● Informace z jednání prezidia FSČR s členem představenstva ČD Miroslavem Kupcem ... str. 1 ● Státní dopravní politika aneb Když se slova rozcházejí s činy ... str. 1 ● Slovo do vlastních řad ... str. 2 ● Další šrám na srdci. Vystřídat nebo pokračovat ve službě? ... str. 2 ● Zachovejme kolejové obvody jako strážce tratí ... str. 2 ● Archiv a knihovna ČD nyní nově v Kralupech nad Vltavou ... str. 2 ● Elektronické seznamování se s dokumenty ... str. 3 ● Hořká zkušenost ... str. 3 ● Právní servis FS – pracovní úraz ... str. 3 ● Parní lokomotivy tří barev ... str. 4 ●

číslo 3

15. února 2018
ročník 71

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Sliby – chyby na pokračování

Následujícími řádky chci vyslovit souhlas s obsahem článku **Sliby – chyby** kolegy Josefa Práta ze ZO FS Veselí nad Moravou, který byl otištěn v č. 2/2018 ZS. Nejprve seznámím laskavého čtenáře s několika větami z Programových prohlášení vlád České republiky.

Rok 2002. Vláda Vladimíra Špidly (ČSSD), ministr dopravy Milan Šimonovský (KDU-ČSL): *Vláda bude usilovat o minimalizaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel. V rámci tohoto cíle bude všestranně podporovat veřejnou osobní a kombinovanou nákladní dopravu...*

Rok 2005. Vláda Jiřího Paroubka (ČSSD), ministr dopravy Milan Šimonovský (KDU-ČSL): *Vláda podpoří rozvoj kombinované dopravy s cílem snížit počet kamionů na silnicích a zvýšit objem železniční nákladní dopravy...*

Rok 2006. Vláda Mirka Topolánka (ODS), ministři dopravy Aleš Řebíček a Petr Bendl (oba ODS): *Vláda urychlí přípravu vysokorychlostních tratí, projedná jejich napojení na evropskou železniční síť a zajistí efektivní propojení se stávající železničních sítí ČR pro využití VRT v dálkové železniční dopravě...*

Rok 2010. Vláda Petra Nečase (ODS), ministři dopravy – **to byl kolotoč** – Vít Bárta (Věci veřejné), Radek Šmerda (nestraník), Pavel Dobeš (Věci veřejné, později LIDEM), Zbyněk Stanjura (ODS): *Vláda zváží možnost podpory multimodálních logistických center umožňujících přenesení dálkové nákladní přepravy na železnici...*

Rok 2013. Vláda Jiřího Rusnoka, ministr dopravy Zdeněk Žák (nestraník): *Vláda považuje rozvoj dopravní infrastruktury za důležitý faktor konkurenceschopnosti ČR...*

Rok 2014. Vláda Bohuslava Sobotky (ČSSD), ministři dopravy Antonín Prachař a Dan Ťok (oba ANO 2011): *Vláda podpoří přesun přepravy nákladů ze silnice na železnici...*

Rok 2018. Vláda Andreje Babiše (ANO 2011), nyní v demisi, ministr dopravy Dan Ťok (ANO 2011): *Na železnici pustíme konkurenci a podpoříme přesun nákladní dopravy na koleje...*

K uvedeným citacím se dá připojit řada jiných dokumentů, kde se představitelé státních orgánů i územních samospráv zaklínají ekologickým i zdravotním hlediskem a slibují upřednostňování železniční dopravy. Připomenu jen dokument vlády ČR Dopravní politika ČR pro léta 2005 až 2013 z června 2005 (ministr dopravy Milan Šimonovský z KDU-ČSL), kde ona „kouzelná" věta o harmonizaci přepravních podmínek mezi silnicí a železnicí a o opatření k vyššímu využívání kolejové dopravy nechybí. A samozřejmě nebyla naplněna. Vždyť slibem opravdu nikoho nezarmoutíš!

A tak naše chudá dálniční síť je denně ucpávána tisíci kamionů. Ty nejen zamořují ovzduší škodlivými zplodinami, ale také způsobují řadu tragických nehod. Postiženi jsou i uživatelé silnic I., II. a III. třídy, kde kamiony (na rozdíl od dálnic a pár úseků silnic I. tř.) neplatí nic za užití této dopravní cesty. Na železnici ovšem všichni dopravci platí za každý ujetý kilometr, ať jde o tranzitní koridory nebo poslední lokálku. Za této situace se nelze divit tomu, že na I. tranzitním koridoru potkáme i „těžkotonážní" Nex, vedený lok. řady 122 o třech vozech (2 ložené, 1 prázdný) o hmotnosti zátěže 149 tun... **Pro přepravce jsou rozhodující ekonomické ukazatele, nikoliv ekologické cítění nebo zdravověda.**

Před závěrem si dovolím citovat ze Směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru č. 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012, úvodní část, článek (64): *„Je třeba minimalizovat narušování hospodářské soutěže, které může vzniknout mezi železničními infrastrukturami* ***nebo různými druhy dopravy v důsledku podstatných rozdílů v zásadách zpoplatnění.*** *"* Berou příslušní vládní činitelé na vědomí, že tato směrnice je dnes a denně porušována?

A tak, vážení kolegové a voliči, ptejte se i vy svých volených zástupců v Poslanecké sněmovně i Senátu, co udělají pro to, aby opět sliby nebyly jen chybami na pokračování.

Vladimír Selucký

Reorganizace odboru kolejových vozidel GŘ ČD

O nezbytné reorganizaci odboru kolejových vozidel (O12) GŘČD a o reorganizaci DKV se hovořilo již mnoho let a nyní bylo přijato rozhodnutí, že segmenty provozu i opravárenství budou řízeny centrálně. Představenstvo ČD v závěru loňského roku přijalo dokument „Změna organizačního uspořádání úseku techniky, servisu a majetku (UTSM) od 1. 2. 2018". Cílem je zefektivnit celý systém řízení OKV. Je to první krok k realizaci nové náplně odborných útvarů na úseku, který řídí Miroslav Kupec jako člen představenstva ČD pro servis, techniku a majetek, tedy k vytvoření nových řídících linií pro samostatné řízení kolejových vozidel a správy a údržby kolejových vozidel s celorepublikovou působností. Stávající OKV byl rozdělen na tři nové útvary GŘ ČD:

- Odbor kolejových vozidel (O12 GŘ ČD), do jehož gesce náleží průřezové činnosti, například přejímka a kvalita, ekonomika OKV a podobně. Nově se odbor člení na oddělení analýz a oddělení kvality a životního prostředí.
- Odbor provozu kolejových vozidel (O18 GŘ ČD), do jehož gesce spadá problematika provozu kolejových vozidel, včetně přípravy jízdního řádu a organizace práce provozního personálu. Odbor se člení na oddělení provozu a oddělení bezpečnosti železniční dopravy.
- Odbor správy a údržby kolejových vozidel (O20 GŘ ČD), do jehož gesce patří údržba vozidel a péče o budovy a infrastrukturu ve stávajících DKV a na jeho pracovištích. Tento odbor se člení na oddělení údržby interiérových železničních kolejových vozidel a oddělení údržby lokomotiv.

Zrušeny byly dvě položky „zástupce ředitele OKV GŘ ČD" a došlo ke jmenování ředitelů nových odborů GŘ ČD. Od 1. února do 30. června 2018 je řídí: Odbor kolejových vozidel GŘ ČD ing. Rostislav Novák; Odbor provozu kolejových vozidel GŘ ČD ing. Tomáš Mohr; Odbor správy a údržby kolejových vozidel GŘ ČD ing. Pavel Rešl. Manažerskou smlouvu mají na dobu určitou, a sice do konce června tohoto roku. Po tomto datu budou buď potvrzeni ve své funkci, nebo dojde k personální změně.

V době od 1. 2. do 30. 6. 2018 budou stávající depa kolejových vozidel (DKV) zachována. Později budou zřízena a vybudována oblastní centra pro provoz a údržbu. Vrchní přednostové budou koordinovat činnost jednotlivých částí. Pokud jde o centra provozu, budou pravděpodobně zřízena v Praze, v Plzni a v Bohumíně. Centra údržby by měla být zřízena v Praze, Plzni, Brně a Olomouci. Není ale vyloučeno, že ještě dojde k určitým modifikacím.

Vedoucí provozu a údržby v depech budou již přímo podřízeni ředitelům těchto nových odborů GŘ ČD. Ke změnám dojde i na úseku stávající provozní jednotky Depo historických vozidel (DHV), kde musí být striktně sledovány a řízeny náklady spojené s údržbou a provozem historických vozidel. Dojde také ke zrušení neproduktivních a opuštění některých zbytných pracovišť. Zaměstnanci dotčení touto změnou dostanou nabídku jiného zaměstnání s možností dojíždění v délce trvání do jedné hodiny cesty vlakem.

