Nedojde-li k odběru, přísluší pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku jen za prokázanou nezbytně nutnou dobu nepřítomnosti v práci.

d) § 204 Pracovní volno související s branou povinností

1. Zaměstnanec přísluší od zaměstnavatele pracovní volno v nezbytně nutném rozsahu, je-li zaměstnanec povinen dostavit se k příslušnému vojenskému správnímu úřadu v souvislosti s výkonem branné povinnosti.

2. Zaměstnanec přísluší od zaměstnavatele pracovní volno v nezbytně nutném rozsahu rovněž

po dobu, kterou potřebuje na cestu do místa povolání a dobu výkonu vojenského cvičení nebo výjimečného vojenského cvičení.

3. Náhrada mzdy nebo platu za pracovní volno související s brannou povinností podle odstavců 1 a 2 hraje ve výši průměrného výdělku příslušný vojenský správní úřad.

Nařízení vlády číslo 590/2006 Sb. Okruh a rozsah jiných důležitých osobních překážek v práci – příloha

1. Vyšetření nebo ošetření:

a) Pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu se poskytne na nezbytně nutnou dobu, bylo-li vyšetření nebo ošetření provedeno ve zdravotnickém zařízení, které je ve smluvním vztahu ke zdravotní pojišťovně, kterou si zaměstnanec zvolil, a které je nejbližší bydliště nebo pracoviště zaměstnance a je schopné potřebnou zdravotní péči poskytnout (dále jen „nejbližší zdravotnické zařízení“), pokud vyšetření nebo ošetření nebylo možné provést mimo pracovní dobu.

b) Bylo-li vyšetření nebo ošetření provedeno v jiném než nejbližším zdravotnickém zařízení, poskytne se pracovní volno na nezbytně nutnou dobu; náhrada mzdy nebo platu však přísluší nejvýše za dobu podle písmene a).

2. Pracovnílékařská prohlídka, vyšetření nebo očkování související s výkonem práce: Pracovní volno na nezbytně nutnou dobu se poskytne zaměstnanci, který se podrobil pracovnílékařské prohlídce, vyšetření nebo očkování souvisejícím s výkonem práce v rozsahu stanoveném zvláštními právními předpisy nebo rozhodnutím příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.

3. Přerušení dopravního provozu nebo zpoždění hromadných dopravních prostředků: Pracovní volno bez náhrady mzdy nebo platu se poskytne na nezbytně nutnou dobu pro nepředvídané přerušení dopravního provozu nebo zpoždění hromadných dopravních prostředků, nemohl-li zaměstnanec dosáhnout včas místa pracoviště jiným přiměřeným způsobem.

4. Znemohnutí cesty do zaměstnání: Pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu na nezbytně nutnou dobu, nejvýše na 1 den, se poskytne

zaměstnanci těžce zdravotně postiženému pro znemožnění cesty do zaměstnání z povětrnostních důvodů nehromadným dopravním prostředkem, který tento zaměstnanec používá.

5. Svatba: Pracovní volno se poskytne na 2 dny na vlastní svatbu, z toho 1 den k účasti na svatebním obřadu; **náhrada mzdy nebo platu přísluší však pouze za 1 den. Pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu se poskytne rodiči na 1 den k účasti na svatbě dítěte** a ve stejném rozsahu se poskytne pracovní volno bez náhrady mzdy nebo platu dítěti při svatbě rodiče. Náhrada mzdy nebo platu podle tohoto bodu přísluší rovněž zaměstnancům uvedeným v § 317 zákoníku práce.

6. Narození dítěte: Pracovní volno se poskytne na nezbytně nutnou dobu – **a) s náhradou mzdy nebo platu k převozu manželky (družky) do zdravotnického zařízení a zpět; b) bez náhrady mzdy nebo platu k účasti při porodu manželky (družky).**

7. Úmrtí: Pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu se – a) 2 dny při úmrtí manžela, druhá nebo dítěte a na další den k účasti na pohřbu těchto osob; b) 1 den k účasti na pohřbu rodiče a sourozence zaměstnance, rodiče a sourozence jeho manželky, jakož i manžela dítěte nebo manželky sourozence zaměstnance a na další den, jestliže zaměstnanec obstarává pohřeb těchto osob; c) nezbytně nutnou dobu, nejvýše na 1 den, k účasti na pohřbu prarodiče nebo vnuka zaměstnance nebo prarodiče jeho manžela nebo jiné osoby, která sice nepatří k uvedeným fyzickým osobám, ale žila se zaměstnancem v době úmrtí v domácnosti, a na další den, jestliže zaměstnanec obstarává pohřeb těchto osob. Náhrada mzdy nebo platu podle tohoto bodu přísluší rovněž zaměstnancům uvedeným v § 317 zákoníku práce.

