● Podivnosti kolem zavádění evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS ... str. 1 ● Příklad nerovného zacházení se zaměstnanci na železnici – budou i „svátky“ tématem příštího kolektivního vyjednávání? ... str. 1 a 2 ● Marná snaha? Jak vidět dílčí bilancováním našich kolegů z Veselí nad Moravou ... str. 2 ● Jednala pracovní skupina k služebním tabletům ... str. 2 ● K výsledkům desátého Memoriálu Břetislava Demela ... str. 3 ● Pistolí proti kašli ... str. 3 ● Nabídka kalendářů na rok 2019 ... str. 4 ●

číslo 10
31. května 2018
ročník 71

FSČR
Zájmy strojvůdce
“VLASTNÍ SILOU”
ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Nehoda u Křemže – zatím jen mnoho nejasného

V minulém vydání našeho časopisu jsme přinesli stanovisko naší profesní odborové organizace, v němž jsme vyjádřili své vážné znepokojení okolnostmi vzniku mimořádné události, k níž došlo třetího května u Křemže na Českokrumlovsku. Tentokrát jsme chtěli přinést další a především již konkrétnější informace. Bohužel se tak ale nestane. Událost nyní obestře ticho. Nezbývá věřit, že nebude trvat příliš dlouho, protože vyšetřování mimořádných událostí na železnici může trvat i několik měsíců. Prozatím tak našim kolegům a čtenářům nemůžeme nabídnout nic jiného, než je naše nedávná korespondence s Drážní inspekcí.

Dotaz redakce ZS: Federace strojvůdců k vzniku této mimořádné události hned v prvopočátku zaujala vyhraněný postoj, který vzbudil velký zájem médií, ale také (a to především) naší členské základny, která nyní logicky čeká na další informace. A samozřejmě hlavně na výsledky vyšetřování orgánů, jež se touto MU zabývají. Oproti původním informacím se totiž v dnech následujících po vzniku mimořádné události v médiích začala objevovat mnohá nová sdělení (nebo spíše spekulace?), například o údajném kompletním nepokrytí trati rádiovou sítí (mající zásadní vliv na funkčnost TRS), ale také o z toho vyplývajícím způsobu (technice) zastavování proti sobě jedoucích vlaků. Údajně se to podařilo pouze u jednoho vlaku, a to jen díky telefonátu na mobilní telefonní přístroj.

Velmi nás také zaujala posléze zveřejněná informace, že na jedné vlakové soupravě byla radiostanice MESA 23 (o tom jsme informovali také my) a na druhé se (ale až v průběhu vyšetřování) nacházela radiostanice Motorola. Jak je to ale možné, když původně tam byl jen mobilní telefon a radiopojítko tam chybělo!?

Dovolujeme si tedy požádat o pomoc a poskytnutí aktuálních informací. Jedná se o velmi závažnou záležitost, jejíž řešení může být precedentní i pro podobné MU, k nimž může na naší železnici za současné komplikované situace docházet.

Vyjádření Drážní inspekce: Po konzultaci s vedením jsme se shodli, že událost již více komentovat nebudeme a budete muset, stejně jako ostatní, vydržet na vydání závěrečné zprávy. Otázky, které kladete, jsou předmětem našeho vyšetřování, které je prakticky na začátku, a odpovědi na ně jistě budou součástí naší komplexní práce v podobě vydané závěrečné zprávy.

Věřím, že náš postoj pochopíte a trpělivě vyčkáte na dokončení šetření. Tento postoj jsme zaujali nejen proto, abychom zabránili procesu šetření v on-line přenosu, ale také abychom zastavili šíření různých spekulací.

Připravil Libor Poláček

ETCS. Opravdu krok vpřed?

Dne 23. dubna se členové prezidia FSČR zúčastnili zkušební jízdy zvláštního vlaku v trase Kolín–Brno. Tento vlak jel v rámci zkušebního provozu pod plným dohledem ETCS. V rámci této jízdy nám zaměstnanci AŽD Praha celý systém podrobně představili a za jízdy nasimulovali mnoho častých i méně běžných provozních stavů tohoto systému.

V současné době probíhá v úseku Kolín–Břeclav zkušební provoz systému ETCS a během letošního roku měl začít provoz rutinní. Někteří dopravci již mají i několik málo vozidel, která tento provoz umožňují, avšak SŽDC zatím nevydala patřičný předpis. Zatím není ani jasno v otázce, jak se budou strojvedoucí chovat ke stávajícím návěstidlům, která budou minimálně do roku 2025 na trati i při jízdě vlaku pod plným dohledem ETCS. Existují dvě extrémní možnosti: ● Strojvedoucí jedoucí pod plným dohledem ETCS bude veškerá návěstidla ignorovat a bude se řídit jen podle informací zobrazených na displeji ETCS. ● Strojvedoucí jedoucí pod plným dohledem ETCS bude sledovat jak všechna návěstidla na trati, tak i informace zobrazené na displeji ETCS.

Je jasné, že obě tyto možnosti jsou špatné. Bude proto důležitým úkolem letošního roku, pokusit se nastavit taková předpisová ustanovení, která budou strojvedoucí co nejméně zatěžovat a zároveň nebudou umožňovat naučení „špatných“ návyků (jízda plnou rychlostí proti návěsti stůj).

Bohužel celý systém výstavby ETCS v ČR na mne působí velice špatným dojmem, neboť z toho opět vzniká u nás tolik oblíbený kočkopes, kdy se snažíme sloučit neslučitelné. Kdyby byly systémem ETCS vybavovány všechny nové tratě (VRT) anebo tratě po rekonstrukci, které by ale už neměly národní vlakový zabezpečovač a ETCS by na nich bylo jediným systémem, bylo by všechno v pořádku. Takto je ale opět vytvářen stav, že strojvedoucí se bude během jízdy věnovat mnohem více jiným činnostem než bezpečnému vedení vlaku.

Další velice nepříjemnou skutečností jsou informace, které se šíří celou železničářskou veřejností. Ministerstvo dopravy (MD) v rámci přehnaně restriktivního výkladu migrační fáze budování systému ETCS chce zakázat vybavování všech tratí jiným systémem než ETCS. V praxi by to znamenalo, že všechny nově postavené anebo rekonstruované úseky tratí budou muset být vybaveny pouze interoperabilním zabezpečovačem, což je pouze systém ETCS. Konkrétně to znamená, že pokud by v příštím roce došlo k rekonstrukci trati, kde v současné době je národní zabezpečovač s liniovým systémem (LS) – autoblok, po dokončení této akce by muselo dojít k vypnutí tohoto zabezpečovače, omezení rychlosti na 100 km/h a ke značnému snížení úrovně zabezpečení na této trati. Tento stav by na takové trati trval až do vybavení systémem ETCS. Vzhledem k finanční náročnosti budování systému ETCS by tak reálně hrozilo, že tento přechodný stav by postupně přešel do stavu trvalého.

Je pak otázkou, jak dlouho budou kraje ochotny objednávat dopravu na regionálních tratích, kde by se mohlo jezdit moderními vozidly rychlostí až 160 km/h, když toto nebude možno, protože na trať nebude dovoleno instalovat jiný systém zabezpečení než ETCS, který ale na takové trati nikdy nedosáhne ekonomické návratnosti. Kam by tato spirála mohla vést, je nám všem asi jasné.

Tento extrémní výklad evropských směrnic MD je o to podivnější, že naši západní sousedé Rakousko a Německo zatím s vypínáním národních zabezpečovačů nepočítají. Je mi jasné, že mezinárodní interoperabilita je důležitá, ale nemělo by to být na úkor bezpečnosti provozu na hlavních tratích a současně s nemožností zvýšení úrovně bezpečnosti provozu na regionálních tratích. Problémy, které s tímto přechodem nastanou, by pak neměly být bagatelizovány prohlášením, že EU to tak nařídila.

David Votroubek, člen prezidia FSČR

Nedávno opravená Regionova 814/914 130. Korporátní „kabátek“ jí sluší o poznání více než původní žlutozelený nátěr. Snímek Jaroslava Krupičky je ze 7. listopadu 2017, kdy stála u 3. nástupiště žst Nymburk před odjezdem do Jičína jako Os 15811

Pouze selhání lidského faktoru?