V oblasti zásobování bude dokončena centralizace. Nákupčí přejdou pod jednotku Zásobovací centrum Česká Třebová a budou centrálně zajišťovat nákup náhradních dílů. Díky tomu budou strategické náhradní díly deponovány centrálně a o jejich použití rozhodne v případě potřeby ředitel útvaru. Opravy HKV a vozů budou nadále prováděny jen na vybraných pracovištích, kde dojde k zásadním investicím do technického vybavení, pracovních podmínek zaměstnanců a do pracovního prostředí. Přinese to efektivní využití investic.

S použitím zápisu z jednání členů prezidia FSČR s členem představenstva ČD ing. Miroslavem Kupcem připravil Libor Poláček.

Poděkování konstruktérům ze Škodovky

Je to přesně dva roky, kdy byly v DKV Brno nasazeny na ramenech do Olomouce a do Prahy nové elektrické jednotky 660 InterPanter. Počátky těchto vlakových souprav byly rozpačité. Věčně něco nefungovalo, cestující si stěžovali, panteři nejezdili. Strojvedoucí byli značně vystresováni. Byly to ty pravé porodní bolesti.

Postupem času se ale hlavně díky Škoda Vagonce, správkárně v Maloměřicích a provozním pracovníkům podařilo většinu závad vychytat. V současné době je mezi strojvedoucími Panter velice oblíbený. Věděli jsme, že má z důvodů bezpečnosti i množství protinárazových prvků. Když jsem letos 14. ledna odjížděl s rychlíkem R 810 z Břeclavi, netušil jsem, že je záhy jako jeden z prvních vyzkouším.

K přejezdu u Šakvic jsem se blížil rychlostí 158 km/h, střetová rychlost s automobilem AUDI Q5 činila 143 km/h. InterPanter zůstal po nárazu na kolejích a kromě několika „šrámů" relativně v pohodě. Moje pocity jako strojvůdce se mísily, převážila však hrůza okamžiku s pocitem bezpečnosti.

Je tedy namístě poděkovat konstruktérům ze Škodovky. – Dobrá práce, pánové!

Rostislav Martinek, strojvedoucí DKV Brno

InterPanter 660 110-8 Českých drah na vlaku Rx 870 na trati u Dlouhé Třebové. Ilustrační snímek Jiřího Adolfa byl pořízen přesně před rokem, 16. února 2017

Další modernizace vozidlového parku

Dne 19. ledna byla vypsána nová soutěž na pořízení až padesáti vícesystémových elektrických a až pěti motorových lokomotiv. ČD Cargo v podmínkách soutěže garantuje odběr deseti elektrických a tří motorových lokomotiv. Další objednávky budou předmětem opce. Lokomotivy musí být nové nebo maximálně jeden rok staré s tím, že ČD Cargo bude jejich prvním provozovatelem.

U elektrických lokomotiv je vyžadována způsobilost pro provoz na soustavách 3 kV ss, 15 kV 16,7 Hz stř. a 25 kV 50 Hz stř., trvalý výkon minimálně 5 500 kW při jízdě na stříd avé a minimálně 5 000 kW na stejnosměrné soustavě. U motorových lokomotiv je vyžadován trvalý výkon minimálně 2 400 kW.

Všechny lokomotivy musí být při převzetí způsobilé k provozu v České republice, na Slovensku, v Německu a Rakousku. Do tří měsíců od převzetí pak musí být vybaveny i k provozu v Maďarsku a v případě elektrických strojů také v Polsku. Vyžadována je výbava ETCS. Lhůta pro podání nabídek je stanovena na 22. února 2018. *(z tiskové zprávy ČD)*

Projetá návěstidla ve světle statistik

Na titulní straně minulého vydání našeho časopisu vzbudil velkou pozornost článek, který přiblížil lednové jednání na ministerstvu dopravy o velkém počtu mimořádných událostí – projetých návěstidel zakazujících jízdu. V zájmu hledání a přijetí preventivních opatření, jež tento nebezpečný trend zbrzdí, byli ovšem 8. ledna „na kobereček" přizváni pouze představitelé Českých drah, nikoliv ostatní dopravci a další důležití aktéři v oblasti železniční dopravy, jichž se celá situace rovněž bezprostředně dotýká. Z těžko pochopitelných důvodů tak například nedošlo ani na pozvání zástupců profesní odborové organizace Federace strojvůdců České republiky. Naše čtenáře zaujala především konkrétní fakta a čísla mapující situaci za rok 2016.

A protože se nám mezitím podařilo získat i další statistiky, které do problematiky vnášejí nové světlo, můžeme pro náležité srovnání přinést tentokrát nové a velmi zajímavé údaje týkající se loňského roku.

Projetí návěsti Stůj (včetně následné srážky nebo vykolejení) na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách bylo v loňském roce zaznamenáno v 127 případech. Zatímco u vlaků osobní dopravy došlo k 56 nedovoleným jízdám, u nákladní dopravy je jich evidováno 28. Při nedovoleném posunu pak dalších 43. Zraněno při nich bylo dvacet osob a hmotné škody byly spočítány se vším všudy na 115 503 349 korun.

Počet projetí návěstidel podle dopravců, kteří byli účastníky dvou a více mimořádných událostí v roce 2017, svědčí o tom, že problém se ani zdaleka netýká jen Českých drah. Uvádíme zde seznam dopravců seřazený sestupně v tomto pořadí: České dráhy (62), ČD Cargo (25), IDS CARGO (5), Advanced World Transport (3), Správa železniční dopravní cesty (3), METRANS Rail (3), KŽC Doprava (3), UNIPETROL DOPRAVA (2), STRABAG Rail (2), LEO Express (2), JARO Česká Skalice (2), METRANS (2). Národní dopravce ČD je sice viníkem nejvyššího počtu projetí návěstí Stůj za minulý rok, ale znovu je zde nutno připomenout, že v přepočtu na procento výkonů vykazovaných ve vlakokilometrech jsou na tom ostatní uvedení aktéři mimořádných událostí vlastně ještě o poznání hůře!

Podle podkladů, které máme k dispozici, zřejmě hraje při takových mimořádných událostech jistou roli rovněž dosažená praxe anebo věk strojvedoucího. Byť je statisticky prokázáno, že nejvyšší počet projetých návěstidel za posledních pět let mají na svědomí strojvedoucí ve věkovém rozpětí 51 až 60 let, je zajímavé, že za minulý rok případů takto projetých návěstidel v uvedené věkové kategorii strojvedoucích vlastně ubylo, neboť jich bylo 29, tedy o šest méně než roku 2016. Nelze přitom ovšem opomenout skutečnost, že vzhledem k ještě nedávno nedomyšlené a bezkoncepční personální práci na železnici, pro kterou byla typická zejména nepředvídavost, pokud jde o budoucnost profese strojvedoucí, je nyní strojvedoucích právě v tomto již zralém věku nejvyšší počet! A to pak logicky zkresluje postavení strojvedoucích zařazených v námi sledované statistice v jiných věkových kategoriích. Ti nejmladší (do 30 let) byli v roce 2017 při dvou desítkách těchto MU. „Nejlépe" si na tom za minulou pětiletku stojí kolegové ve věku 31 až 40 let (loni 17 projetých návěstidel) a kupodivu v těsném závěsu za nimi skončili strojvůdci nad 60 let, kteří v loňském roce skončili na pomyslné stříbrné příčce s číslicí osmnáct. Pro úplnost ještě dodejme, že u strojvedoucích ve věkovém rozpětí 41 až 50 let těch případů bylo 24.

Zajímavé je i hledisko dosažené praxe strojvedoucího. V rozmezí let 2013 až 2017 je evidováno největší množství takových událostí u zaměstnanců s praxí do 5 let. Zde jsme se v roce 2017 dostali na počet 36 projetých návěstidel. Byť se ukázalo, že je to vlastně o dvanáct případů méně v porovnání s rokem 2016, který byl ale ze všech let ve sledovaném období nejhorší. Jako skupina s nejnižším počtem těchto mimořádných událostí ze statistického výzkumu vychází kolegové strojvedoucí s šestnácti až pětadvacetiletou praxí (šest případů). Uveďme ještě, že v rozmezí 6–15 let praxe těch případů bylo v loňském roce 26, ve skupině 26–35 let 16 MU a u strojvedoucích s praxí nad 35 let 18 případů. Je tedy evidentní, že zkušenější kolegové přece jen chybují o poznání méně.

Zajímavé údaje přináší i přehled nedovolených jízd za návěstidla dle jejich typu. V roce 2017 jich bylo v případě vjezdového návěstidla 22, odjezdového 44, cestového 33 a seřaďovacího 25.