8. Doprovod:

a) Pracovní volno k doprovodu rodinného příslušníka do zdravotnického zařízení k vyšetření nebo ošetření při náhlém onemocnění nebo úrazu a k předem stanovenému vyšetření, ošetření nebo léčbě se poskytne jen jednomu z rodinných příslušníků na nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na 1 den, byl-li doprovod nezbytný a uvedené úkony nebylo možno provést mimo pracovní dobu.

1. s náhradou mzdy nebo platu, jde-li o doprovod manžela, druhá nebo dítěte, jakož i rodiče a prarodiče zaměstnance nebo jeho manželky; má-li zaměstnanec nárok na ošetřovné z nemocenského pojištění, nepřislouží mu náhrada mzdy nebo platu;

2. bez náhrady mzdy nebo platu, jde-li o ostatní rodinné příslušníky.

b) Pracovní volno k doprovodu zdravotně postiženého dítěte do zařízení sociálních služeb nebo do školy nebo školského zařízení samostatně zřízených pro žáky se zdravotním postižením s internálním provozem a zpět se poskytne jen jednomu z rodinných příslušníků, a to s náhradou mzdy nebo platu na nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na 6 pracovních dnů v kalendářním roce.

c) Pracovní volno k doprovodu dítěte do školského poradenského zařízení ke zjištění speciálních vzdělávacích potřeb dítěte se poskytne jen jednomu z rodinných příslušníků na nezbytně nutnou dobu bez náhrady mzdy nebo platu. Pro účely tohoto bodu se rodinnými příslušníky rozumí fyzické osoby uvedené v bodě 7.

9. Pohřeb spoluzaměstnance: Pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu se poskytne na nezbytně nutnou dobu zaměstnancům, kteří se zúčastní pohřbu spoluzaměstnance; tyto zaměstnance určí zaměstnavatel nebo zaměstnavatel v dohodě s odborovou organizací.

10. Přestěhování: Pracovní volno bez náhrady mzdy nebo platu se poskytne na nezbytně nutnou dobu, nejvýše na 2 dny při přestěhování zaměstnance, který má vlastní bytové zařízení; jde-li o přestěhování v zájmu zaměstnavatele, poskytne se pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu. Náhrada mzdy nebo platu podle tohoto bodu přísluší rovněž zaměstnancům uvedeným v § 317 zákoníku práce.

11. Vyhledání nového zaměstnání: Pracovní volno bez náhrady mzdy nebo platu před skončením pracovního poměru se poskytne na nezbytně nutnou dobu, nejvýše na 1 půlden v týdnu, po dobu odpovídající výpovědní době v délce dvou měsíců. Ve stejném rozsahu se poskytne pracovní volno s náhradou mzdy nebo platu před skončením pracovního poměru výpovědí danou zaměstnavatelem z důvodů uvedených v § 52 písm. a) až e) zákoníku práce, nebo dohodou z těchto důvodů. Pracovní volno je možné se souhlasem zaměstnavatele slučovat.

Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD a ZSSK

Tímto informujeme držitele zaměstnanec-
kých jízdních výhod, že byl podepsán dodatek
č. 17 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízd-
ních výhod mezi Českými drahami, a.s. (dále jen
ČD) a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s.
(dále jen ZSSK), kterým se prodlužuje platnost
ustanovení dodatku č. 16 do 31. května 2018.

In Karty s platnou aplikací železniční
průkazka pro rok 2017 opravují jejich dr-
žitelé k cestování ve vlacích ZSSK v soula-
du s pokynem **Vzájemné uznávání jízdních
výhod ČD, a.s. a ZSSK, a.s. pro rok 2017**
(č.j. 4032/2016-O10, ze dne 19. 12. 2016) až
do 31. května 2018.

O dalších změnách budeme průběžně
informovat.

(šp)

Opatření grémia skupiny GS

Informujeme Vás, že na základě rozhodnutí
grémia skupiny GS (*Gemeinsame Schlafwagen-
dienste*) se od 10. 12. 2017 nevztahuje možnost
použití 30% GS slevy na lehátkové a lůžkové
příplatky pro cestující s jízdenkou FIP na sou-
kromé cesty.

Toto opatření se týká jízdy ve všech lehátko-
vých a lůžkových vozech zúčastněných doprav-
ců na GS nabídkě ve vzájemné přepravě. Mezi
zúčastněné dopravce patří ČD, ZSSK, PKP IC,
MÁV-Start, BDŽ a ZPCG. Toto opatření se nijak
nedotkne Sousedské přepravy ČD-ZSSK, kde
zůstávají v platnosti stávající podmínky a ceny
lehátek/lůžek se v tomto případě nemění.

V případě nástupu do lehátkového nebo lůž-
kového vozu ČD s příplatkem s GS slevou, bude
přivodcem servisní organizace proveden dopl-
tek do plné ceny příplatku. V případě nástupu
do vozů zúčastněných dopravců (i v případě

vozu GS v tranzitu přes ČR) s příplatkem s GS
slevou bude proveden u cestujících s jízdenkou
FIP doplatek do plné ceny a eventuální přírůžka
dle podmínek jednotlivých dopravců.