Shodou okolností právě 16. května, kdy naše profesní odborová organizace obdržela zde na jiném místě citované obecné vyjádření Drážní inspekce, Česká televize na svém zpravodajském programu ČT24 byla přece jen konkrétnější. Ale i jiná média. Odcitujme si zde například zpravodajský portál iDNES.cz:

„Došlo k selhání lidského faktoru. Jakoukoliv technickou závadu můžeme s největší pravděpodobností vyloučit,“ řekl Martin Drápal z Drážní inspekce. Dodal, že chybně vjel na trať vlak směřující z Volar do Českých Budějovic. *„Podrobnější informace budou v závěrečné zprávě o nehodě, která bude hotova za několik měsíců,“* uvedl.

Proč to máme se státními svátky „jinak“?!

K napsání tohoto článku jsem se chystal dlouho. Bohužel nejsem barvitý vypravěč, ale jde o odpověď na otázku, která mě opravdu nenechává klidným. V zákoně 262/2006 Sb. (zákoník práce) v platném znění je napsáno v části šesté, hlava II, paragraf 115, odstavec 3 toto: *„Zaměstnanci, který nepracoval proto, že svátek připadl na jeho obvyklý pracovní den, přísluší náhrada mzdy ve výši průměrného výdělku nebo jeho části za mzdu nebo část mzdy, která mu ušla v důsledku svátku.“* A proto se ptám – **který je náš obvyklý pracovní den?!**

Dle nejen mého názoru je to každý den v roce od 1. ledna až do 31. prosince. Protože pracujeme v nepřetržitém režimu práce a denní normativ pro nás činí 5:09 na KAŽDÝ den! Avšak v PKS 2018 (2017, 2016, 2015, 2014 – dále jsem nepátral) pro ČD se mluví o obvyklém pracovním dnu vzhledem ke státnímu svátku jinak. V příloze 2., **Čl. 13 – Mzda a náhrada mzdy za svátek v odstavci 4** je napsáno: *Zaměstnanci, který nepracoval proto, že svátek připadl na jeho obvyklý pracovní den, přísluší náhrada mzdy ve výši průměrného výdělku.* ***Obvyklým pracovním dnem je pro účely posuzování tohoto nároku den, na který má zaměstnanec naplánovanou směnu nebo její část.*** Toť je odpověď dle platného dokumentu PKS.

Určitě každý z nás obdrží pravidelně rozpis směn na dané tzv. vyrovnávací období a každý z nás jistě také zaregistroval to, že v době státního svátku je vždy všechno nějak jinak. Nejinak je tomu v této době i s přístupem zaměstnavatele k jednotlivým skupinám zaměstnanců. V době změny grafikonu velmi spěchají systémoví specialisté se zpracováváním směn na další období, aby zapracovali do směnařů právě státní svátky, kdy nám právě část výkonů odpadá z logického důvodu, že některé vlaky nejedou. Důvod této činnosti – právě poslední větička zde uvedeného článku PKS 2018. Nemáš naplánovanou směnu – nemáš nárok na odpadlý výkon ve svátek. A co víc, výkon, který ti byl zrušen v plánu, musíš odpracovat.

Našemu zaměstnavateli asi nic neříká znění dalšího článku zákoníku práce v platném znění, kde se píše v části první, hlava IV, paragraf 16: *„Zaměstnavatelé jsou povinni zajišťovat rovné zacházení se všemi zaměstnanci, pokud jde o jejich pracovní podmínky, odměňování za práci a o poskytování jiných peněžitých plnění a plnění peněžité hodnoty, o odbornou přípravu a o příležitost dosáhnout funkčního nebo jiného postupu v zaměstnání.“*

Pokud by tato stať ze zákoníku práce byla uváděna v praxi naším zaměstnavatelem, musel by i zaměstnancům s rovnoměrně rozvrženou pracovní dobou (osmičkářům, vesměs THP) naplánovat směny jako pracovníkům v nepřetržitém režimu práce. Zaměstnavatel přece ví, kdy je státní svátek, a proto by měl naplánovat v den státního svátku tzv. osmičkářům pracovní volno a oni by si chybějící výkon museli doplnit jako my. To by bylo rovné zacházení v praxi. Nebo jinak – všem zaměstnancům v našem režimu práce, i když nemá naplánovanou směnu, proplatit minimálně 5:09 h odpadlého výkonu ve svátek. Opět by se jednalo o rovné zacházení.

Názorem sděleným v tomto článku se nijak nechci dotknout práv tzv. osmičkářů. Dle mého názoru zde zaměstnavatel postupuje přesně dle litery zákona. V našem případě zaměstnavatel využívá plně článku o náhradě mzdy za práci ve svátek uvedeného v PKS 2018, ale tím se právě dle mého názoru dostává do rozporu s paragrafem 16 zákoníku práce o rovném zacházení se zaměstnanci. Proto prosím o odpověď. – Proč je to tedy takto se státními svátky u ČD vztažmo k jejich zaměstnancům, kteří pracují v nepřetržitém režimu práce s nepravidelnými nástupy? Jedná se vesměs o strojvedoucí, vlakvedoucí či průvodčí, tedy o profese tzv. provozních zaměstnanců, kteří by měli být páteří ČD. Myslím, že toto téma by bylo vhodné otevřít nejpozději při dalším kolektivním vyjednávání a zajistit rovné zacházení se zaměstnanci, jak ukládá zákoník práce.

Jan Šťastný, člen ZO FS Valašské Meziříčí

Svátkové právo asi není tím nejlepším řešením

„Svátkové právo“ se s mírnými úpravami objevuje v textu kolektivních smluv ČD již několik roků, vždy pouze s mírnou úpravou reagující na skutečný počet dnů státních svátků připadající na obvyklý pracovní den tzv. denních zaměstnanců v tom či onom roce. To je v současné době jediný dojednaný „benefit“, který by měl ošetřovat rozdíl, velmi precizně popisovaný kolegou z Valašského Meziříčí v článku Proč to máme se státními svátky „jinak“?! Má to ovšem podle mne i několik „ALE“.

Této problematice jsme se věnovali již také v našem časopise, kde byl na pokračování otištěn i rozhovor s JUDr. Bořivojem Šubrtem (ZS 12 a 13-14/2016). Zmíněný právník (autor mnoha odborných publikací) v něm poukazuje jednak na absenci politické vůle k řešení tohoto rozdílu mezi skupinou rovnoměrně a nerovnoměrně zařazených zaměstnanců a rovněž doporučuje prosazení (či dosažení určitého kompromisu) v této záležitosti např. kolektivní smlouvou. A to způsobem, který by zohlednil rozdíl mezi „odpadlým výkonem“ z důvodu státního svátku zaměstnanců v režimu Po–Pá a nepřetržitým provozem.

Proč tedy to „ALE“? Podle mého názoru je svátkové právo již přežitým výdobytkem, navíc s podmínkou, která je přímo opačná praxi u denních zaměstnanců. U svátkového práva totiž v první řadě zaměstnavatel zajišťuje odpracování stanoveného počtu hodin, který se mění podle již zmíněných podmínek, a teprve poté následuje zcela čistý legislativní postup jak s tímto výkonem ve svátek naložit (náhradní volno či proplacení). Čísly lze celkem lehce doložit, že v případě nenaplnění této roční svátkové normy, kdy se zaměstnavatel zavazuje doplatit chybějící počet nenaplánovaných svátkových hodin, že se jedná o výjimečný jev.

Zaměstnavatel, a to zejména v naší strojvůdcovské profesi, se naučil velmi rychle hospodárně využívat množství výkonů ve svátek objednaných zákazníkem k tomu, aby došlo k maximálnímu naplnění stanovené normy podle aktuální PKS všem strojvedoucím mimo těch, kteří se „svátkového práva“ zřeknou tak, aby k doplatku neodpracovaných hodin nemuselo dojít. Komu čest tomu čest, zbývá jen si povzdechnout. Kéž by tak postupoval i v jiných případech a u jiných profesí.