Připravil Marek Poláček

Berte to vážně, kolegové předsedové

V posledních týdnech přeposlal analytik FSČR základním organizacím několik e-mailů, ve kterých Drážní inspekce ČR informovala v souladu s § 53b, odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, že zahajuje šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události. Někteří kolegové se dotazovali, proč tyto informace obdrželi, když se jich vůbec netýkají.

V naznačené souvislosti musím uvést, že DI ČR splnila povinnost uloženou mu zákonem. Drážní inspekce nemůže pátrat po tom, zda ten či onen zaměstnanec dopravce nebo provozovatele dráhy je členem FSČR nebo OSŽ nebo jiné odborové organizace. Proto informaci o zahájení šetření zasílá všem v úvahu přicházejícím odborovým centrálám. Jak s touto informací odborové centrály naloží, je pouze a jen jejich vnitřní záležitostí. Mohou vyhledat příslušnou nebo více příslušných základních organizací, jichž se šetření DI dotýká, a zaslat toto vyrozumění jen jim, nebo – jak se nyní děje – zaslat tuto informaci všem. Opakuji, že toto je vnitřní věcí každé odborové organizace. Jaký systém si zvolí, takový bude fungovat.

O celé problematice jsem podrobně psal v článku Významné posílení postavení odborových organizací v č. 8/2017 Zájmů strojvůdce. Zejména předsedům základních organizací FS doporučuji, aby si tento článek v archivu ZS na internetových stránkách FSČR vyhledali a znovu pečlivě přečetli.

Využití zmíněných zákonných ustanovení daných novelou zákona o dráhách je opravdu významným posílením postavení odborových organizací. Odborové organizace neměly dříve žádné právo vyjadřovat se k průběhu vyšetřování DI. Dnes, podle § 53b, odst. 5 zákona o dráhách *„Drážní inspekce přijímá podněty a vyjádření od subjektů podle odst. 4 a jejich obsah zohledňuje při svém šetření“*. Tedy i podněty a vyjádření od příslušné odborové organizace. Poznatky odborových organizací mohou výrazným způsobem přispět k objektivním závěrům šetření DI při vyšetřování mimořádných událostí. Je potřeba si uvědomit, že Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události, kterou Drážní inspekce vydává, je důležitým podkladem pro práci orgánů činných v trestním řízení. Tedy Policie ČR, státních zastupitelství a soudů – pokud je mimořádná událost předmětem úkonů trestního řízení proti osobám, které jsou podezřelé z jejího zavinění.

Ve zde uvedených souvislostech by bylo užitečné, aby byl nezbytný počet funkcionářů základních organizací FSČR odborně proškolen z předmětné problematiky. Aby mohli svým kolegům v součinnosti se smluvními právníky FSČR poskytovat efektivní pomoc zejména v případném trestním řízení, nebo i v řízení o náhradu škody podle zákoníku práce.

K datu předání tohoto článku redakci Zájmů strojvůdce šetřila Drážní inspekce celkem pět případů mimořádných událostí z letošního roku, z toho čtyři případy se týkají železnice. Za rok 2017 je v šetření DI 43 případů mimořádných událostí, z toho 40 případů se týká železnice.

Věřím, že nad předchozími řádky se zamyslí nejen v titulku tohoto článku oslovení předsedové základních organizací FSČR, ale také všichni členové výborů ZO. Je v zájmu všech odborářů, aby možnosti dané zákony byly v plné míře ve prospěch jejich členů využívány.

Vladimír Selucký

Významnou část provozních výkonů Českých drah v Moravskoslezském kraji zajišťuje národní dopravce s elektrickými dvojpodlažními jednotkami City Elefant (elektrický vůz řady 471, vložený vůz ř. 071 a řídicí vůz ř. 971). Snímek z 26. října 2017 zachytil jednu z nich v žst Bohumín. Význam tohoto železničního uzlu podtrhly mimo jiné i loňské oslavy Dne železnice, které zde zajišťovaly právě ČD. Naopak těžkou zkouškou Bohumín prošel před dvěma lety (10. února 2016) při ničivém požáru, který fatálně zasáhl nejen technologickou místnost ústředního stavědla, ale mimo jiné ve značné míře i další kabely zabezpečovacího zařízení. Přestože rozsáhlá rekonstrukce zabezpečovacího zařízení již probíhá, provoz v bohumínském železničním uzlu má ve stávajícím provizorním režimu fungovat zhruba ještě rok. Text a foto: Marek Poláček

Slovo do vlastních řad

V minulém čísle našeho časopisu vyšel zajímavý článek kolegy Jiřího Morávka, předsedy šumperské základní organizace FS, který kritizoval „ohebný přístup“ managementu ČD k plnění závazků vyplývajících z nové Podnikové kolektivní smlouvy ČD na rok 2018. V této souvislosti ale zmínil i smutnou skutečnost, že většina tamních strojvedoucích letmo se pod tímto tlakem zaměstnavatele jednoduše vzdává nároku na volný víkend jednou za čtrnáct dní tak, jak na něj mají podle PKS jednoznačný nárok. Nemohu nezareagovat.

Není to přece zase tak dávno, a tak bychom neměli zapomenout na pozdvižení, které mezi kolegy v akciové společnosti České dráhy vyvolalo vyhlášení „retenčního programu“. Vlna za vlnou nám do tiskového centra a do redakce Zájmů strojvůdce přicházely rozhořčené reakce kolegů napříč republikou s výzvami k odmítání přesčasů a dalšími nátlakovými akcemi. Nutno dodat, že kolegové z Šumperka byli mezi prvními, kteří reagovali. A mimochodem, vyjádřili se velice ostře.

Uběhlo několik týdnů a vše je zapomenuto!? Jako by se ani nic nestalo, jako by pro některé z nich retenční program ani neexistoval. Anebo snad v našich základních organizacích existují dvě skupiny kolegů? Jedna akční a bojovná, a druhá, slušně řečeno, více oddaná managementu společnosti?!

Nevím, co naše kolegy letmo může přesvědčit k tomu, že odmítají volno během víkendu, třeba raději preferují volno v běžné pracovní dny. Ovšem pokud z pracovníků letmo bude jen menšina trvat na dodržení všech dohodnutých pravidel, tak tomu tedy opravdu nerozumím.

A hlavně – do jakého světla to nyní staví vyjednavače za naši profesní odborovou organizaci, kteří tato kolegy strojvůdci požadovaná pravidla do nové podnikové kolektivní smlouvy vyjednali? Zaměstnavatel se musí usmívat, jak snadno je obešel! Ostatně jak ohledně retenčního programu poznamenal nejeden z vrcholných představitelů Českých drah: *„Strojvedoucí to nepotřebují, protože dobrovolně berou přesčasy a jezdí hodně přes důchod!“* A měli bychom nyní ještě dodat, že vlastně ani netrvají na osobním volnu. Opravdu se někdy chováme jak ovce… jako ovce vedené na porážku!

Jen doufám, že projevů až zbytečně vstřícného přístupu vůči zaměstnavateli nebude v naší profesní odborové organizaci dále přibývat. Jestli ano, tak nechápu, k čemu vlastně máme odbory a také proč chceme mít kolektivní smlouvu.

Evžen Mikolajek

Další šrám na srdci

Při vykonávání profese strojvedoucího může nastat situace, kterou si nikdo z nás jistě nepřeje zažít. Někdo má to štěstí, že po dobu, kdy tuto práci vykonává, mu tato nepříjemná zkušenost žádný šrám na srdci neudělá. Je ale mezi námi spousta těch, kteří toto štěstí neměli. – Řeč je o střetu s osobou. Ať už jde o sebevraha anebo nešťastnou událost, pokaždé jde o velmi stresující zkušenost.

Když už ale tato situace nastane, chtělo by to se strojvedoucím jednat ohleduplněji.

Alespoň mám ten pocit. První, co by mělo nastat, je zajistit mu okamžitě vystřídání a ne se ptát: *„Tak co – dojedeš to?“*

Nebylo by lepší jednoduše říct: *„Hele Franto, už ti tam posílám chlapa na vystřídání, až to půjde, tak to zabal a jeď domů.“*

No a co se týče volna po mimořádné události (MU)? Co myslíte, že v tu chvíli chcete slyšet? *„Tak jsem koukal a ty máš teď turnusové volno. No tak to ti stačí vidět?“* nebo takto:

„Koukal jsem na to, máš sice turnusové volno, ale bude ti to stačit? Nechceš raději den dva navíc, ať jsi v pohodě?“

Chápu, že je strojvedoucích málo, ale tohle jsou momenty, kdy by se mělo koukat především na to, aby ten fíra byl brzy v pohodě. Vím, někdo možná bude oponovat, že *čím dřív začneš jezdit, tím líp*. Asi ano, ale ne každý z nás to tak má.