S účinností od 10. 12. 2017 postačuje v od-
dílech Deluxe jízdenka FIP pro 2. vozovou tří-
du. Pro lůžkové/lehátkové příplatky, zakoupené
v předprodeji před 10. 12. 2017 je k původní ceně
Deluxe vyžadována jízdenka 1. třídy.

Ceník příplatků (v EUR) pro přímé vlaky/vozy
z/do ČR bez GS slevy pro cestující s jízdenkou
FIP, které lze zakoupit pouze v mezinárodních po-
kladnách ČD a u smluvních partnerů ČD, uvádíme
v tabulce. Odbavení v e-shopu ČD není možné,
e-shop ČD nenabízí zadání kategorie cestujících s
jízdenkami FIP pro celou zamýšlenou trasu.

Přímý sezónní vlak Praha-Bar není z důvodu
výlukových prací na území Srbska a Černé Hory
v GVD 2017/2018 provozován.

Relace	Vlaky/ vozy	Bc 6	Bc 4	Triple Economy	Double Economy	Single Economy	Triple Deluxe	Double Deluxe	Single Deluxe
Praha – Budapest	476/572, 476; 477, 573/477	13,40	20,00	20,00	30,00	70,00	40,00	50,00	110,00
Praha – Kraków	443/406; 407/442	13,40	20,00	20,00	30,00	70,00	40,00	50,00	110,00
Praha – Warszawa	443/406; 407/442	13,40	20,00	20,00	30,00	70,00	40,00	50,00	110,00
Bohumín – Leba/Hel	402/403	–	–	20,00	30,00	70,00	–	–	–

Vstup Koleje Śląskie do Sdružení FIP

S účinností od 1. ledna 2018 je členem Sdru-
žení FIP železniční společnost **Koleje Śląskie
Sp. z o.o. (KŚ)**. Jízdní doklady FIP budou po-
skytovány držitelům zahraničních jízdních vý-
hod v tomto rozsahu:

Zaměstnanec: 1 jízdenka, mezinárodní průkazka
na slevu jízdného 50%;

Rodinný příslušník zaměstnance: mezinárodní
průkazka na slevu jízdného 50%;

Důchodce: 1 jízdenka po dobu 45 měsíců ná-
sledujících po odchodu do důchodu dotyčného
zaměstnanec-důchodce (pokud tito mohli využívat
volné jízdenky během své aktivní služby); meziná-
rodní průkazka na slevu jízdného 50%;

Rodinný příslušník důchodce: mezinárodní
průkazka na slevu jízdného 50% (pokud tito
mohli využívat volné jízdenky během aktivní
služby důchodce);

Pozůstalí: mezinárodní průkazka na slevu jízd-
ného 50% (pokud tito mohli využívat volné jízd-
enky během aktivní služby zaměstnanec či důchodce).

Happening ve stanici i na trati

Na svatého Martina po ránu, 11. listopadu
2017, se v nádražní hale železniční stanice Františkovy
Lázně shromáždila poněkud neobvyklá
sešlost hovořící směsí českého a německého
jazyka. Saxofonista a jeho kolega s valchou tvo-
řící česko-německé DUO FASANO, harfenistka
Zbýňka Šolcová i s harfou, tančící pár, jehož oděv
vypovídal o dobách, kdy železná opona byla ještě
napůl otevřená, Jiří Werich Petršček, spisovatel,
malíř, muzikanti, účastníci 14denního festivalu
Literární Františkovy Lázně, sponzoři, mediální
partneři... Prostě jen jejich výčet by dal na celou
stránku. A stále přicházeli další a další...

Po úvodních slovech Aleny Vávrové, hlavní or-
ganizátorky festivalu Literární Františkovy Lázně,
se rychle rozjela ta pravá happeningová atmosfé-
ra. Střídal se vystoupení hudební i slovní, občas
přerušovaná náhodnými vstupy dalších účastníků.
Nejčastěji ve chvílích, když se objevila některá
nově přichodící osobnost, kterou vítalo hlasitě skan-
dování jejího jména. Halou se pak ozývalo napří-
klad: „Páral, Páral, Páral...“ (spisovatel Vladimír
Páral) nebo „Jára, Jára, Jára...“ – samozřejmě Ci-
mrman, kterýžto jako největší z umělců, literátů,
hudebníků a vůbec všech Čechů nesměl chybět.
Snad jen drobnou potíž způsobila policejní hlídka,
která se snažila v mnoha zemích hledaného Jaro-
slava „C“ zatknout. Bohužel se neshodli na jeho
podobě, a tak náš velikán opět unikl. A bylo to do-
bré, protože letošní motto festivalu bylo „Zpívání
poezie“, což je Mistrova parketa.