Tímto nastává situace: Jednak že v naší profesi se s institutem odpadlého výkonu ve svátek a tím ať už náhradě mzdy či nekrácení mzdy za tuto dobu, v podstatě na rozdíl od „denňáků“, nesetkáme. A jednak, a to je asi ten hlavní důvod nespokojenosti s řešením svátků, v okamžiku sesypání svátků na jednu velkou hromadu a opětného přerozdělení tak, jak jej popisuji u našich kolegů, vyvstává pocit, že výkon, který by se automatickým

Pokračování na str. 2

Marná snaha

K problémům na trati 341 ve směru Staré Město u Uherského Hradiště–Vlárský Průsmyk už bylo popsáno mnoho papíru. Bohužel však ten nejzávažnější problém týkající se nepřípojů osobních vlaků v Uherském Hradišti, který vznikl v prosinci loňského roku platností nového jízdního řádu, stále trvá. Vše je podrobně popsáno v 5. čísle našeho časopisu. Od léta minulého roku jsme se marně snažili pomoci cestujícím z Uherskobrodska, leč bezvýsledně. Proběhlo mnoho jednání a schůzek, předkládali jsme drobné změny Koordinátoru veřejné dopravy Zlínského kraje (KoVED) a na hejtmanství pro odbor dopravy. Jejich představitelé následně problémy řešili s Ministerstvem dopravy (MD) i Českými dráhami, jenže vše marně. Jízdní řád (JŘ) nabyl účinnosti a doplatili na to pouze cestující.

Závěrem loňského roku nám náměstek hejtmana pro dopravu ve Zlínském kraji slíbil, že nás bude po Novém roce informovat, zda se podařila alespoň nějaká náprava. A tak na druhého dubna si náměstek hejtmana Pavel Botek se zástupci základní organizace FS Veselí nad Moravou domluvil schůzku, kde s námi o daném problému téměř hodinu diskutoval. Ono vlastně nebylo ani o čem, protože v nejbližší době k žádné nápravě JŘ nedojde. Zlínskému kraji se nepodařilo přesvědčit MD ani vedení ČD, aby byl daný problém řešen. Což nás vůbec nepřekvapuje, že by některý z těchto subjektů měl snahu řešit regionální dopravu na východním konci republiky. Pan Botek nám sdělil, že zde k červnové změně GVD nedojde a dokonce nastínil, že příští JŘ 2018/2019 bude pravděpodobně stejný – jako přes kopírák.

Velmi zajímavá debata byla o následujícím JŘ 2019/2020, kdy by Zlínský kraj chtěl na regionálních tratích navýšit přepravní výkony až o 33 % nových spojů. To je zároveň datum, kdy kraji končí uzavřené smlouvy. Další možností bude buď přímé zadání, nebo výběrové řízení. Zlínský kraj je rozhodnut pro výběrové řízení. Přemýšlí o tom, že další smlouva by byla uzavřena na dobu 10 let s následnou opcí. V tomto případě mám pocit, že to tady dopadne jako na Šumavě. MD a ČD zajímají jen hlavní tahy, EC, IC, Rx vlaky a to, o kolik procent cestujících se v určitém úseku odvezlo více. Ovšem regionální tratě, kde cestujících ubývá, nezajímají nikoho. A tady si musíme přiznat, že zde prohráváme na celé čáře. Konkurovat na 70 km rameni s řadou 810 a jedním polorozpadlým a rezivým vozem řady 010 se opravdu nedá. O kultuře cestování, která je neustále skloňována ze všech stran, nemůže být ani řeč. S těmito argumenty Pavla Botka nám nezbývalo nic jiného než tiše souhlasit.

Dalším problémem, který kraji vadí, jsou obraty souprav. Přizpůsobují se turnusovým potřebám ČD, nikoliv však potřebám kraje, potažmo cestující veřejnosti. Pokud by kraj chtěl přizpůsobit některý ze školních nebo dělnických spojů (např. o 20 min dříve, nebo později), tak to není z důvodu taktu možné. Jestliže má motorová jednotka v Uherském Brodě pět minut na obrat a v Bylnici taktéž stejný čas, tak je jasné, že se celá situace nedá zvládnout. Jedině s další soupravou se strojvedoucím navíc. To ovšem stojí peníze, které budou ČD žádat po samotném kraji. A za druhé – žádné další stroje nemáme. Už teď jezdíme bez záloh a mnohdy za hranou údržby hnacích vozidel a motorových vozů. Pak je ale jasné, že kraj zvolí soukromého dopravce, jenž vyhoví jeho požadavkům a ještě bude levnější. Pokud ČD nezlepší svoje služby, třeba investicí do nových vozidel i na regionálních tratích, tak nemáme šanci.

Jedním z dalších problémů, na které náměstek Botek upozorňoval, se také týká SŽDC, a to konkrétně výlukových činností. Ve většině případů mnohdy zbytečných. Tento problém jsem popisoval v jednom ze starších vydání ZS. Odstraňování vegetace a dotahování šroubů je doslova výsměchem ze strany SŽDC. V úseku Uherské Hradiště–Bojkovice je trať v takovém stavu, že pokud se urychleně nezačne něco dělat s železničním svrškem, bude v nejbližší době traťová rychlost snížena za stávající 80 km/h na 50 km/h, někde až na 40 km/h a to téměř v celém úseku. Výluky se zde nepočítají na dny, týdny, ale na měsíce. A to každý rok. Pokud by k tomuto opatření došlo, tak se zde rozpadne taktová doprava a Rx Slovácký expres bude s pobytem dvacet minut v Uherském Brodě jen vyhlídkovou jízdou. Máme nové perony, nové budovy (staré chátrají) a čekárny, které jsme v rámci úspor zavřeli, a teď ještě budeme mít traťovou rychlost 40 km/h. Koho budeme po regionálních tratích vozit? ČD už za chvíli asi nikoho, poněvadž to v jejich případě vypadá jako cíleně řízená likvidace. Zanedlouho zlikvidujeme depa, a co bude na řadě potom? Chaos a zmatek už je hmatatelný nyní.

Zaměstnanci jsou současným stavem znechuceni – mnozí odešli jinam, nebo k soukromým dopravcům, lokomotivy drží silou vůle a provozování drážní dopravy začíná hraničit s bezpečností dopravy.

Za ZO FS Veselí nad Moravou Martin Urbánek

Zklamání není namístě

Z článku Marná snaha, který pro toto vydání Zájmů strojvůdce připravil místopředseda základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou Martin Urbánek, mnozí naši čtenáři vycítí snad i jistou míru zklamání ze stavu věcí. Podle nás však k němu není důvod. Spíše naopak.

Buďme hrdi na to, že máme v řadách naší profesní odborové organizace kolegy, jimž záleží na tom, aby naše železnice byla funkční a plnila své poslání – tedy poskytovala kvalitní služby cestující veřejnosti. A že se o to snaží právě strojvedoucí, je přece jen logické. Jedná se o profesi, která je na dráze nejen tradiční, ale pro železniční provoz především zcela nosnou a klíčového významu. Vždyť právě strojvůdci jsou za všech okolností „v první linii“.

Nedalo mi to, abych se nevrátil také k předchozím článkům nejen Martina Urbánka jako jednoho z mimořádně aktivních spolupracovníků Zájmů strojvůdce, ale i dalších veselských kolegů, kteří se stali pravidelnými dopisovateli našeho časopisu. Nelze si nevšimnout, že společným pojítkem všech těchto jejich příspěvků je zřejmá snaha nejen kritizovat, ale především hledat a nacházet východiska a cestu k nápravě zjištěných nedostatků. A přinášet takové konkrétní návrhy je přece to nejcennější, naprosto zásadní!

Samozřejmě se také přímo nabízí otázka, zda tímto svým konáním strojvedoucí vlastně nenahrazují práci a plnění základních povinností někoho jiného. A navíc povětšinou i těch, kdož jsou za takovou činnost také podstatně lépe placeni. Ano, takto by to bylo možno rovněž interpretovat.

Přiznejme si, že v minulosti se v naší redakční poště objevil vedle většiny naprosto pozitivních ohlasů ojediněle i názor pochybující o smyslu věnovat se na stránkách našeho časopisu problematice fungování regionální železniční dopravy. Nechť „pochybovač“ promine, ale takový pohled na věc lze považovat za velmi krátkozraký! Vždyť kdy jindy budou mít strojvedoucí klid pro svoji práci!? Strojvůdcovská profese sama o sobě je spojena s každodenním stresem a mnoha provozními mimořádnostmi. A proč by k němu měly zbytečně přibývat ještě i obavy z plíživé likvidace železniční dopravy v celých regionech a tím vlastně také ze ztráty zaměstnání v místech, kde většina našich kolegů spojila právě s prací na dráze celý svůj dosavadní život!?

Držme tedy palce nejen našim veselským, ale i všem dalším kolegům, kterým nejsou negativní jevy na současné železnici lhostejné a dle svých možností se snaží o nápravu! Zaslouží si naše uznání a úctu!