Nechci nic jiného, než aby se ti, kteří bezprostředně s účastníkem MU jednají, zamysleli nad přístupem k danému strojvedoucímu. Je to osoba, která byla přímým svědkem smrti člověka, které sice nemohl zabránit, nicméně je to zážitek, který má v sobě uchovaný napořád. O to horší to pak je, když těchto zkušeností má více ...

A možná tu vzniká i prostor k úvaze, zda v takovém případě neposlat tohoto strojvedoucího na mimořádnou KOPku, anebo zda za každý takový šrám mu nezkrátit čas čekání na odchod do důchodu například o půl roku.

Michal Kříž, ZO FS Česká Třebová

Vystřídat nebo pokračovat ve službě?

Na základě svých vlastních nepříjemných zkušeností, ale i nepříjemných zážitků mnoha kolegů (viz článek Michala Kříže), bych chtěl otevřít diskuzi, zda po mimořádné události, kdy dojde ke střetu s osobou nebo autem, nechat rozhodnutí, zda pokračovat v další jízdě nebo požádat o vystřídání, pouze na strojvůdci. Vždy, když jsem touto situací prošel, tak se mě slušně ptali, jestli chci vystřídat nebo pojedu dál.

Vážení kolegové, já osobně jsem **pro zákaz další jízdy nařízený od zaměstnavatele**.

Kdo jste si tím prošel, asi mi dáte za pravdu, že v tu chvíli nemáte úplně standardní jednání. A pokud se vám bude zdát, že jste v pohodě, rozhodnete se pokračovat a po dalších 50 km se to všechno vrátí a díky tomu se něco nepovede (například projedete návěstidlo), nikdo vám již nepomůže.

Vyšetřování tragických událostí, o nichž zde píšeme, trvá většinou dvě až tři hodiny a za tu dobu je dispečerský aparát schopen na místo nehody dopravit nového strojvedoucího. Na jarní celostátní radě předsedů by se mohla najít chvilka pro rozpravu i na toto téma. Mohli bychom také zvážit, zda nepožádáme naše prezidium, aby se touto věcí společně se zaměstnavatelem zabývalo.

Vítek Šedivý
předseda ZO FS Česká Třebová

Zachovejme kolejové obvody jako strážce tratí

Pro zjišťování volnosti dopravní cesty byly u nás prioritně využívány liniové prvky – kolejové obvody. V poslední době je snaha stále více upřednostňovat používání bodových prvků – počítačů náprav (PN). Dokument „Národní implementační plán ERTMS 2017“ nehovoří konkrétně o tom, že by měly být nízkofrekvenční kolejové obvody 75 Hz a 50 Hz nahrazovány počítači náprav, ale provozovatelem dráhy je to takto pojímáno. Každé řešení má své výhody a nevýhody, které má vliv na určitý stupeň zajištění bezpečnosti železniční dopravy.

V úvodu citovaného dokumentu se uvádí: *„Historicky zavedené a dosud používané systémy vlakových zabezpečovačů v jednotlivých členských státech EU se vyznačují vedle typové rozdílnosti, technickou zastaralostí, rozdílnou a zpravidla nižší než potřebnou úrovní funkčnosti a bezpečnosti. To vedlo k myšlence společně v EU vytvořit a zavést nový jednotný, výrazně dokonalejší a bezpečnější systém vlakového zabezpečovacího zařízení. V roce 1995 definovala Evropská komise globální strategii pro vývoj Evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS – European Rail Traffic Management System s cílem připravit jeho budoucí implementaci na evropské železniční síti a promítla ji do směrnice o interoperabilitě a následně do Technické specifikace pro interoperabilitu subsystémů „Řízení a zabezpečení“, jak pro vysokorychlostní, tak i konvenční evropský železniční systém.“*

Skutečností je, že z hlediska bezproblémové mezistátní dopravy se jedná o skutečně velmi dobrý záměr. To usnadňuje přeshraniční jízdy vlaků, kdy není nutné přepřahat lokomotivy a neprodlužuje se tak jízdní doba vlaku. Lokomotivy jezdící na těchto přepravních ramenech musí být vybaveny systémem ETCS/ERTMS. To pro dopravce není levná záležitost a problémy jsou zejména u starších typů hnacích vozidel s místem pro jejich umístění.

U nás byly budovány kolejové obvody s cílem mít vždy okamžitou informaci o volnosti a obsazení určitých kolejových úseků a jejich součinnost se zabezpečovacími systémy. Současně jsou kolejové obvody používány pro přenos informací národního vlakového zabezpečovače LS. Ale svým způsobem provádějí kolejové obvody také diagnostiku železničního svršku – kontrolu celistvosti kolejových pásů, například hlídají lom kolejnice apod. Hlídání celistvosti kolejnicových pásů, mimo vlastní bezpečnost jízdy vlaku, také souvisí s vedením zpětných trakčních proudů do napájecích stanic na trati. Díky kolejovým obvodům jsou udržovány propojky kolejnicových pásů v dobrém technickém stavu.

Jel jsem na lokomotivách vybavených ETCS, je to skutečně pro strojvedoucího přínos, když vidí, jak daleko má volnou cestu. Pokud tam, ale budou PN a stane se to co ve Studénce, kdy na trať spadl most, tak vlak do toho vlítne plnou parou. To PN nezachytí, ale KO ano. Na tratích řízených z Centrálních dispečerských pracovišť (CDP) by měly být kolejové obvody (KO) zachovány.

Kolejové obvody svým způsobem nahrazují úsporu zaměstnanců, kteří kontrolovali volnost kolejí. Systém ETCS bude přímou náhradu národního systému LS. To znamená, že po dokončení migračního období bude možné zrušit kódování pro národní vlakový zabezpečovač LS, ale kolejové obvody pro součinnost s traťovými, staničními a přejezdovými zabezpečovacími systémy je možné zachovat. V každém případě tam, kde se ještě dochovaly kolejové obvody 50 Hz, ty je nutné nahradit.

Nové elektronické kolejové obvody odpovídají plně požadavkům elektromagnetické kompatibility (EMC) z hlediska interoperability. Stávající kolejové obvody používané na síti SŽDC sloužily v prvé řadě pro součinnost vlaku a zabezpečovacích a řídicích systémů. Kódování pro vlakový liniový zabezpečovač je jejich doplňující funkce. Náhrada KO počítači náprav nese i svá provozní rizika. Při chybě PN musí být proveden reset, ale již není technicky zjišťováno, zda je dotyčný úsek volný. Proto by měl jet první vlak přes tento úsek podle rozhledu, což samozřejmě způsobí provozní komplikace.

Právě nedávno došlo v západní Evropě na trati vybavené počítači náprav k tomu, že dispečer udělal na jednom úseku reset po špatném odpočtu PN a na trati zůstal jeden vůz se štěrkem. Kdyby tam byl kolejový obvod, tak kolejový obvod by signalizoval trvalé obsazení a žádný reset by nebyl možný. Skutečností je, že implementační plán ETCS umožní generační obměnu celé řady zabezpečovacího zařízení. Ale kolejové obvody na tratích řízených z CDP zachovejme.

ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Příklad nebezpečného lomu kolejnice (foto z archivu J. Schröttera)

ČD Archiv a knihovna nyní v Kralupech nad Vltavou

Knihovna ÚTKD *(Ústřední technická knihovna dopravy)* v Kralupech nad Vltavou soustřeďuje a nabízí široké veřejnosti více než 120 tisíc českých a zahraničních svazků knih a ročníků časopisů s dopravní, především železniční tématikou k prezenčnímu studiu. Z toho knihy a časopisy mladší padesáti let i k absenční výpůjčce.

Otvírací doba knihovny: úterý 12–15 hodin, středa 9.30–15.30 hodin, čtvrtek 9.30–12.30 hodin. Adresa: **Poděbradova ul., 278 01 Kralupy nad Vltavou**, e-mail: **knihovna@gr.cd.cz**; web: ***www.odis.cd.cz/knihovna.asp***

K prezenčnímu studiu jsou v čítárně mimo jiné:

- Odborné knihy mapující železnici v českých a sousedních zemích už od 60. let 19. století;
- Ucelené řady knižních jízdních řádů české železnice od roku 1915 do současnosti včetně řady jízdních řádů Německa 1920 až 1944 a vybraných zahraničních jízdních řádů;
- Kolekce sbírek věstníků železničních správ, ministerstev, drážních ředitelství od konce 19. století (soukromé železniční společnosti, ředit. Vídeň, DR, SBB atd.);
- Historické výzkumné dopravní práce a skripta;
- Výroční zprávy drah, MD (FMD), MŽ, ČSD, ČD, soukromých železničních a některých zahraničních společností;
- Jednu z největších sbírek drážních předpisů v Česku, nejstarší pocházejí z roku 1862;
- Ucelené kolekce map 1:75000 z mapování 1894 a z 30. let 20. století a dalších včetně map železničních;
- Řadu ročenek a almanachů sahajících do 80. let 19. století umožňujících hledání předků zaměstnaných na železnici;
- Kalendáře ČSD a propagační časopisy železničních správ;
- Monografie železničních vozidel většiny středoevropských železničních správ;
- Vnitrofiremní či vnitrorezortní tiskoviny, zpravodaje VTEI a další ojedinělé publikace, které zpravidla v jiných knihovnách nenajdete;
- Sborníky z odborných konferencí;
- Dopravní, zejména železniční periodika už od 60. let 19. století;
- Všechna současná železniční periodika česká a výběr zahraničních;
- Slovníky překladové, výkladové, naučné – už od 1832;
- Právnická literatura od poloviny 19. století týkající se železniční dopravy včetně např. návrhů zákona o drahách;
- Opitzův atlas drah Evropy z roku 1920 (včetně reprintu);
- Ústřední věstník pro železnice a paroplavbu (Centralblatt, Verordnungsblatt…) od 1862 atd.