Mnoho dalších hostů přijelo soupravou ha-
ppeningového vlaku z Chebu, který měl za úkol
pod vedením strojvedoucího Jiřího Kotouse, a ob-
líbeného průvodčího „Jarouška“ čili Jaroslava
Klyeisena po přestávce vyrazit se všemi hosty
směrem k německé hranici a dále do bavorské-
ho města Hof. A když už hovoří o železnici,
nesmím zapomenout na železničáře Vladimíra
Omelku, který se nebyvalou měrou o tuto jízdu
zasloužil, Františka Týlšara – zástupce Jihočes-
kého klubu Obce spisovatelů a FISAIC, který je

velkým železničnicko-literárním propagátorem, či
hudebníka Petra Jandů, jehož „Vlak, co nikde ne-
staví“ zná snad každý. Bavorskou literární stranu
zastupovala např. spisovatelka Sabine Dittrich.
Svézt se přijel i františkolázeňský starosta a mno-
ho dalších osobností obou spřátelených regionů.

Po výpravě, kterou byl počtén „Jahodový bás-
ník“ František Týlšar, přesně v 10:20 hodin se dala
souprava, tvořená moderní motorovou jednotkou
Oberpfalzbahn řady 1648, do pohybu. Německý
dopravce zajistil soupravu, ale ani náš „národní do-
pravce České dráhy“ nezůstal stranou. Dodal kvali-
tativní vlakový doprovod i velmi vítané občerstvení
nápoji, které roznášela elegantní vlakuška. Za jízdy
se také rozdávaly dárky od účastníků, zněla živá
hudba, četly se ukázky z poezie. Nezapomenutelné
bylo vystoupení harfenistky Zbýňky Šolcové, s je-
jímž doprovodem zazpívala árii z opery Rigoletto
anglický hudební skladatel a operní mistr Barry
Webb. Zajímavé bylo, že toto bravurní vystoupe-
ní nebylo sečvené, neboť Barry Webb mohl při-
letět jen na dva dny a nenašla se žádná příležitost
ke zkoušce, natož k nacvičení. Když potom vzala
do rukou akustickou kytaru rocková ikona – Petr
Janda, rozepíval se jeho písničkami celý vlak.

K programu se pochvalně vyjádřil také Mistr
Cimrman, který cestu vlakem absolvoval „sedí-
cí, bdící“. A to díky šikovnosti děti ze ZUŠ Járy
Cimrmana Františkovy Lázně, které ho vyrobily.
Do Hofu vlak dorazil včas a bezpečně. Na ná-
stupišti ho již očekávala bavorská delegace, kte-
rá také po krátkém proslovu pozvala účastníky
do historického salonku, kde bylo přichystáno
malé občerstvení a velké překvapení.

Hlavní tváří vlaku letos byla německá spisova-
telka Sabine Dittrich, která se jízdy účastnila už
podruhé. Nyní měla velikou výsadu – ve slavnost-
ním královském salonku jsme pokřtili její knížku
„Potomci mlčení“. Ano, čtete správně – kniha je
opravdu v češtině!

Co jiného napsat na závěr, než slovo děku-
jeme. Děkujeme Českým drahám, jmenovitě
ing. Omelkovi, Alence Vávrové – duši celého
projektu, prostě všem účastníkům... Großen
Dank für Oberpfalzbahn, Sabine Dittrich und an
alle Teilnehmer auch...
-FJB-



Historický nákladní vlak Brno-Maloměřice-Velká n. Veličkou, v čele se „Sergejem“ T 679.1529 v žst Kyjov (foto P. Hromek)

Slavnostní chvíle na Vlárské trati

Železniční trať Brno-Veselí nad Moravou–
Trenčianská Teplá (dnes Slovenská republika) je
známa též pod názvem Vlárská, neboť před kon-
cem své cesty prochází Vlárským průsmykem.
Trať o délce 179 km byla původně stavěna jako
jednokolejná a patří dodnes mezi naše nejdelší
železniční tratě, které nejsou elektrifikovány.

Budována byla postupně, a sice v pěti eta-
pách v 80. letech 19. století jako součást Čes-
komoravské transverzálky. Jednotlivé úseky
byly dávány do provozu postupně: 10. října
1887 úsek Brno–Kyjov, 20. července 1884 Ky-
jov–Bzenec, 4. června 1887 Bzenec–Kunovice
přes Veselí nad Moravou, dále 1. dubna 1883
Kunovice–Uherský Brod a konečně poslední
úsek Uherský Brod–Trenčianská Teplá byl dán
do provozu 28. října 1888. Z Veselí nad Mora-
vou se později stal významný dopravní uzel, ne-
boť odtud vede železnice přes Sudoměřice nad
Moravou až do slovenských Kútů a ve 20. le-
tech minulého století nově vybudovaná trať přes
Myjavu do Nového Mesta nad Váhom.