Marek Poláček

*Desátého května, v den svého odchodu do výslužby, ukončil svoji dlouholetou práci na dráze pan kolega **Zdeněk Šalé**, člen základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem. I když byl v posledních měsících nemocen, Alois Sedlařík ho v ústeckém depu vyfotografoval na lokomotivě 122 016-9 a také před strojem ČD Cargo 123.013-5. Tento náš kolega po maturitě na děčínské průmyslovce v roce 1974 nastoupil do tehdejšího lokomotivního depa ČSD v Ústí nad Labem, kde pak od roku 1979, vlastně pak po celou dobu svého působení na železnici, jezdil jako strojvedoucí. Kolegové a spolupracovníci mu děkují za odvedenou práci a na zaslouženém odpočinku mu přejí jen to nejlepší, spokojenost a zejména zdraví!*

Svátkové právo asi není tím nejlepším řešením

Dokončení ze str. 1

překlopením turnusů do jednotlivých směnářů objevil i třeba jako svátkový, je v některých případech v podstatě zaměstnavatelem určen k „nadpracování“. Podotýkám, že vím, že nepoužívám naprosto přesnou terminologii *(vzkaz pro zaměstnavatele, který určitě naše připomínky bedlivě čte)*, ale tak to vidí naprostá většina našich kolegů. Takže k přídělu dovolené na zotavenou přibude jedné skupině v příštím roce celkem 9 dnů, které připadnou na jejich obvyklý pracovní den, kdy zaměstnanec bude mít možná možnost uctít jak např. Velký pátek či Svátek osvobození, ale hlavně bude mít volno bez zkrácení mzdy.

I v minulém roce jsme při přípravě témat do kolektivního vyjednávání při společné debatě s ostatními odborovými svazy toto téma vedle jiných přednesli. Je pravdou, že hlavní prioritou byla problematika dělených směn, osobního volna strojvůdců, navíc se nám do toho přimíchal „skvostně“ nastavený retenční program. A tak problematika zrovnoprávnění svátkové problematiky zaměstnanců firmy zapadla, aniž bychom našli společné stanovisko k řešení.

Protože však článek kolegy z Valašského Meziříčí není jen osamoceným výkřikem do tmy, a tyto připomínky se objevují i na některých členských schůzích napříč republikou, bylo toto téma znovu otevřeno na posledním společném jednání odborů s některými zástupci zaměstnavatele ČD. A nyní je otázkou, která cesta by byla přijatelná k projednání jak pro ostatní odborové svazy, tak nakonec i pro zaměstnavatele. A který způsob by co nejlépe řešil uvedenou problematiku. Zcela evidentně však cesta přeplánování rozvrhů směn s nezapracováním svátků do směnářů i u zaměstnanců s rovnoměrně rozvrženou dobou není průchodná. A to samozřejmě nejen u zaměstnavatele, ale ani u ostatních odborových centrál, které tyto zaměstnance v naprosté většině zastupují.

Vím, že jsem kolegovi Šťastnému na jeho otázky moc neodpověděl, ale tady vlastně nebylo ani na co odpovídat. Kolega zde shrnul, co nás pálí a navrhuje v dalším kolektivním vyjednávání zajistit rovné zacházení se zaměstnanci. Nejsem si sice zcela jist, že takto popisovaná situace splňuje podmínky nerovného zacházení ve smyslu zákona, každopádně ale souhlasím s tím, že mnoho kolegů současný stav vnímá jako velkou nespravedlnost.

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Pronájem lokomotiv

V souladu se strategií obnovy svého vozidlového parku ČD vypsaly soutěž na pronájem moderních elektrických lokomotiv. Hlavním těžištěm jejich využití budou vnitrostátní spoje s rychlostí do 160 km/h, ale díky univerzálnosti mohou být využívány i na mezistátní výkony. Jejich pronájem překlene období, než budou dodány nové lokomotivy přímo ČD.

„České dráhy potřebují pořídit pro svůj další rozvoj až 60 nových moderních elektrických lokomotiv s maximální rychlostí až 200 km/h. Jejich zajištění si ovšem vyžádá delší období, ať již jde o přípravu soutěže nebo zajištění financování. Po přechodnou dobu proto využijeme pronájem moderních elektrických lokomotiv, který je dnes velmi rozšířený a nabízí operativní řešení provozních potřeb. Nám se osvědčuje už u lokomotiv Vectron na lince Praha–Hamburk a pozitivní zkušenosti s ním mají i další dopravci v celé Evropě,“ vysvětluje Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek.

ČD poptávají pronájem 15 moderních třísystémových (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC) elektrických lokomotiv pro rychlost až 160 km/h. Určeny budou především pro provoz v ČR s expresy na tratích vybavených více systémy a s rychlostí do 160 km/h. Pro možnost operativního nasazení a případné náhrady jiných turnusových lokomotiv však bude požadován také přístup na železnice na Slovensku a v Rakousku. Dopravci by měly být předávány od podzimu 2019 a ČD počítají s jejich provozem do konce roku 2024. Poskytovatel lokomotiv zajistí i jejich údržbu. *„Díky brzkému nasazení pronajatých lokomotiv nahradíme od prosince 2019 pomalejší řadu 362 na některých výkonech a můžeme zvýšit rychlost dalších vlaků. Tím se zhodnotí jak investice vložené do modernizace železničních koridorů a úprav elektrifikace našich tratí, tak do vlakových souprav pro moderní expresní spoje,“* doplnil Miroslav Kupec.

Tisková zpráva ČD

Soutěží se 50 elektrických vlaků pro regionální linky

ČD vyhlásily soutěž na dodávku až 50 moderních elektrických jednotek pro regionální dopravu. Rámcový kontrakt uzavřený s vítězem soutěže umožní národnímu dopravci pružně reagovat na objednávku krajů při zajištění dopravní obslužnosti v regionech a brzy po uzavření kontraktů na dopravní služby nasadit nová komfortní vozidla do provozu.

„V současnosti jednáme s kraji o modelu zajištění dopravní obslužnosti na regionálních linkách po roce 2019. Protože chceme být pro kraje a jejich občany dobrým partnerem, připravujeme se už nyní na rychlé nasazení moderních vlaků. Ještě letos chceme vybrat dodavatele nových elektrických jednotek, se kterým uzavřeme rámcový kontrakt, a hned jak se dohodneme s kraji na zajištění dopravní obslužnosti, můžeme zadat jejich výrobu. Lidé v regionech se tak svezou moderními vlaky podstatně dříve, než kdybychom s výběrem dodavatele vlaků čekali až na podpisy smluv o dopravní obslužnosti,“ vysvětluje člen představenstva ČD Miroslav Kupec.

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má ČD dodat moderní, klimatizované, nízkopodlažní elektrické jednotky s kapacitou 140 až 160 míst k sezení určené pro obě hlavní trakční soustavy v ČR (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC) a pro rychlost až 160 km/h. V provozu bude možné spojit až 3 jednotky do jednoho vlaku ovládaného jedním strojvedoucím s kapacitou cca 420 až 480 míst k sezení. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Hodnota tohoto rámcového kontraktu přesáhne 6 miliard korun. *„V případě dohody s kraji na zajištění dopravní obslužnosti po r. 2019 se mohou občané příslušných regionů těšit na brzké pořízení nových vlaků a jejich nasazení do provozu. Velký důraz na pohodlné cestování všech skupin zákazníků,“* doplnil Miroslav Kupec.

Cestující se mohou těšit na vlaky, které jim nabídnou: ● moderní světlý a přehledný klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými čalouněnými sedačkami v provedení 1. a 2. třídy; ● bezbariérový nástup s podlahou vozidla ve výši moderních nástupišť bez nutnosti překonávat schody, pro cestující na vozíku budou vybaveny plošinou pro překlenutí prostoru mezi nástupištěm a podlahou vozu, na zastávkách s nižšími nástupišti usnadní nástup dodatečný výsuvný schod; ● moderní bezpečné předsuvné dveře ovládané tlačítky, centrálně uzavírané a blokované již před rozjezdem vlaku, navíc pro nevidomé a slabozraké budou čelní dveře jednotky vybavené dálkovým ovládáním dveří obsluhované slepeckou vysílačkou a vybavené akustickým majáčkem; ● prostorné bezbariérové WC přístupné také osobám na vozíku s uzavřeným systémem a vybavené také sklopným stolem pro přebalování kojenců; ● doplňkové služby jako jsou elektrické zásuvky pro napájení přenosné elektroniky cestujících, např. mobilní telefony, tablety atp. včetně USB portů, Wi-Fi, sklopné nebo rozkládací stolky podle rozmístění sedaček a zásuvky 230 V pro dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků; ● dostatečné velké prostory pro umístění kočárků a 8 jízdních kol; ● moderní audiovizuální informační systém poskytující informace o jízdě vlaku a zastávkách všem cestujícím včetně nevidomých, slabozrakých nebo neslyšících osob, pro nevidomé a slabozraké budou uvnitř soupravy k dispozici také informační štítky v Braillově písmu.