Knihovna nabízí možnost i meziknihovní výpůjční služby či rezervaci titulů. Normy ČSN, technické normy železnic a fiše UIC a OSŽD jsou deponovány mimo Kralupy. Na vyžádání jsou ale k dispozici ve lhůtě dvou týdnů.

Elektronické seznamování se s dokumenty

Vážení kolegové, od 1. ledna 2018 vstoupila v platnost Směrnice k seznamování se zaměstnanců s dokumenty. Podmínkou, aby se zaměstnanec mohl seznámit s dokumentem v elektronické podobě, je jím podepsaný souhlas. Viz *„Směrnice“*, kde v kapitole II., článku 11 se praví: *Elektronické seznamování se s dokumenty lze realizovat výlučně po podepsání formuláře* ***Souhlas zaměstnance s elektronickým seznámením se s dokumenty****. Jinak se elektronický souhlas zaměstnance považuje za neplatný.*

Není tedy úplná pravda, že odted‘ budou dokumenty jen v elektronické podobě. Viz dále kapitola IV, kde jako: ***Základní způsoby seznamování zaměstnanců ČD s dokumenty*** se v odseku III píše: ***Papírově*** *– v ojedinělých případech prostřednictvím vedených KN (zaměstnanec nemá podepsán „Souhlas zaměstnance s elektronickým seznamováním se s dokumenty“).*

V těchto materiálech se bohužel začínají objevovat dokumenty, které:

- bezprostředně nijak nesouvisí s výkonem služby strojvedoucího,
- jsou svým rozsahem tak velké, že není možné se s nimi seznámit v rámci přípravné doby.

Je opravdu nezbytné, aby se strojvedoucí při nástupu do služby musel seznámit např. s energetickou politikou ČD, předpisem upravujícím ekonomická pravidla společnosti ČD anebo nově s PKS 2018? A pomalu se tedy dostávám k jádru pudla, když už jsem zmínil podnikovou kolektivní smlouvu. Protože pokud se podíváte do *Přílohy č. 1, článek 13*, můžete se dočíst toto: *V případech, kdy zaměstnanec před zahájením směny je povinen se seznámit s písemnými nebo elektronickými podklady zaměstnavatele v rozsahu větším než 3 strany formátu A 4, prodlužuje se doba na předávku a převzetí směny, resp. přípravná doba o 1 minutu na každou další stránku.*

Takže například pokud má současná PKS 100 stran, tak by měl mít každý, kdo se s tímto dokumentem seznámí, vymezený navíc čas v délce 97 minut v rámci pracovní doby. Pokud jste už potvrdili seznámení se s tímto dokumentem, okradli jste se o 97 minut výkonu!

Kontaktoval jsem proto našeho zástupce v prezidiu FSČR, který tyto připomínky přednesl na jednání prezidia s představiteli GŘČD ing. Mohrem a ing. Bauerovou. Ti naše argumenty přijali a přislíbili řešení, které by mělo přinést to, že v rámci přípravné doby se budeme seznamovat opravdu jen s těmi důležitými dokumenty, které svým rozsahem nebudou vyžadovat navýšení doby na seznámení se s nimi.

Vzhledem k zde uvedeným skutečnostem doporučuji zatím nepotvrzovat seznámení se s dokumentem, který je velkého rozsahu, protože okrádáte sami sebe tím, že nevyužíváte možností, které vám PKS dává. A to až do vyřešení problému. Je možné, že zaměstnavatel bude argumentovat tím, že dostáváme peníze na to, abychom se vzdělávali i ve svém volném čase. To nemůžeme asi rozporovat, ale v tom případě nemůže být tento dokument zařazen do systému jako dokument k povinnému seznámení. Ano, a ti z vás, co nemají podepsaný souhlas, tak vám doporučuji zatím jej nepodepisovat.

S pozdravem Vlastní silou Jiří Hron,
předseda ZO FS Jihlava

Dne 22. ledna se uskutečnilo na točně královéhradeckého depa a na vyzdobené lokomotivě 163 233-0 poslední točení s naším kolegou, panem ***Františkem Brožem****, který právě v prvním měsíci tohoto roku ukončil svoji kariéru strojvůdce u společnosti ČD Cargo. Všichni kolegové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Hradec Králové mu přejí do dalších jistě ještě dlouhých let života pevné zdraví, hodně štěstí a osobní spokojenosti*

● Právní servis FS ● Právní servis FS ● Právní servis FS ● Právní servis FS ●

Pracovní úraz

K řešení problematiky pracovního úrazu je třeba vycházet z definice tohoto pojmu. Pojem „pracovní úraz“ je definován v ustanovení § 271k zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (ZP). Podle tohoto ustanovení je pracovním úrazem poškození zdraví nebo smrt zaměstnance, došlo-li k nim nezávisle na jeho vůli **krátkodobým, náhlým a násilným** působením zevních vlivů při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním. Pracovním úrazem není úraz, který se zaměstnanci přihodil na cestě do zaměstnání a zpět. Dle § 274 ZP se za úkony v přímé souvislosti s plněním pracovních úkolů považují např. školení zaměstnanců organizované zaměstnavatelem nebo odborovou organizací, či úkony nutné před začátkem práce či po jejím skončení.

Pracovní úrazy lze obecně rozčlenit do následujících kategorií:

a) smrtelný pracovní úraz, za který se považuje poškození zdraví, v jehož důsledku zaměstnanec zemřel do jednoho roku po vzniku úrazu,

b) závažný pracovní úraz, který si vyžádal hospitalizaci delší jak 5 dní,

c) ostatní pracovní úrazy, způsobující pracovní neschopnost (v některých případech pracovní neschopnost ani nastat nemusí).

Typickým znakem pracovního úrazu je, že k poškození zdraví dojde bezprostředně poté, co došlo k působení vnějších vlivů. Podle ustálené judikatury (soudních rozhodnutí) nejde o pracovní úraz v případech, kdy ke zhoršení stavu zdraví dojde postupně, v určitém časovém období, např. jestliže dojde k vývinu depresivního a stresového syndromu vlivem psychického stavu zaměstnance při vzpomínkách na traumatizující zážitek (např. na usmrcení člověka v kolejišti vlakem řízeným strojvůdcem). Pracovním úrazem není, jestliže k poruše zdraví nedošlo v důsledku duševního vypětí vyvolaného nadměrným pracovním vytížením, nebo pokud dojde k poškození zdraví v důsledku šoku z nějaké události. K úrazu je tedy třeba úrazového děje, tj. události, která poškozuje zdraví, náhlého působení této události na organizmus zaměstnance. Příčinou úrazu jsou většinou mechanické vlivy.

Podpůrně vysvětluje pojem pracovního úrazu nařízení vlády č. 276/2015 Sb., o odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění způsobené pracovním úrazem nebo nemocí z povolání (NV). V příloze č. 1 NV jsou uvedeny případy poškození zdraví a jejich bodového ohodnocení. Hodnota jednoho bodu je v současné době 250 Kč.

Povinností zaměstnavatele v souvislosti s pracovními úrazy upravuje zejména § 105 ZP a prováděcí nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamů o úrazu. Jestliže dojde k pracovnímu úrazu, je zaměstnavatel v prvé řadě povinen objasnit příčiny a okolnosti jeho vzniku za účasti zaměstnance (pokud to jeho zdravotní stav dovoluje), svědků, odborové organizace a zástupce pro oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. O závažnějších pracovních úrazech, jejichž důsledkem byla pracovní neschopnost zaměstnance delší než 3 dny, či dokonce jeho smrt, je zaměstnavatel povinen vyhotovit písemný záznam o úrazu do 5 pracovních dnů ode dne, kdy se o úrazu dozvěděl a vést o tomto pracovním úrazu dokumentaci.