Vzhledem k narůstajícímu objemu železni-
ční dopravy byla v roce 1937 dána do provozu
druhá kolej v úseku Odbočka Brno–Čermovice–
Veselí nad Mor., úsek z Brna–Čermovic do Brna
hl. n. zůstal dodnes jednokolejný, jakož i trať

z Veselí n. Mor až do Trenčianské Teplé. Pů-
vodní jednokolejný svršek (násep) je dodnes
při dobrém pozorování patrný např. v úsecích
mezi žst Nesovice–Brankovice–Nemotice
nebo Kyjov zast.–žst Vlkůš.

Jako vzpomínku na 130 let od zahájení pro-
vozu uspořádaly České dráhy 21. října 2017
oslavly spojené s jízdu několika historických
vlaků. V 9.05 hod. vyjel z Brna hl. n. parní vlak
v čele s brněnskou 475.101, soupravou osob-
ních „rybáků“ a na postrku opět s brněnskou
T 478.1001.

Jízda ve směru do Veselí pokračovala bez
mimořádností až do doby, kdy se nečekaně za-
stavilo na trati před Bohuslavicemi u Kyjova.
Lokomotivní četa zjistila, že za jízdy došlo k vy-
tečení ojního ložiska na druhé hnací nápravě
na levé straně stroje. Pomalou jízdou se doje-
lo až do žst Kyjov. Podrobnější prohlídka ale uká-
zala, že s takovou závadou nelze dále pokračo-
vat. Parní lokomotiva byla odpojena a do čela
soupravy nastoupila T 478.1001. V Kyjově,
na vedlejší koleji blíž k bývalé traťové distanci,
už také čekal historický nákladní vlak se „Serge-
jem“ T 679.1529, vypravěný z Brna-Maloměřic
v 6.40 hod., přes Veselí (příjezd) do Velké nad
Veličkou (12.35–13.25) a zpět do Brna.

Z Kyjova se tak pokračovalo se zpožděním
do Veselí n. Mor., odtud po objetí soupravy
přes Sudoměřice n. Mor. a Rohatec do Hodo-
nína, kde teprve došlo k vyrovnání zpoždění.
Odjezd z Hodonína byl stanoven na 13.17
a přes Veselí se pokračovalo až do Velké nad
Veličkou (14.27). Po delším pobytu s odjez-
dem v 15.25 se opět přes Veselí n. Mor. přijelo
do Brna hl. n. (18.14).

K vidění byla i další dnes už historická
vozidla. Např. na Sp 1732 „Žuráň“ ze Staré-
ho Města u Uh. Hradiště s příjezdem do Brna
hl. n. v 18.33 byla nasazena veselská T 478.1002
se třemi vozy 050 Bmx. Na MOs 2710/2717
z Vrbovců do Hodonína a zpět do Velké nad
Vel. byly k vidění dnes už také historické mo-
torové vozy M 286.0001+vložený Bmx 050+
M 262.0018.

Poděkování patří všem, jež tuto pěknou
akci připravili. Zejména děti byly ale poněkud
zklamány, že si více neužily parní lokomotivy.
Nám starším už zbyly jen vzpomínky, např.
na „Mazutky“ ve veselském depu, na „Kredence-
“ M 262.0, na „Hurvinky“ M 131.1, na řadu
motoráků M 240.0, na dunění dvoudobých mo-
torů „Sergejů“ pod Čachtickým hradem nebo
na stoupání z Nemotic do Brankovic, téměř
vždy s postřekem dalšího „Sergeje“ T 679.1.
Přýč jsou i přímé rychlíky Brno–Trenčianská
Teplá, často i s velkými skupinami lyžařů ces-
tujících až do zasněžených Tater.

Po stránce stavební se mnohde za poslední
léta změnilo. Již dříve byla snesena mecha-
nická návěstidla např. v Bučovicích, Nesovicích,
Uherském Ostrohu, Kunovicích aj. Dnes je
najednou pouze jako odjezdová ve Slavkově
u Brna, zatím kompletně jsou v žst Nemotice
a vjezdová a odjezdová v Kyjově na veselské
okružní a odjezdová v Kyjově na veselské
okružní. Od roku 2015 probíhala postupně
pohládka nového svršku až po žst Nesovice.
Tato stanice a některé zastávky – Křižanovice,
Křenovice dol. n., Marefy byly modernizovány
a v některých úsecích zvýšena trať rychlost
na 100 km/h. Naopak poněkud nešťastně pro-
běhla „rekonstrukce“ žst Uherský Brod, kde
při narušení plynulosti GVD se nemají osobní
vlaky v podstatě kde vykřikovat tak, aby byl
umožněn bezpečný výstup a nástup cestujících.
Také v žst Vlárský průsmyk je to dnes jiné, sta-
niční kolej byly vytrhány, průjezdná zůstala
pouze jedna kolej.