Z tiskové zprávy ČD

První schůzka pracovní skupiny k služebním tabletům

V poslední dubnový pátek se v sídle prezidia Federace strojvůdců České republiky sešla na svém prvním setkání pracovní skupina, která bude řešit námi požadovaný budoucí rozvoj systému sdílení informací pro strojvedoucí. Vznik pracovní komise i toto konkrétní jednání iniciovalo prezidium FSČR.

Na prvním setkání se sešli zástupci prezidia, strojvedoucích, správců dat za depa kolejových vozidel a pověření zaměstnanci generálního ředitelství ČD. Debatovalo se o úskalí stávajícího systému sdílení informací pro strojvedoucí. Řešili jsme možnosti „onlinizace“ stávajících zařízení, a to buď osazením SIM kartami, připojováním k zákaznickým sítím či k možnému hot-spotu budoucích služebních telefonů. Rozsáhlá debata byla vedena ohledně budoucího zachování stávajícího kioskového módu či o změně k otevřenému módu přístupu, a to například po vzoru ČD Cargo či dalších dopravců. Stejně tak opět nebylo opomenuto zapracování vybraných aplikací třetích stran. Zástupci generálního ředitelství ČD nás informovali o vybavování stanovišť hnacích vozidel zdroji pro nabíjení tabletů, jež má probíhat do konce tohoto roku.

Do příští pracovní schůzky předloží dodavatel stávajícího řešení možnosti, jakými by mohl budoucí systém sdílení informací pro strojvedoucí těmito informacemi disponovat již v plném rozsahu. Na základě této prezentace pak budou dohodnuty priority dalšího vývoje. Také o výsledcích těchto jednání vás na stránkách Zájmů strojvůdce budeme samozřejmě informovat.

Připomínáme, že v našem časopise jsme již dříve otiskli výzvu ke kolegům v základních organizacích, aby nám zasílali své poznatky a podněty týkající se zprovoznění služebních tabletů. Při tomto malém ohlédnutí můžeme konstatovat, že nejvíce podnětných informací nám prozatím přišlo z Čerčan a Sedlčan.

Antonín Sehnal

Podvečer 26. srpna 2017 v žst Pardubice. K odjezdu je připraven os. vlak do Hradce Králové hl. n. Na snímku Marka Poláčka je RegioPanter 441 012-2

Memoriál Břetislava Demela již podesáté

Ve dnech 16. a 17. května jsme uctili památku našeho kolegy Břeti Demela na jubilejním, v pořadí již 10. ročníku českotřebovského Memoriálu v kuželkách.

Na dvoudenním turnaji předvedlo své skvělé výkony celkem 103 soutěžících. V kategorii mužů zvítězil Roman Weiss z CDP Praha náhozem 595 kuželek, na dalších místech se umístili Jindřich Jukl s 578 kuželkami a František Hnilica s 572 kuželkami.

Mezi soutěžícími ženami se nejlépe dařilo Jitce Bulíčkové z CDP Praha, která poslala k zemi 546 kuželek. V poměrně těsném závěsu za ní se umístily Margita Novotná s 536 kuželkami a Jana Kořínková s 532 kuželkami.

Děkuji všem soutěžícím za účast a skvělou sportovní i společenskou atmosféru. Velký dík patří ovšem rovněž těm našim kolegům, kteří se podíleli na přípravě i samotném průběhu celého turnaje, a také obsluze místního baru, která se postarala o občerstvení všech soutěžících.

Za základní organizaci FS Česká Třebová
Vítek Šedivý

Na snímcích, které pořídil kolega František Škraňka, jsou vítězové obou kategorií letošního květnového turnaje v kuželkách – českotřebovského Memoriálu Břetislava Demela, Jitka Bulíčková a Roman Weiss

Pistolí proti kašli

Případ jako ze špatného televizního seriálu se odehrál v pondělí 26. března u spěšného vlaku č. 1972 Brno–Choceň v prostoru Blanska. Osmdesátiletého cestujícího rozčílilo kýchnutí třiapadesátiletého spolucestujícího. Nejdříve ho nevybíravým způsobem napomenul, že by si měl při kašlání zakrýt ústa. Po krátké slovní rozepři vytáhl z pouzdra zbraň a ze vzdálenosti jednoho metru mířil na hlavu muže. K výstřelu naštěstí nedošlo.

Incident byl oznámen na tísňovou linku 158. V železniční stanici Letovice vlak prohlédli policisté z Obvodního oddělení Policie ČR v Letovicích a podezřelého seniora zadrželi. Při bezpečnostní prohlídce byly u muže nalezeny plynová pistole, revolver a samonabíjecí pistole a zásobníky s náboji. Dalším překvapením bylo, že všechny zbraně byly drženy nelegálně. Policisté zahájili úkony trestního řízení a muž je podezřelý ze spáchání trestného činu Nedovolené ozbrojování. Sp 1972 byl při řešení incidentu opožděn o 27 minut.

Poučení z tohoto případu je jednoznačné: Kýchejte do kapesníku. Neboť pohled do hlavně ostře nabité pistole vám může způsobit vážnější zdravotní problémy, než je jen rýma a kašel.

Vladimír Selucký

Přeprava kol na vzestupu

Počet spojů Českých drah s rozšířenou přepravou jízdních kol se letos zvýšil o 150 vlaků na téměř 7 000 spojů denně. V 6 208 vlacích je možné přepravit jízdní kolo formou spoluzavazadla, v 782 spojích je nabízena služba úschova během přepravy. Na koleje vyjedou i nové speciální cyklovlaky. ČD nabízejí přepravu jízdních kol do všech regionů republiky a se zahraničními partnery také do mnoha států Evropy, např. do Německa, Rakouska, Slovenska, Maďarska, Polska a dalších zemí.

Vedle běžných spojů s přepravou jízdních kol nabízejí České dráhy také stále širší nabídku speciálních cyklovlaků, kde jsou zařazeny i zvláštní vozy s velkou kapacitou a usnadňují cykloturistům cestování v oblíbených lokalitách. Vedle již zavedených spojů, jako jsou například CYKLOHRÁČEK z Prahy do Slaného, spoj CYKLO OHŘE mezi Chebem a Karlovými Vary, cyklovlak z Brna do Znojma a Šatova nebo speciální turistický vlak ČESKÝ RÁJ z Prahy do Jičína a Turnova, zavádí ČD na objednávku Středočeského kraje další víkendový speciál, a sice CYKLO BRDY. Jeho trasa je z Prahy do Jinců, Příbrami a Březnice, tedy do atraktivní oblasti bývalých a dnes zpřístupněných vojenských újezdů v Brdech.

Cena za přepravu jízdního kola je stejná jako v loňské sezóně a pohybuje se od 30 Kč do vzdálenosti 50 km po 75 Kč na největší vzdálenosti více než 350 kilometrů. Pro neomezené cestování je možné zakoupit také celodenní přepravné za 99 Kč, které bylo loni na zkoušku nabídnuto v hlavní sezóně. Při využití úschovy během přepravy se platí navíc jednorázový poplatek 20 Kč a v některých spojích, hlavně v dálkových vlacích, jako jsou railjety, SC Pendolino, EC/IC vlaky atp., je povinná nebo doporučená rezervace.