Zaměstnavatel odpovídá za každý pracovní úraz, pokud se odpovědnosti zčásti či zcela nezprostí. Důkazní břemeno je na zaměstnavateli, tj. on musí prokázat, že se nejedná o pracovní úraz, nikoliv zaměstnanec, že se jedná o pracovní úraz. Aby se jednalo o pracovní úraz, musí být prokázána příčinná souvislost mezi úrazovým dějem a poškozením zdraví. Zaměstnanec je povinen **bezodkladně**, tj. co nejdříve, oznámit zaměstnavateli, že podle jeho názoru došlo ke vzniku pracovního úrazu.

Pokud zaměstnanec včasně neoznámí zaměstnavateli svůj pracovní úraz, stěžuje si tím výrazně své postavení při vymáhání nároků, které mu v souvislosti s poškozením jeho zdraví vznikly.

Jestliže zaměstnavatel dojde šetřením události k závěru, že utrpěná zdravotní újma není pracovním úrazem, je zaměstnanec oprávněn obrátit se se svým nárokem na příslušný okresní soud. Žádný jiný subjekt (ošetřující lékař, jeho primář, soudní znalec apod.) není oprávněn se vyjadřovat k uznání úrazu jako pracovního. Ošetřujícímu lékaři je pouze v této věci stanovena povinnost provést bodové ohodnocení bolestného a ztížení společenského uplatnění dle citovaného NV.

JUDr. Miroslav Kovář
e-mail: miroskovar@seznam.cz

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**.

Jako Svatoplukovy pruty!

I když je to už sedmnáct let, co jsem úderem poslední sekundy 20. století odešel od bývalých ČSD na vlastně nechtěný sociální program, jsem tak trochu stále svázán (snad pupeční šňůrou) se svými bývalými spolupracovníky. Je tomu tak mimo jiné díky společným návštěvám termálních lázní, ale i Mikulášským a vánočním setkáním, jež organizuje Klub důchodců při LD Břeclav.

Po přečtení loňských Zájmů strojvůdce č. 22, které byly na titulní straně ve smutečním černém provedení, jsem se dosti rozezlil. I když já sám samozřejmě už se stávajícím stavem ČD a jejich vztahem k strojvedoucím nemohu nic udělat. Je už to čistě „v režii“ stávajících strojvůdců.

Doporučuji vám spojit síly a v takových případech se vždy postavit tvrdě za svá práva. Jako Svatoplukovy pruty! Držím vám, kluci, ale samozřejmě i těm několika děvčatům ve strojvůdcovské profesi, palce. A ať se vám vše v práci i osobním životě daří k vaší spokojenosti!

Vlastni silou.

Emerita Miroslav Hnátek
Mikulčice/Těšice

Nabídka pobytů v roubené chalupě ve Velkých Karlovicích

Základní organizace FS Suchdol nad Odrou nabízí možnost využít roubenou chalupu ve Velkých Karlovicích, č. p. 254, kde je k dispozici podkroví se dvěma apartmány s vlastním sociálním zařízením. Celková kapacita je 10 lůžek. Parkování vozidel je u chalupy.

Každý apartmán má jeden obytný pokoj vybavený kuchyňským koutem (lednička, sklokeramická varná deska, nádobí, jídelní stůl, sedací souprava, TV), ložnici a vlastní soc. zařízení. Apartmány: 1. 1 + 1, obytný pokoj + ložnice pro 3 osoby, vlastní samostatné soc. zařízení (WC, umyvadlo, sprcha); 2. 1 + 1, obytný pokoj + ložnice pro 5 osob, vlastní samostatné soc. zařízení (WC, umyvadlo, sprcha). K jednomu nebo druhému apartmánu lze připojit ještě pokoj (ložnici pro dvě osoby).

Roubenka je cca jeden kilometr od nádraží žst Velké Karlovice, obchod cca 500 m s občerstvením (v sezónu obědy) a nedaleko řada restaurací. V létě pod chatou cyklostezka č. 50 Bečva (Vsetín–Velké Karlovice–na Slovensko nebo Soláň, lesní Bike park Kyčerka), v létě koupaliště v Karlovicích nebo koupání ve Valašském Balatonu v Novém Hrozenkově, navštívit je možno skanzen Rožnov atd. V zimní sezónu jsou vedle chaty lyžařské běžecké tratě, lyžařské areály pro sjezdové lyžování jak v Karlovicích, tak lyžování na Soláni nebo Bečvách, Bílé atd.

Cena léto 300 Kč / zima 350 Kč za osobu a noc

V případě zájmu se můžete obrátit prostřednictvím mailu na předsedu ZO FS Suchdol nad Odrou: ***jiri.morcinko@gmail.com***. V mailu uveďte požadovaný termín, počet osob, vaši ZO FSČR a kontakt (adresu, telefon, e-mail), do předmětu uved‘te „Chata Velké Karlovice“. Bude Vám zaslána informace o volné kapacitě, číslo účtu k poukázání platby a podrobné informace k pobytu.

Na www.svetem.eu
opět ubytování v Itálii
a v Černé Hoře.
Levně i letecky. **tel. 604 953 467**

CK SUSANNA VIAGGI
JIŽNÍ ITÁLIE
Marina di Camerota
zděné a dřevěné bungalovy, apartmány
přímo u soukromé pláže,
vlakové spojení až do místa
www.susanna-viaggi.cz
tel.: 607 101 707

Hořká zkušenost

Vážení kolegové, chtěl bych vás informovat o výlukách a záludnostech týkajících se pojištění odpovědnosti při výkonu povolání (tzv. pojistky na blbost) a pojištění právní ochrany (D.A.S.).

V lednu 2014 došlo v PJ Libeň k těžkému ublížení na zdraví slovenského pracovníka, který byl součástí čtyřčlenného a externí firmou najatého týmu, jenž měl za úkol pracovat na rozvodu nových elektrických kabelů. Tehdy se přihodilo, že jeho pracovníci, aniž by učinili sebemenší bezpečnostní opatření a komukoliv o svém zamýšleném úkonu řekli, odmontovali bezpečnostní mříž, jež brání vstupu do šachty u vyvažovacího závaží vrat o hmotnosti dvě stě padesáti kilogramů. Následně jeden pracovník, který stejně jako já do té doby netušil, k čemu šachta slouží, do ní vstoupil za účelem protažení kabelů.

Další sled událostí byl velice rychlý. Jako vedoucí posunu jsem po nahlášení přijíždějící vlakové soupravy došel k inkriminovaným vratům, upozornil druhého, u šachty stojícího slovenského pracovníka o zamýšleném úkonu, tj. otevírání vrat. To mi bylo odsouhlaseno a mám na to i dva svědky, kteří to v prosinci 2016 dosvědčili u soudu. Po uvedení vrat do pohybu došlo vyvažovacím závažím vně sloupu k pracovnímu úrazu, neboť postižený se v tu chvíli nacházel přímo pod ním, neměl ochrannou helmu, a tak utrpěl těžká zranění.

Policie celou událost zdokumentovala. Přivolaný bezpečnostní technik z generálního ředitelství Českých drah ji prošetřil a zjistil, že došlo k hrubému porušení bezpečnosti práce ze strany externích slovenských pracovníků. Zároveň konstatoval, že z mé strany k žádnému pochybení ani porušení provozního řádu nedošlo. A to pak také celé zopakoval během soudního řízení, kdy byl předvolán jako svědek.

Zdálo se, že poté, co jsem v květnu 2014 podal na policii vysvětlení, je celá událost uzavřena. Jenže opak je pravdou. V dubnu 2016 bylo proti mé osobě zahájeno trestní řízení. Neprodleně jsem poté kontaktoval D.A.S., kde mám sjednané pojištění právní ochrany, a proto mi má hradit právní zastoupení. Ovšem pojišťovna, s níž jsem tehdy uzavřel „pojistku na blbost“, mi sdělila, že ji kauza nezajímá, neboť jsem u ní pojištěný pro případ, kdy by zaměstnavatel ode mě požadoval náhradu škody. A poněvadž ČD žádné pochybení z mé strany neshledaly a škoda jim nevznikla, od celého problému se pro tuto chvíli distancovaly. Státní zástupce totiž nepodal žalobu na ČD, ale zcela nestandardně požaduje finanční náhradu ve výši sto padesát tisíc korun po mé osobě.

Bylo mi doporučeno, abych se obrátil na pojišťovnu, u které mám sjednané pojištění domácnosti, jelikož zahrnuje i určité krytí na způsobenou škodu. Ze strany této pojišťovny mi však bylo sděleno, že se vztahuje výhradně na mimopracovní činnost.