Ale také trochu optimismu, v současné
době prochází nástupišť, kolejiště a odba-
vovací hala (vyzdobena mj. výjevy ze Slo-
vácka) v žst Veselí nad Moravou náročnou
rekonstrukcí. A konstatujeme, že nabídka Os
a Sp vlaků např. z Veselí n. Mor. je bohatá
směrem do Brna, Blynice, Hodonína, Velké
n. Veličkou, Starého Města u Uh. Hradiště.
Spoje mají dobrou návaznost, takže každý
cestující si vybere. Bývalá Vlárská trať je
nyní rozdělena na trať č. 340 Brno–Uher-
ské Hradiště, 341 Staré Město u Uh. Hradi-
ště–Kunovice–Vlárský průsmyk a na krátký
slovenský úsek č. 123 z Vlárského průsmyku
do Trenčianské Teplé. Železniční trať v širo-
kém okruhu od Veselí nad Mor. pro mě jsou
„srdeční záležitostí“ už od dob útlého dětství
a mládí, a proto mohu dobře posoudit jak sou-
časný stav, tak i historii.

Text a foto: Pavel Hromek



Vlak Sp 1732 „Žuráň“ Staré Město u Uh. Hradiště-Brno hl.n. 21. října (T 478.1002 LD Veselí nad Mor.+3 Bmx 050) po příjezdu do jihomoravské Metropole (foto Pavel Hromek)



Parní historický vlak po příjezdu do Kyjova s neschopnou 475.101 LD Brno (foto Pavel Hromek)

Literáři na trati V aneb Próza (Poezie) mezi staničníky

Motto: Železnice je nekonečný příběh...

Literární skupina ČZS FISAIC vyhlašuje
již pátý ročník železniční knižní antologie Li-
teráři na trati, která je příležitostí pro všechny
autory, kterým je námětem, múzou či inspirací
prostředí kolejí, vlaků a cestování. A protože
autorů přibývá, budou letos knihy dvě: **Próza
mezi staničníky** a **Poezie mezi staničníky**.

Podobně jako vloni bude vaším úkolem do-
dání daného počtu stran textu, který se dotýká
železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků
knihy. Uvítáme ukázky z knih, články, poezii
i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotogra-
fie. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou

je naplnění názvu knihy – jsme „Literáři
na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici.

Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si
píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje
dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již
sedmdesátileté party a vytvořme společně
další díl antologie známých i neznámých au-
torů, které spojuje souprava dobře rozjetého
mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvahu
a pojďme do toho! Stojí to za to!

Další informace získáte na webu
<http://fisaic-l.blog.cz/>, e-mailové adrese:
frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle
+420 776 58 2331.

Fanda Týlšar, vedoucí skupiny a tvůrce knihy

Vědeckotechnický sborník ČD

Koncem listopadu vyšlo nové číslo Vědec-
kotechnického sborníku ČD. Je zřejmé, že
na webových stránkách www.ceskedrahy.cz
v sekci *Tiskové centrum – Magaziny a peri-
odika* a přináší 17 příspěvků z oblasti želez-
niční dopravy. Sborník vychází dvakrát ročně
a pravidelně v něm publikují vědci a odbor-
níci z řad zaměstnanců Českých drah, SŽDC,
ale i vysokých škol, veřejných a soukromých
výzkumných ústavů.

V aktuálním čísle najdete mimo jiné příspě-
vky: • Akustická analýza kolejových absorbérů
na pevné jízdní dráze; • Architektura komplex-
ního palubního systému ve vlacích vybavených
vlakovou komunikační sítí Ethernet; • Dopravně-
psychologické posouzení psychické zátěže

výpravcích a traťových dispečerů; • Elektrická
vozba na železnici a obnovitelné zdroje energie;
• Konkurenční pozice železniční osobní do-
pravy na přepravním trhu; • Německý pohled
na regionální a městské kolejové systémy jako
inspiratione pro českou regionální a příměstskou
dopravu; • Projekt Inteligentní vůz v prostře-
dí společnosti ČD Cargo, a.s.; • Výstavba
a rekonstrukce výpravních budov s ohledem
na interoperabilitu a bezpečnost; • Zadávání
veřejných zakázek; • Zhodnocení variant úprav
traťového úseku Veselí nad Lužnicí–Jindřichův
Hradec; • Zkušenosti z přípravy projektu vy-
skorychlostní trati „High Speed Two“ pro
Českou republiku; • Před 60 lety zahájila Vin-
dobona pravidelný provoz.

Dokončení ze ZS č. 23-24/2017

Dlužno říci, že kde začalo směnné obsazení a na každou směnu byla jiná lokomotiva, tam pomocníci umyli okna a jinak nedělali nic. Tedy oproti četám, které měly své lokomotivy v pevném oběhu. To se venek natíral většinou leštěnkou, případně bistrolem. Ten se sice tak neleskl, ale déšť mu tak moc nevalil, jako částem natřeným leštěnkou.