Jízdní kola lze přepravit také do zahraničí. Přeprava na Slovensko, pouze do stanic přímého spoje z České republiky, stojí jen 3 eura, tedy asi 78 Kč. Do řady dalších zemí Evropy, a to až do cílové stanice bez ohledu na počet přestupů nebo délku trasy, je to 10 eur přibližně 260 Kč. Kolo je tak snadné dopravit do blízkosti mnoha známých dálkových cyklotras, bez přestupu přímými vlaky např. k Labské (Drážďany, Hamburk), Sprévské (Berlín) nebo Dunajské (Řezno, Linec, Vídeň, Bratislava, Štúrovo, Budapešť). V příhraničních oblastech je pak možné využívat různé druhy nabídek, u kterých lze na vybraných tratích přepravovat kola zdarma nebo za zvýhodněný tarif.

České dráhy provozují také širokou síť půjčoven jízdních kol a koloběžek ČD Bike.

Z tiskové zprávy ČD

Cestování držitelů In Karet s aplikací železniční průkazka na Slovensko

Informujeme, že byl podepsán dodatek č. 18 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami a Železničnou spoločnosťou Slovensko pro rok 2018. **Uvedené podmínky jsou platné od 1. května do 8. prosince 2018.**

Všechny platné **železniční průkazky** aktivované v čipových kartách vydávaných **ČD opravňují** jejich držitele **ve vlacích ZSSK k**:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, přičemž cenu místenky, lůžkového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK,
- použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlaky,
- použití vlaku SC 240/241 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98),
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ).

Všechny platné **železniční průkazky** aktivované v čipových kartách vydávaných **ČD opravňují** jejich držitele **v mezinárodní přepravě k**:

- přepravě ve vlacích SC 240/241 po uhrazení povinné rezervace s příplatkem (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98).

Držitele volných přenosných mezinárodních **jízdenek ČD** poskytovaných v rámci **služebních cest v mezinárodní přepravě k**:

- bezplatně ve vlacích SC 240/241 s bezplatnou povinnou rezervací (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb.

Sdělujeme, že **při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazy pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky** poskytované podle předpisu ČD Ok 9.

Před jízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel In Karty s aplikací železniční průkazka v evidenci jízdních výhod, **zda má jeho In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čipu karty**.

Kontrolu aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách ***http://www.cd.cz***. K tomu je nutné požádat o bezplatné přidělení hesla na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele. Pro přístup na stránku Moje In Karta je nutné uvést číslo In Karty a heslo.

Informujeme všechny držitele In Karty, že časový doplatek do 1. třídy vozové zakoupený dle tarifu TR 10 neplatí pro přepravu v 1. vozové třídě vlaků cizích železničních správ, včetně Slovenska.

Kompletní informace naleznete v pokynu k Vzájemnému uznávání jízdních výhod mezi ČD a ZSSK pro rok 2018 (dokument č.j. 1535/2018-O10), který 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.

-ŠP-

Neuznávání jízdenek OSŽD ve vlacích BČ

Informujeme, že ve vlacích BČ 451/1003 a 1004/452 (Běloruské železnice, BČ, Belarusskaja Čygunka) relace Minsk–Varna a zpět, včetně přímých vozů UZ (Ukrajinských železnic) Kyjev–Varna a zpět a Lvov–Varna a zpět, nebudou v letní sezoně roku 2018 uznávány na území **Rumunska** služební i jednorázové (tj. pro soukromé cesty) jízdenky OSŽD.

*Ve společenské rubrice je mezi našimi právě jubilujícími členy základní organizace Federace strojvůdců Česká Třebová jako čerstvý šedesátník uveden i náš kolega **Jiří Nývlt**. Na snímku je s velmi originálním dárkem od své rodiny*

Zvýhodněná nabídka kapesního diáře a nástěnného parního kalendáře

Vydavatelství ing. Zdeňka Ulricha, které s Federací strojvůdců dlouhodobě spolupracuje při přípravě stolních a nástěnných kalendářů, připravuje také letos **kapesní diář na rok 2019** s fotografiemi z provozu historických železničních vozidel. Objednat si ho můžete rovněž **za zvýhodněnou cenu**, která byla pro členy naší profesní odborové organizace stanovena na 45 Kč.

Po loňské úspěšné premiéře je v nabídce téhož vydavatelství opět i atraktivní **nástěnný parní kalendář 2019**, který si oproti volnému prodeji mohou zájemci z řad členů FSČR také objednat za výhodnější cenu 150 Kč.

Vaše objednávky lze řešit pro zjednodušení hromadně – po Vaší osobní dohodě s členy výboru ZO – přes konkrétní základní organizaci FS, nebo také individuální formou. V případě jednotlivé objednávky prosíme o uvedení jména, poštovní adresy a konkrétního názvu (adresy) **základní organizace FS**, jejíž jste členy. Platba objednávky je nutná před odesláním zboží (bude vystavena proformafaktura). Poštovné za objednávku bude uplatňováno pouze při požadavku odeslání zboží na individuální adresu (tedy mimo standardní dodací adresu základní organizace FS). Diáře a parní nástěnné kalendáře objednávejte přednostně elektronicky na e-mailu: ***ulrichz@seznam.cz***. Písemné objednávky lze zaslat na adresu: **Ing. Zdeněk Ulrich, Nám. Kosmonautů 17, 789 85 Mohelnice**.

Klub důchodců DKV Brno do roku osmnáct

Tytam jsou doby, kdy jsme si říkávali, kolik nám bude let v tom prvním roce třetího tisíciletí. Mnozí naši příbuzní a známí, kteří by se toho roku 2000 rádi dožili z toho důvodu, že magicky tušili něco výjimečného, již nežijí. Neměli by ale ani příliš čeho litovat. Čas sice svým proutkem zamával a je tu další dospělá generace, která by měla ten svět změnit. Co bychom si počali nyní s tou pěkně stavěnou, prsatou virtuální osmnáctkou? Ona nám ukazuje jiné směry; počasí už také není, co bývalo. Zahrádkáři zaryjí rýč do země sotva z poloviny a zjistí, že narazili na beton. Ledové království si s nimi pohrává. Měl jsi to stihnout na podzim, říká čas.

Jediné, co zůstává stále stejným, jsou naše navyklé stereotypní práce. Důkaz, že ještě správně funguje naše mozkovna. Až ta doslouží, pak nechť se děje vůle Boží! Stále stejné prostředí jídelny Masarykovy university a hned u vchodu hospodář Klubu důchodců DKV Brno (KD), můj jmenovec. Na toho se mám těšit, že mne počastuje tou svou transkripcí mého výroku při vystupování z vlaku při jednom zájezdu KD v Českých Budějovicích. Člověk by se nikdy neměl snažit být dokonalým, nebo se za každou cenu drát mezi VIP osobnosti či do světa televizního byznysu. Jak se správně říká: „Světská sláva polní tráva“ anebo také „Pýcha předchází pád“. Jeden druhému se přibližujeme hlavně takovými drobnými přeřeknutími, která se pamatují léta. Takže jsme si vyměnili krátkou vzpomínku skrytou za naše vzájemné úsměvy.

Co z uskutečněných akcí za loňský rok vyzdvihnout? Každý si vybral podle svých zájmů a štěstí. Štěstí proto, že už bývá na akce do neobjevených míst dost velký zájem a kdo s přihláškou zaváhá, bývá jen náhradníkem. Květnové zájezdy do Věžek a na Floru Kroměříž bývají pravidlem. Tam jezdí právě ti majitelé rýčů. Nutno připomenout, že se na tato místa specializují se svými stánky i drobní výrobci nezahrádkářských potřeb. Tentokrát toho asi využijeme, neboť se nám přetrhl umělohmotný řetízek od žaluzie a ta se stala kvůli takové prkotině nefunkční. Koncem dubna se skupina fandů do letadel vypravila na čáslavské letiště. Zřejmá spokojenost s prohlídkou provozu strojů způsobila, že se akce bude opakovat i letos. Konopiště poslední týden v květnu bylo skvělé. Zámek, růžová zahrada, pávi… vše bylo skvělé včetně oběda. Snad si jen v počítači otevřít blok fotografií a v paměti vše osvěžit.