V září 2016 mě samosoudce shledal vinným. Proti tomuto rozsudku jsem se odvolal a následně v prosinci téhož roku se konalo hlavní líčení, které bylo pro neúčast tří slovenských svědků odročeno. V květnu 2017 jsem obdržel další žalobu, tentokrát od slovenského soudu, kde ji na mou osobu podal poškozený a žádal v ní uhrazení nemajetkové újmy ve výši třicet tisíc euro. V návaznosti na to jsem opět kontaktoval pojišťovnu D.A.S., která mi sdělila, že ve věci nemajetkové újmy nemám na právní zastoupení nárok.

Jelikož jsem na slovenskou žalobu musel reagovat ve lhůtě patnácti dnů, obrátil jsem se na vrchního přednostu DKV Praha ing. Františka Kozla, osobně mu celou kauzu vysvětlil a požádal o právní pomoc generálního ředitelství ČD. K sepsání odvolání a následnému případnému zastupování u slovenského soudu. Po velice vstřícném přijetí mi bylo přislíbeno, že se na právní oddělení generálního ředitelství obrátí.

V červenci 2017 proběhl v Praze další soud, během kterého byli slovenští externí pracovníci vyslechnuti prostřednictvím telekonference, a v září jsem si vyslechl rozsudek. Soud mě navzdory výpovědi bezpečnostního technika z generálního ředitelství ČD shledal vinným z porušení určitého odstavce v provozním řádu, jenž se týká posunu. A sice že jsem před otevřením vrat nezkontroloval znepřístupněnou šachtu, v níž se nacházel slovenský pracovník. Odsoudil mě podmíněně na dvanáct měsíců, s odkladem na dvacet čtyři měsíců a nařídil, abych postiženému uhradil sto padesát tisíc korun. Mé pochybení ale následně vyvrátil i přednosta PJ Libeň ing. Jan Konopík, který na mou žádost výklad daného odstavce provozního řádu zpracoval písemně a jasně uvedl, že jakožto posunovač PJ Libeň nemám v požadavcích znalost konstrukce svislých posuvných vrat.

Proti vynesenému rozsudku jsem se okamžitě odvolal k městskému soudu v Praze. Následně ing. František Kozel inicioval schůzku, na níž chtěl být o průběhu obou soudních jednání informován. Nejen jeho, ale také celé vedení DKV Praha nemile překvapilo, že v rámci pojištění D.A.S. nemáme jakožto pracovníci ČD na právní zastoupení ve věci nemajetkového újmy nárok. Vzhledem k rizikovosti náplně naší práce může každý den dojít k nehodě, po níž bude i další pracovník potřebovat obdobné právní zastoupení. Z toho důvodu zazněl návrh, aby se s pojišťovnou právní ochrany D.A.S. sjednaly v nynější pojišťovací smlouvě úpravy, díky nimž by se tomuto riziku v budoucnu předešlo, anebo aby se hromadně uzavřela smlouva s jinou pojišťovnou.

Vzhledem k tomu, že soudní řízení na Slovensku je i po více než roce stále na samém počátku, nabídlo mi vedení DKV Praha v této věci právní zastoupení, neboť pro mě samotného by mohly být výlohy spojené se soudním sporem finančně likvidační. Tímto článkem bych vedle nedostatků, jež jsem ve smlouvě uzavřené s D.A.S. objevil, chtěl svým nadřízeným – jmenovitě ing. Františku Kozlovi, ing. Janu Konopíkovi a ing. Janu Větrovskému poděkovat, že se za mě jakožto dlouholetého pracovníka ČD nad rámec svých povinností postavili. Poskytnutí generálním ředitelstvím ČD hrazeného právního zastoupení v sobě zahrnuje také nedocenitelný morální aspekt, neboť vykonávání pracovní činností pod tlakem dvou probíhajících soudních řízení, je nesmírně stresující. Je dobré vědět, že nejste svým nadřízeným pracovníkům DKV Praha lhostejný.

Jiří Procházka

Lokomotiva 475.179 v modrém provedení byla provozována lokomotivním depem Děčín (foto z archivu Zdeňka Hájka)

Parní lokomotivy tří barev

Jak je jistě většině čtenářů známo, parní lokomotivy byly z výroby ve zdrcující většině lakovány černě. Přesto se v řadě případů objevil i nátěr jiný.

První barevný nátěr se objevil u lokomotivy 423.0, kdy již roku 1927 bylo 8 ks natřeno zeleně. Později při opravách v hlavních dílnách byly natírány černě. Jak je známo, lak na parních lokomotivách se obnovoval při střední a hlavní opravě, tj. v podstatě lx za tři roky. Při vyvazovací opravě se opravil nátěr dle potřeby na poškozených místech.

Další zelené lokomotivy byly řady 524.1, a sice v počtu 13 ks taktéž v roce 1927 a 1928. Tento nátěr se znovu objevil na lokomotivě 524.1110 z LD Česká Lípa, stroj. st. Rumburk na jaře 1977. Dojezdila s ním v pravidelném provozu začátkem roku 1979; naposledy se takto objevila na oslavách v Děčíně roku 1981.

Zelený nátěr se pak objevil u lokomotiv 387.0 vyráběných po roce 1935, a dále u lokomotiv 486.0, 486.1, 475.0. Jmenované řady ho měly již z výroby. Stejně tak se z výroby objevil modrý nátěr v poválečné době u lokomotiv 498.0, 476.1 a 477.0, 498.1, červenohnědý pak u 476.0, zelený u 464.2. Při opravách v dílnách pak všechny tyto řady dostaly nátěr černý – hlavní důvod byl ekonomický.

Ke konci parního provozu byly některé 477.0 (hlavně z LD Kralupy a Česká Lípa), 498.0 a 1 (hlavně z LD Plzeň) lakovány opět modře. Obě lokomotivy 464.2 byly nejpozději v roce 1965 již zelené. I když ojedinělé hlasy prohlašují, že 202 byla zelená stále, zatím to nebylo spolehlivě zjištěno. Již pro muzeální provoz dostaly své původní barvy i lokomotivy 387.043 (zelenou) a 498.022 (modrou).

Nyní se dostáváme k nadpisu, které že parní lokomotivy byly postupně tříbarevné? Lokomotiva 475.1142 byla údajně zelená již z výroby. Jezdila nějaký čas i v Číně jako reklama výrobce. Zřejmě i toto bylo příčinou, že se podařilo prodat 25 ks lokomotiv 475.1 do KLDR z původní objednávky pro ČSD, které pak nemusely platit stornovací poplatky za objednané a již vyráběné lokomotivy. V roce 1955 se stroj 475.1142 zúčastnil veletrhu v Lipsku, což byl tehdy nejvýznamnější strojírenský veletrh v zemích východního bloku.

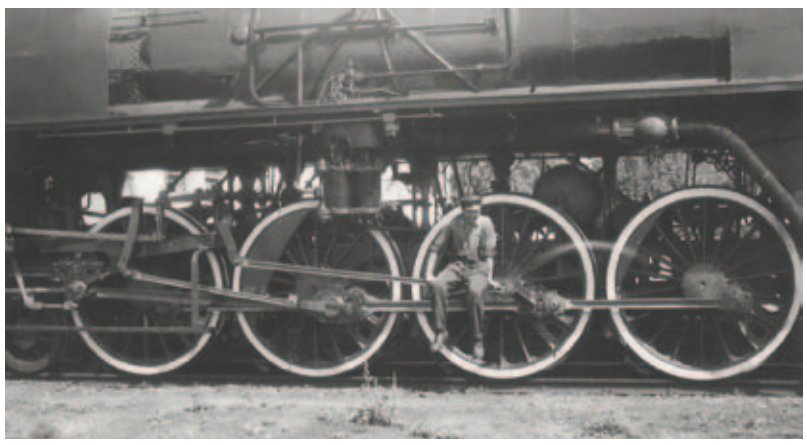
V šedesátých letech byla tato lokomotiva opět černá – jezdila v lokomotivním depu Plzeň převážně s osobními vlaky v trase Praha-Smíchov–Domažlice. Při své poslední (střední) opravě v dílnách České Velenice v létě roku 1978 byla opět nalakována zeleně (plochy ohraničovaly žluté proužky), což trvá dosud. Lokomotiva v pravidelné dopravě dojezdila dne 15. ledna 1979 v LD Brno dolní na Os vlacích Brno–Přerov. To byl onen známý, tzv. barevný turnus na podzim r. 1978 – zelená 475.1142, modrá 498.106 a černá 475.194).

Další barevná 475.179 byla ve světlejším odstínu modré. V tomto kabátku se objevila v květnu 1982 a setrvala v něm do konce roku 1986, kdy byla odsunuta do dílen České Velenice, odkud se roku 1987 vrátila již černá. Lokomotiva je dosud provozní, a to v PJ Děčín.