Často si také sami strojvedoucí natírali okraje nárazníku na bílo, někteří i tabulky s číslem lokomotivy. Hlavně na „T“ lokomotivách měli strojvedoucí své recepty na výrobu zkrášlovacích prostředků, „jedů“, jak jsme jim tehdy také říkali, jejichž složení se ovšem vzájemně tajilo.

Toto vše je dnes už minulostí, snad až na někde se vyskytující diesellové lokomotivy v pevném oběhu, a tedy i stabilně obsazené stejnými strojvedoucími. Dnešní zaměstnanec má většinou každou směnu jinou lokomotivu, samé střídání na ose. Pak na tom sedí jak na bedně s dynamitem a čeká, zda dojede. Často totiž vystřídá za jednu směnu několik lokomotiv různých řad. Také proto ani nemůže vzniknout takový srdečný vztah strojvedouce k té „své“ lokomotivě, jak tomu bylo kdysi.

Ve zkratce lze říci, že člověk se stal otrokem moderní techniky. Ono ani na těch dnešních lokomotivách přečpaných elektronikou se moc zásahů dělat nemůže a ani nesmí, i když nároky na teoretické znalosti



Bílé obruče měla v pravidelném provozu i plzeňská 498.009. Na snímku ing. Jaroslava Kocourka z dubna 1969 je na dnes již neexistující točně ve smíchovské výtopně (foto: archiv Z. Hájka)

Před půlstoletím a dnes... Jak to vlastně je?

jsou samozřejmě nepoměrně vyšší, než tomu bylo před 50 lety.

Je fakt, že dnes je pracovní doba kratší než tehdy (bylo 48, pak 46 hod. týdně), ovšem to mohla délka jedné směny být i 15 hodin (při tzv. jednomužce 12 hodin). Turnusy jsou většinou horší, protože směny trvají kratší dobu. Kladem naopak je, že dnes spí při odpočinku na nocležnách strojvedoucí sám a ne, jak tomu bylo kdysi, občas dva až tři firové a ještě z různých dep a s různou dobou nástupu. Jeden jev ale přetrvává: místní zaměstnanci akceptují raději i kratší směny,

hlavně když není nikde žádné spaní. Naopak „venkovani“, zvláště ti, co dojíždějí daleko, mají raději dlouhé šichty i se spaním a pak delší volno.

Také každá trakce má své pro i proti. Popřejme ale hlavně těm dnešním zaměstnancům v profesi strojvedoucí dřívější odchod do důchodu. Hranice dnes stanovená na 65 roků je pro nepřetržité provozy s nerovnoměrně rozloženou pracovní dobou přece jen vysoká!

Především ale přejí svým mladším kolegům mnoho šťastných kilometrů bez mimořádností, to znamená bez poruch, závad a neboh.

Zdeněk Hájek, strojvedoucí v.v.

Velké letohradské točení

Dvanáctého prosince proběhlo v bývalém lokomotivním depu Letohrad velké točení. Do důchodu totiž odcházeli hned čtyři strojvedoucí Českých drah, mezi nimi i dva kolegové z naší základní organizace FS – Josef Žid a Zdeněk Vanžura.

Točna s „Osmsetdesítkou“ a heslem Poslední točení mnohokrát opsala kružnici, než se za hlasitého houkání motoráku zastavila v základní poloze. To byl signál pro firy, kteří pak z motorového vozu vystoupili, aby zaujali pozici pro svoji památeční fotografii. K nim se připojil i kolega Jirka Vábr (rovněž člen letohradské ZO FS), jenž odešel

do penze už o něco dříve během loňského roku. Na snímku jsou zprava tři naši kolegové a členové Federace strojvedouců Josef Žid, Jirka Vábr a Zdeněk Vanžura. Vlevo vedle nich stojí strojvedoucí v.v. Ivan Tlapák a Standa Oplíštil.

Se všemi strojvedoucí a dnes již důchodci se přišlo rozloučit mnoho kolegů, kamarádů, přátel i spolupracovníků. Přejeme všem hodně zdraví, štěstí a spokojeného života a našim kolegům děkujeme za mnoho léta strávená na železnici.

Za ZO FS Letohrad Jirka Adolf



Vysokým leskem opatřená 498.111 v čele vlaku na trase Bratislava–Kolín. Snímek Jiřího Macase byl v polovině 60. let pořízen na trati u dnešní zastávky Brno-Lesná (foto: archiv Z. Hájka)

Čeho třeba vědět o dráze

Titulek tohoto článku je převzat z názvu útlé brožurky, která byla vydána takřka na úplném sklonku existence Rakousko-uherské monarchie. V edici Za vzděláním, jako jedenáctý svazek Knižek pro každého, vyšla nákladem Josefa R. Vilímka v Praze. Pod redakcí prof. dr. P. Zenkla ji napsal JUDr. A. Kroužilka, vrchní komisař C. K. Ministerstva železnic ve Vídni.