Organizátoři akcí se tentokrát rozhlédli i směrem východním na Veselí nad Moravou. Někdo vzpomněl, že bydlíme na trase vlaku a že tedy můžeme nahradit pár, který z nějakého důvodu nedorazil. Bylo to jako na vojně. My náhradníci, Fraňkův telefonát z Brna před odjezdem či dokonce už za jízdy z vlaku a my nachystaní na bučovickém nádraží. Díky ustavenému seniorskému klubu „Přístav“ se nám Veselí nad Moravou přiblížilo již více zastaveními. Takže víme, že část města se nachází na ostrově, který vytvořila ramena řeky Moravy. Tentokrát se zajímáme o zámek ze 13. století. Při jeho přestavbách, které měli na svědomí jednotliví majitelé, měnil zámek podoby z podkovovitého půdorysu na čtyřkřídlou budovu čtvercového tvaru s vnitřním nádvořím. Jeho barokní podoba zůstala po roce 1731 až do roku 1945, kdy přešel do vlastnictví státu, zachována. Při barokní přestavbě doznala změn i zahrada před jižním průčelím zámku, na niž navázal anglický park. Zámecký park v dnešní podobě se začal budovat až v roce 1741. Dobová zvyklost stavění pomníků osobnostem v parcích dala vzniknout soše polního maršála Ernsta Gideona z Laudonu. Takže odtud na nás vzhlížel onen generál Laudon, který jezdil přes vesnici v našich dětských výletních útvarech, které se měly někam rychle přesunout. Kompozice parku z roku 1826 spočívala v bohatosti až 104 druhů dřevin. I zde se na všem podepsala povodeň v roce 1997.

Hlavním bodem programu onoho červnového výletu byla jízda lodí po Baťově kanálu. Nevím, co by dnes té podnikatelské aktivitě na vybudované vodní cestě, původně sloužící pro přepravu lignitu z ratíškovského dolu do otrokovických továren, řekl sám pan Baťa. Stačí se však vyvézt jeho pracovnou, umístěnou ve výtahu nejvyšší zlínské budovy na její střechu a rozhlédnout se. Vnímavému mozku ihned dojde, co všechno ve 30. letech minulého století tento podnikatel pro celý region znamenal a kdo jeho experimenty na celé věky utnul. Co s tím ale udělá ta nová „osmnáctka“ zmíněná v úvodu článku? Nacházíme se v lese, kde už ty nejúžasnější hřiby, kozáky, křemenáče a masáky někdo vybral! Teď už jenom paběrkujeme na nevýrobních kapacitách.

Čecháček se však nezapře. Trasu kanálu z jedné strany lemují třešně. Nebudu se vsázet, zda ti na těch kolech pod nimi trhají ze svého. Nedostatek vody na zalévání zahrádky vyřešil kutil tím, že zacouval i s autem a vlekem naloženým velikou krychlovou plastovou nádrží přímo ke kraji srázu k řece. Pozorovali jsme ho, zda po ukončení čerpání vlastním čerpadlem bude schopen vyjet, nebo zda ho váha nákladu strhne do řeky a bude mít potíže.

Velikosti lodí a ponoru limituje umělý kanál jeho 13 plavebních komor, které pomáhají vyrovnávat výškové rozdíly hladin. Zdymadla využívají slepých ramen jako rezervoárů vody. V jednom směru z nich vodu do plavební komory berou a v opačném směru jízdy ji zase vracejí zpět. Hlavní je mít správně zavřená vrata. Z lodí lze přehlédnout celý rovinatý kraj, ve kterém se prakticky objeví každý, kdo se chce z veselské trati dostat na sever k Ostravě. Nezbývá mu než vystoupit v Bzenci a pendlující motoráček ho z trati 340 doveze na další spoj do Moravského Písku na trať 330. Když přidáme Vracov, Vnorovy a Strážnici, tak tudy se ten Baťův kanál či řeka Morava proplétá. Všude ho dnes lemují cyklostezky a turistům se tak naskýtají možnosti poznávat krásy Zlínska a Slovácka. Tehdejší naše cesta končila v Uherském Ostrohu a odtud jsme se vydali opět po železnici směrem na Brno.

Předseda KD Antonín Galusek na našem setkání ukončil stručný seznam loňských akcí a oznámil jména šesti kolegů, kteří letos oslaví pětasedmdesátiny. Josefu Růžičkovi bude dokonce 87 let. Ještě předtím, než se všichni vyhrnou ven, aby udělali skupinovou fotku, si Jirka vedle mne prohlíží ty z minulých let. Myslí si, že naše řady stále řídnou. Některé obličeje už na pozdějších snímcích neuvidíš. Doplňují nás ale noví, do výslužby „vyřazení“ strojvedoucí. A z těch, kteří zemřeli, mezi nás většina ani nechodila!

MiŠ

Sobotní ráno „pod párou“. Lokomotiva 464.008 Výtopny Hradec Králové se soupravou historických vozů za časného sobotního rána 12. května 2018 v železniční stanici Nymburk hlavní nádraží. Text a foto Jaroslav Krupička

Nabídka kalendářů na rok 2019

Vážení kolegové, nabízíme vám **nástěnné a stolní kalendáře Federace strojvůdců České republiky** na rok **2019**. Každá základní organizace FSČR také tentokrát obdrží zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Všechny další kalendáře, o které budete mít zájem, je **nutno včas objednat**! Celkový náklad vyrobených kusů kalendářů bude stanoven **na základě vašich závazných objednávek**.

Výbory ZO si mohou kalendáře **pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu výhodně objednat** za podmínky následující **finanční spoluúčasti**: ● u stolního kalendáře 40 Kč (za jeden kus), ● u nástěnného kalendáře (13 listů) 70 Kč (za jeden kus).

Upozorňujeme, že všichni zájemci si tentokrát mohou stolní a nástěnné kalendáře na rok 2019 objednat **výhradně prostřednictvím některé ze základních organizací Federace strojvůdců**. Objednávky jednotlivých zájemců v žádném případě **nelze adresovat přímo prezidiu nebo tiskovému středisku FSČR**. Také výdej objednaných kalendářů se pak uskuteční jen v ZO, kde jste si kalendáře objednali!

Závazné hromadné objednávky s uvedením počtu kusů jednotlivých druhů kalendářů pošlou základní organizace na prezidium FSČR, a to nejlépe elektronickou formou na adresu ***analytik@fscr.cd.cz***. **Objednávky ze ZO je nutno poslat co nejdříve, nejpozději ovšem do 4. července 2018!** K tomuto datu bude objednávaný počet kalendářů uzavřen a na případné další, až po stanoveném termínu zaslané objednávky již nebudeme moci brát zřetel!

Tiskové středisko FSČR

Železniční model naší republiky se rozšíří o Pardubicko

Království železnic je stálá expozice největší modelové železnice v ČR, situovaná na ploše 3500 m² ve dvou podlažích administrativního centra Anděl City, kde se postupně buduje zjednodušený železniční model České republiky. Již nyní je v provozu téměř 600 čtverečních metrů modelových kolejišť a je zde tak největší centrum zábavy a poučení pro malé i velké tohoto druhu nejen u nás, ale i ve střední Evropě. Mimo samotná kolejiště jsou návštěvníkům k dispozici funkční simulátory skutečných dopravních prostředků (tramvaj, autobus MHD a lokomotiva), a to s projekcí skutečných tratí, stejně jako doplňkové výstavy, dětské herny a další. Expozice je otevřena denně, včetně svátků a prázdnin od 9:00 do 19:00 a poslední vstupenky se prodávají v 18:00 hodin. Království železnic, jehož provozovatelem je Ústav modelů ve vzdělávání, bylo poprvé otevřeno pro veřejnost 1. července 2009 a najdete je na adrese: Stroupežnického 23, 150 00 Praha 5-Smíchov.

Financování dalšího rozšíření železničního modelu ČR o Pardubický kraj má být tentokrát zajištěno prostřednictvím tzv. crowdfundingu, realizovaného během dubna a května letošního roku. Toto financování je založeno na prodeji nejrůznějších produktů, spjatých s projektem, často limitovaných sérií, nebo jinak jedinečných předmětů či zážitků. Nemalou část tvoří také předprodej běžných vstupenek nebo ročních balíčků s přidanou hodnotou. Cena každého takového produktu, nebo dárku či odměny, je nastavena tak, aby rozdíl po úhradě nákladů na dárek přispěl 20 až 50 % své ceny na výstavbu modelového provedení Pardubického kraje v Království železnic.

Přímo v Pardubicích budou modely nádraží, dostihového závodiště, tradice perníkářské výroby, z podniků pak Synthesia a Paramo, jen kousek vedle pak i výroba autobusů a karosářské muzeum ve Vysokém Mýtě apod. Kolejovou dopravu doplní „autoprovoz“ modelového dopravního podniku s pojízdnými autobusy a trolejbusy. Kraj však samozřejmě netvoří jen krajské město… Kompletní výčet plánovaných dominant zjednodušeného železničního modelu Pardubického kraje a veškeré související informace projektu jsou všem zájemcům k dispozici na úvodní stránce projektu: ***https://www.HITHIT.cz/Pardubicko-v-Kralovstvi***.