Pokračování

Zdeněk Hájek

Vzpomínka na přehlídku lokomotiv k jubileu 150 let železnice v Rakousku. Snímek z října roku 1987 pořízený v depu Wien Nord zachytil i parní lokomotivy ČSD – uprostřed 354.1217 a zelená 475.1142. Vlevo je v té době nejrychlejší provozovaná parní lokomotiva, řada 02 z tehdejší železniční správy DR (z Výzkumného ústavu v Halle), jež měla konstrukční rychlost 175 km/h. Foto: ing. Eduard Sassmann



Bílé obruče přidaly parním lokomotivám na kráse a eleganci. Jejich údržba byla ovšem náročná a pracná. Právě po takové práci je na snímku u lokomotivy 498.008 zachycen i autor tohoto článku, kolega Zdeněk Hájek

Omezení platnosti jízdenek FIP

S účinností od 10. prosince 2017 byla zavedena ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. **Tato omezení platí od 10. prosince 2017 do 9. června 2018, kdy budou nahrazena novým zněním.**

Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD na adrese: ***http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf*** v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy - dokumenty - O10 GŘ - dokumenty personální. Současně je také zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Vlakový turistický zájezd do Vysokých Tater

Sdružený klub železničářů Brno pořádá vlakový **turistický zájezd do Vysokých Tater**, a to v termínu **15. až 19. června 2018**. Cena 2800 Kč zahrnuje 4x ubytování v popradském hotelu Poprad se snídaní formou švédských stolů, pobytovou taxu, vedoucího zájezdu a kompletní pojištění. Nezahrnuje dopravu vlakem, vstupy a lanovky.

Na programu jsou návštěvy Východné Vysoké, Mlynické doliny, Furkotské doliny, Zbojnické chaty a Veľké Studené doliny.

Kontakt (objednávky): drážní tel. **972 625 902** nebo mobil **724 975 811**, e-mail: ***Hnilickova@epos.cd.cz***

Společenská rubrika

Rovnou šedesátku oslavili v lednu tito naši kolegové a kamarádi: 5. ledna pan **Jan Tunhéber**, strojvedoucí ČD Cargo, a po něm pak 19. ledna i pan **Čestmír Paclík**, strojvedoucí ČD. Vše nejlepší, hodně zdraví a mnoho úspěchů v soukromém i pracovním životě jim přejí kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu.

***

Dne 26. ledna oslavil své 60. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo, pan **Otto Vilt**, člen mostecké ZO Federace strojvůdců. Výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Most mu přejí do dalších let hodně zdraví, spokojenosti a životního elánu.

***

Ke konci loňského roku ukončil svoji práci na železnici a odešel do starobního důchodu náš kolega **Josef Urban**, strojvedoucí ČD Cargo, parašutista a člen základní organizace FS Liberec. Za vykonanou práci mu děkují a na zaslouženém odpočinku ještě po mnoho let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přejí výbor a ostatní členové liberecké ZO Federace strojvůdců i členové Seniorklubu při ZO Liberec.

***

Na konci loňského roku oslavili významné životní jubileum, a to rovných 60 let, pánové **Josef Plešek** a **Miloslav Olšák**, oba strojvedoucí ČD a členové základní organizace Federace strojvůdců Valašské Meziříčí. Hodně zdraví a osobní pohody na pracovišti i v soukromí přejí výbor ZO a ostatní kolegové.

***

Dne 8. února oslavil půlkulaté pětapadesátiny strojvedoucí ČD Cargo, pan **Miloslav Štrombach**, který je členem základní organizace Federace strojvůdců Most. Mílovi přejeme do dalších let hodně vitality a pohody v práci. Výbor i ostatní členové mostecké ZO

***

Druhého února oslavil své krásné 75. narozeniny kolega strojvůdce v. v., pan **Josef Jakeš**. Všechno nejlepší, pevné zdraví a životní elán do dalších let mu přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

Svá životní jubilea oslavili v letošním roce již tři naši kolegové strojvedoucí z pardubické základní organizace FS – **Michal Berka** 7. ledna 55 let, **Vladimír Labuť** 11. ledna 60 let a **Jiří Slavík** 17. ledna 65 let. Ještě do mnoha dalších let spokojeného života jim přejeme jen to nejlepší, hodně úspěchů, osobního štěstí a především zdraví! Výbor ZO FS Pardubice

***

V únoru, a to konkrétně 5. 2. a 18. 2., oslavili nebo ještě oslaví své kulaté šedesátiny strojvedoucí ČD, pan **Milan Fivébr**, a bývalý strojvedoucí a nyní grafikonista, pan **Petr Mimráček**, oba ze základní organizace FS Most. Milanovi a Petrovi přejí kolegové a přátelé hodně zdraví, pohodu v práci i rodinném životě.

***

Dne 21. února oslaví své 60. narozeniny náš kolega **Miroslav Černý**. K tomuto jubileu mu blahopřejí a do dalšího spokojeného života hodně elánu a zejména pevné zdraví přejí výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců DKV Praha.

***

Třetího února oslavil své 60. narozeniny kolega strojvůdce ČD Cargo, pan **Pavel Rýdl** a 9. února slavil první půlstoletí kolega strojvůdce ČD, pan **Petr** „Špagy“ **Provazník**. Vše nejlepší, mnoho zdraví a životního elánu do dalších let jim přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

V příštích dnech budou slavit své narozeniny tři naši kolegové za základní organizace FS Děčín. Již 16. února se dožívá 82 let **Antonín Horák** a 21. 2. bude své pětapadesátiny slavit **Petr Zelenka**. První padesátku 24. února oslaví **František Remeš**. Všem jubilantům blahopřejí a do dalšího spokojeného života hodně elánu a zejména pevné zdraví přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

Dne 26. února a v první březnový den oslaví své 65. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo ve výslužbě, pánové **Jiří Horák** a **Jaromír Roušavý** z mostecké ZO. Oběma kolegům přejeme hodně zdraví a pohody na zaslouženém odpočinku. Výbor a kolegové ze základní organizace FS Most

***

V měsících lednu a únoru oslavili či ještě oslaví svá životní jubilea tito naši kolegové z liberecké základní organizace, prvních padesát let 30. 1. strojvedoucí ČD **Miroslav Groh**, 70 let 30. 1. **Karel Spousta**, 2. 2. **Ladislav Beran**, 5.2. **Václav Hofman** a 26.2. **Zdeněk Polesný** a sedmdesát pět let 17.1. **Petr Krutílek** – všichni členové Seniorklubu. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorklubu děkují všem za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

***

V první březnový den bude svoje šedesátiny slavit náš kolega **Rudolf Kalousek**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad mu k tomuto životnímu výročí srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí spokojenost a hlavně hodně zdraví.

***

Dne 4. února oslavil své 65. narozeniny kolega a strojvůdce ČD, pan **Pavel Záškoda**, a o týden později stejné výročí i pan **Ivan Bohuslav**, který již z aktivní služby třírovské odešel na penzi. Oběma oslavencům přejí havlíčkobrodští kolegové mnoho zdraví, pohody a životního elánu do dalších let.

***

V lednu oslavili svá životní jubilea tito naši kolegové ze základní organizace FS Louny: 60 let 19. 1. **Jiří Asman**, 65 let 23. 1. **Josef Hejhal**, 70 let 22. 1. **Jaroslav Pudr** a 29. 1. **Jaroslav Vízner**. V příštích dnech svá výročí ještě slaví – 16. února 75 let **Josef Štefan** a 25. 2. rovnou šedesátku **Petr Svoboda**. Výbor a ostatní členové lounské ZO Federace strojvůdců jim blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí úspěchy, osobní pohodu a hlavně zdraví.

***

Dne 17. února oslaví své 60. narozeniny náš kolega, strojvedoucí **Vít Kolařík** (ČD Cargo). Mnoho štěstí, zdraví, osobní pohody do dalších let mu přejí výbor, kamarádi a ostatní členové přerovské základní organizace FS.

Poslední rozloučení

Ve dnech nedávno minulých nás navždy opustili dva kamarádi, kolegové ze základní organizace FS Šumperk a bývalí strojvedoucí na zaslouženém odpočinku. Dne 21. prosince 2017 zemřel pan **Jan Pavlík** (ve věku nedožitých 72 let) a dne 20. ledna 2018 pan **Jiří Soural** (nedožitých 79 let).

Všichni, kdo jste je znali, prosíme, věnujte jim i vy svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Šumperk

Vzpomínka

Dne 19. ledna 2018 se konalo v obřadní síni v Lysé nad Labem poslední rozloučení s paní **Jaroslavou Pýchovou**. Bývalá dlouholetá sekretářka prezidia Federace strojvůdců České republiky zemřela ve věku 80 let.

Prosíme všechny, kdo ji znali, aby paní Pýchové společně s námi věnovali svoji tichou vzpomínku.

Kolegové a bývalí spolupracovníci

Zájmy strojvůdce i na webu

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

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. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.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