Proč to zmiňujeme právě na prahu roku 2018? Samozřejmě to není náhoda. Tímto konstatováním chceme zdůraznit význam železnice, který se v letošním roce, kdy si připomeneme 100. výročí vzniku Československé republiky (1918), a tím i zrození její železné dráhy jako pro náš samostatný stát nepostradatelné instituce, nemůže nepromítnout do obsahu profesního strojvedoučského odborového časopisu.

Nebude to ale jen o tehdejších Československých státních drahách (ČSD), ale také o strojvedoučské profesi, jež k jejích tradicím a historii neoddělitelně patří. Zvláště když další osmičkové výročí (1968) připomene rovné půlstoletí, jež uplynulo od doby, kdy strojvedoucí v době tzv. Pražského jara usilovali o obnovení své samostatné profesní odborové organizace (FLČ). Máme k dispozici dokumenty, jež dokládají mimořádnost těch událostí, na něž bychom rozhodně neměli zapomenat. Ostatně stejně jako na skutečnost, že první číslo tohoto časopisu si mohli strojvedoucí přečíst právě před 120 lety, konkrétně 10. dubna 1898! Budeme rádi, pokud vás tyto články zaujmou!

Marek Poláček

Zájmy strojveduce i na webu

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

Navštivte penzion Real

Penzion Real v Bedřichově v Jizerských horách vám i v roce 2018 nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Bližší informace na www.ubytovani-bedrichov.eu/, kde je také v provozu rezervační systém.



Společenská rubrika

V tomto měsíci jsou v Trutnově tito jubilanti. Kolega **Pavel Hůlek** se 5. ledna dožil 60 let, 10. ledna oslavil svých 80 let kolega **Jan Davídek** a 21. ledna bude 75. narozeniny slavit kolega **Jaroslav Šípek**. Dne 26. ledna budeme mít hned dva oslavence – 70 let oslaví kolega **Petr Sobotka** a o deset víc, tedy krásných 80 let, **Jiří Sucharda**. Všem přejeme jen to nejlepší, pevné zdraví a ocelové nervy pro zvládnutí věcí příštích. Výbor a členové ZO FS Trutnov

Z provozního pracoviště Nymburk ČD odešli k 1. lednu do důchodu naši kolegové **Lubomír Zima** a **Marián Jehlár**. Všichni členové nymburské základní organizace FS jim děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

Sedmého prosince oslavil své 60. narozeniny náš kolega, stroj mistr **Bořivoj Stanislav**. Výbor a ostatní členové základní organizace FS Pardubice mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí jen to nejlepší, pohodu, spokojenost a zejména zdraví.

Desátého ledna oslavil své 89. narozeniny pan **Jaroslav Zuřfák** a 19. ledna bude rovnou šedesátku slavit pan **Pavel Štěpanovský**. Výbor a členové základní organizace FS Děčín jim blahopřejí a do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a zejména zdraví.

V lednu oslaví svá životní jubilea, šedesáté páté narozeniny, dva naši kolegové, 17. ledna pan **Jiří Macák** a následně 26. ledna pan **Jiří Ajchler**. Oběma oslavencům přejeme do dalších let mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové základní organizace FS Turnov

Rovnou šedesátku budou v příštích dnech slavit dva naši kolegové ze základní organizace FS DKV Praha – 16. ledna **Vítězslav Hrachovec** a 20. ledna **Jaroslav Jiráček**. K životnímu výročí jim blahopřejí a do dalšího spokojeného života hodně úspěchů a především pevné zdraví přejí výbor a členové jejich ZO Federace strojvedouců.

Osmého ledna oslavil své 60. narozeniny náš kolega **Ladislav Lezna**, strojvedoucí a člen základní organizace Prostějov. Hodně zdraví, spokojenosti a pohody do dalších let mu přejí výbor a ostatní členové prostějovské ZO Federace strojvedouců.

Významné životní jubileum 70 let oslaví 17. ledna pan kolega **Luděk Freivald**. Výbor a členové základní organizace FS Letohrad mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí hlavně pevné zdraví.

V lednu slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvedouců: sedmdesát let se dožil 8. ledna **Jiří Černý**, padesát let oslaví 20. ledna **Tomáš Najbrt** a 30. ledna **Pavel Kočí**. K těmto významným životním výročím jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Poslední rozloučení



Oznamujeme všem kamarádům a přátelům, že nás 7. prosince 2017 ve věku 81 let opustil náš kolega **Jiří Suchánek** alias Divoký Bill, emeritní strojvedoucí lokomotivního depa Praha, člen našeho fotbalového klubu a aktivní účastník mariášových turnajů.

Prosíme, věnujte i vy vzpomínku našemu dobrému kamarádovi.

Za ZO FS Praha Milan Just, členové Federace strojvedouců, fotbalisti a mariášníci

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvedouců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmy strojveduce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