Počítá se každý příspěvek a možná i vy si vyberete odměnu, která udělá radost vám nebo někomu z blízkých a pomůžete postavit další kus kolejiště v Království pro všechny děti od 3 do 100 let!

Omluva kolegovi

Omlouvám se tímto svému kolegovi M. T., strojvedoucímu ČD PP Chomutov, za nepříjemnosti v osobním a pracovním životě způsobené mým neuváženým jednáním.

S omluvou P. M., strojvedoucí ČD PP Most

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

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 květnu oslavili krásné životní jubileum 60 let kolegové strojvedoucí **Jirka Nývlt** a **Vladimír Deml**, 55. narozeniny kolega **Petr Sejkora**. Všem těmto oslavencům přejeme do dalších let hodně štěstí, pevné zdraví a pohodu v profesním i soukromém životě. Kolegové ze základní organizace FS Česká Třebová

***

Kolega strojvůdce **Jiří Schierl** z „osobky“ se dne 30. května dožil krásných 55 let. Jirko, hodně zdraví a spokojenosti Ti přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Karlovy Vary.

***

V polovině tohoto měsíce, a sice 15. května, oslavil své sedmdesáté narozeniny kolega ve výslužbě, pan **Libor Davídek**. Do dalších let mu přejeme pevné zdraví, štěstí a spokojenost. Základní organizace FS Trutnov

***

V příštích dnech budou slavit svá životní jubilea hned tři kolegové ze základní organizace FS Děčín. Již druhého června oslaví 65. narozeniny **Štefan Jusko** a 5. 6. stejné životní výročí rovněž **Karel Švík**. Rovnou šedesátku bude slavit 14. června **Zdeněk Jarolímek**. Ještě mnoho dalších let života ve spokojenosti, pohodu a hlavně zdraví jim přejí výbor a členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

***

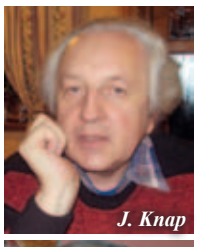
Dne 7. května oslavil kulaté 70. narozeniny kolega a bývalý člen výboru základní organizace FS Trutnov, strojvůdce na penzi **Ladislav Mach** ze Staré Paky. Láďo, i nadále se zajímej o dění na železnici a navštěvuj termální koupaliště Podhajská. To vše a k tomu ještě hodně zdraví a spokojenosti v životě Ti přejí kolegové ze Staré Paky a ze ZO Federace strojvůdců Trutnov.

***

V prvním čtvrtletí letošního roku odešli do zaslouženého důchodu další kolegové a členové naší ZO Federace strojvůdců Jablunkov. Jsou to strojvedoucí **Petr Burdek** a **Miroslav Mazurek** a k 1. květnu plánovací strojmistr **Vítězslav Mišáček**, všichni z PJ Cargo Ostrava. Takže chlapi, směnář a budík hoďte do koše, manželky vezměte na pivko a langoše. S vnoučaty a rodinou si ve zdraví a pohodě dlouhá léta užívejte, na nás „mladší“ už jen v dobrém vzpomínejte! Přejí výbor a členové základní organizace FS Jablunkov.

***

V příštích dnech oslaví svá životní jubilea tři naši kolegové strojvedoucí ve výslužbě z chomutovské základní organizace FS. Prvním je pan **Ladislav Toronica**, který se 9. června dožívá 75 let. Pan **Miloslav Macháň** oslaví 16. června 70. narozeniny a pan **Jan Banka** 23. června stejné životní výročí. Všem jim přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě na zaslouženém odpočinku. Kolegové a kamarádi ze ZO Federace strojvůdců Chomutov


J. Knap

J. Bartoň

J. Honek

Svá letošní životní jubilea oslavili anebo ještě oslaví čtyři naši kolegové z provozního pracoviště Stará Paka. Strojvůdce v činné službě **Vladimír Podzimek** zvaný Američan 2. května 60 let. Strojvůdci na penzi, pánové **Jaroslav Knap** 13. dubna 70 let, **Josef Bartoň** 19. května zasloužilých 80 let a **Jan Honek** 30. května 70 let. Všem našim oslavencům jen to nejlepší, pevné zdraví a pohodu do dalších let přejí kolegové ze Staré Paky a z Federace strojvůdců Trutnov. Za všechny Olda Planík, foto archiv Brutus

***

Dne 24. května oslavil svoji padesátku kolega **Čestmír Hepnar** a 3. června bude slavit své šedesátiny kolega **Ivan Němec**. Oba jsou strojvedoucí u společnosti ČD. Oslavencům přejeme pevné zdraví, štěstí a hodně životní spokojenosti. Výbor, všichni kamarádi a kolegové ze základní organizace FS Hradec Králové

***

V květnu oslavil své významné životní jubileum 70 let náš kolega **Antonín Zažímal** ze ZO Federace strojvůdců Telč. Výbor a členové základní organizace mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a zejména zdraví.

***

Životní jubileum, své 75. narozeniny, oslaví dne 16. června náš bývalý kolega, strojvůdce v.v., pan **Stanislav Tomšů**. Vše nejlepší, pevné zdraví a pohodu do dalších let přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

Devátého června oslaví své 55. narozeniny náš kolega strojvůdce ČD Cargo, pan **Bohumil Fanta**. Všechno nejlepší do dalších let mu přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

V červnu oslaví hned tři strojvedoucí ze základní organizace FS Jihlava krásné výročí 60 let. Z ČD je to kolega **Pavel Koukal** a od ČD Cargo se jedná o kolegy **Pavla Hlávku** a **Jaroslava Trnku**. Všem třem oslavencům přejeme do dalších let hodně pohody a pevné zdraví. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Jihlava

***

Své 55. narozeniny budou slavit – čtvrtého června **Jiří Cink** a o den později **Petr Vacek**. Výbor a členové základní organizace FS DKV Praha jim k tomuto jubileu blahopřejí a do dalšího života přejí hodně úspěchů v práci i osobním životě a k tomu zejména zdraví.

***

Dvanáctého června bude slavit rovnou šedesátku náš kolega **Jan Mikyska**. Dne 18. června oslaví krásné životní jubileum 75 let kolega **Josef Janoušek**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad jim blahopřejí a do dalších let přejí pohodu, spokojenost a pevné zdraví.

***

Mezi našimi letošními jubilanty je i několik kolegů ze základní organizace FS Louny. Již 12. března oslavil své šedesátiny pan **Miroslav Marek**. Rovnou padesátku oslavil 5. května **Dušan Rebl** a 55. narozeniny 28. dubna **Jan Kučera** a čtvrtého května **Jiří Giurg**. Výbor a ostatní členové lounské ZO Federace strojvůdců svým oslavencům blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí jen to nejlepší, pohodu a hodně zdraví.

Památce kolegy Václava Hlubučka

Dne 6. května 2018 odešel ve věku 82 let z tohoto světa po dlouhé nemoci **Václav Hlubuček**, strojvedoucí na penzi.

Po vykonané zákonité zkoušce v roce 1958 začal jezdit jako strojvedoucí u tehdejších ČSD v Liberci. Později vykonával strojvůdcovskou službu na úzkokolejce přezdívané Heřmanička. Zde obsluhoval parní stroje U37 a motorové T47. Po ukončení provozu na úzkokolejce, jezdil s motorovými vozy M131 a M152 na tratích Frýdlant v Čechách–Jindřichovice pod Smrkem, Frýdlant v/Č–Černousy a Raspenava–Bílý Potok. Venda miloval cestování po železnici, vlaky, dechovou muziku a posezení u piva se svými kamarády.

Na fotografiích vede svůj turnusový motorový vůz 810 424-2, o který se vždy rád a pečlivě staral.

Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku.

Antonín Teichmann, vnuk

Vzpomínka

Dovolte, abychom i prostřednictvím našeho časopisu věnovali svoji tichou vzpomínku našemu zesnulému kolegovi, panu **Vladimíru Chvalkovskému**, který by se letos dožil 76 let.

Kdo jste ho znali, vzpomeňte s námi.

Výbor a členové základní organizace FS Louny

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

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY