

● Strojvedoucí a retenční program ČD s odstupem jednoho roku – prezident FSČR Jaroslav Vondrovic hodnotí přístup zaměstnavatele ... str. 1 ● Probíhají jednání o budoucích podnikových kolektivních smlouvách ... str. 1 ● Rokování předsedů základních organizací Oblasti FS Praha očima kolegy Miloše Brunnera ... str. 1 a 2 ● Nejistá budoucnost národního dopravce na regionálních tratích Zlínského kraje? ... str. 2 ● Vyšetřování skončilo, zapomeňte! ... str. 2 ● Ústečtí kolegové vysadili strom republiky ... str. 3 ● Jsou volby důležité?... str. 3 ● 100 let Československa připomíná i lokomotiva Českých drah... str. 4 ●

číslo 21

15. listopadu 2018  
ročník 71



**FSČR**

# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Na vzájemném respektu velmi záleží

Retenční program, který s úmyslem podpořit stabilizaci počtu zaměstnanců národního dopravce ve vybraných nedostatkových profesích na sklonku loňského roku přijal management akciové společnosti České dráhy, naše samostatná profesní odborová organizace nemohla přijmout s pochopením.

Obsah zmíněného programu, který finančně zvýhodňoval jen v tomto rozhodnutí vyjmenované nedostatkové profese, totiž zcela ignoroval pro zajištění železničního provozu klíčovou roli profese strojvůdce. Ta je nejen vysoce odpovědná, ale na současném trhu práce také naprosto nedostatková a zvláště v situaci pokračující liberalizace železnice především velmi žádaná.

Federace strojvůdců České republiky reagovala okamžitě a především naše členská základna také velmi emotivně, což se výrazně projevovalo i v obsahu zvláštního tematického vydání našeho časopisu Zájmy strojvůdce. Hrozilo dokonce, že se tato krizová situace negativně promítne i do průběhu kolektivního vyjednávání, které mohlo být retenčním programem vážně

ohroženo. Po intenzivních jednáních, jež představitelé FSČR vedli s představiteli managementu ČD, se ale našťastí podařilo najít kompromisní řešení. V rámci kolektivního vyjednávání zaměstnavatel přislíbil, že dopad retenčního programu v průběhu roku 2018 vyhodnotí a přijme rozhodnutí, které zohlední i realitu nedostatku zaměstnanců v profesi strojvůdce.

Zhruba po deseti měsících, jež uběhly od této „džentlmenských dohod“, můžeme s uspokojením konstatovat, že management Českých drah svůj slib dodržel a přijal rozhodnutí, jehož výsledek strojvedoucí národního

doprovce již mohou posoudit na výplatních páskách v termínu za měsíc říjen.

Co dodat? Především mi dovolu poděkovat managementu ČD za realistický a seriózní přístup k řešení vzniklého problému. Federace strojvůdců si velmi váží zejména toho, že i zaměstnavatel ve finále vlastně došel k podobným názorům, jaké k postavení, významu a potřebnosti profese strojvůdce dlouhodobě zastává naše odborová organizace.

Rádi bychom nyní věřili, že svým způsobem by tak dokonce i do budoucna mohl vzniknout jakýsi precedens, a to zejména pokud jde o naše vztahy založené nejen na respektu, ale

## O čem se mluvilo na RPO Praha

Rada předsedů Pražské oblasti FS po nutných oficiálních zahájení jednání, na kterém zazněly informace z jednání zástupců ČD Cargo, s nimiž jste byli seznámeni v ZS č. 19. Následovaly informace z jednání RPO Plzeň a Olomouc, o kterých také již vyšly články. Jak podotkl jeden z členů prezidia, některé požadavky oblastí jsou rozdílné. Přihřeju si polívčičku a opět musím napsat, že kdyby jednali zástupci za ČD z celé republiky všichni dohromady, některé problémy by se vyřešily hned. Stejně jako to řeší zástupci z ČD Cargo.

Diskuze se rozvinula kolem mimořádných událostí a nutnosti vystřídání strojvůdce. Po každé MU je člověk psychicky rozhozený. Zvláště jde-li o zranění či smrt osob. Nedělejme hrdiny! Nezachraňujme dráhu. Ať

nezpůsobíme další nehodu. Myslím, že je čas, aby zaměstnavatel služebním autem, kterým stejně jezdí jeho jiný zaměstnanec – nehodová pohotovost, přivezl na vystřídání našeho kolegu. Klidně z jiného vlaku. Stejně je zastaven provoz a nejezdí se minimálně dvě hodiny.

Následovala prezentace viceprezidenta FSČR Jaroslava Vincoura, která ukázala průměrné mzdy, procentní nárůsty mzdy za posledních pět let a výši přesčasů strojvůdců, a pro srovnání zobrazila také průměrnou mzdu v České republice, která podle Českého statistického úřadu činí 31 800 Kč. Samozřejmě se jedná o hrubý plat, to jen pro připomenutí, aby si to někdo nepletl s částkou, která mu dorazí na účet. Občas je dobré si prohlédnout výplatní pásku, aby zaměstnanec viděl i celkové odvodů státu, takzvanou superhrubou mzdu. Dle statistik máme mzdy na 76. místě z 440 evidovaných povolání v České republice. Celou prezentaci má každý předseda ZO k dispozici i pro své členy. Nárůst tarifní mzdy pro všechny zaměstnance ČD o jedno procento pak představuje navýšení mzdových nákladů o cca 50 milionů ročně. To jen pro vaši informaci, když se vyjednával o mzdách.

Dozvěděli jsme se také o změnách pojištění u HVP, kde dochází k rozšíření o další pojistnou kategorii. Nově sjednané podmínky zajišťují, že pro pojištěnce HVP, kteří mají bezškodní průběh více než 5 let, dojde ke snížení spoluúčasti na 5%.

Dále na RPO Praha zazněly informace o návrhu plánované změny v sociálním fondu Stephenson. Kód 6.1 Sociální ručení již nebude jeho součástí. Bude vytvořen samostatný fond Náhrady škody, financovaný z prostředků HVP. Proto také, logicky, čerpání z něj bude možné jen pro pojištěnce HVP. To ve výsledku znamená, že pojištěnci jiných pojišťoven si konkrétní podmínky úhrady spoluúčasti budou muset dojednat u své pojišťovny.

Retenční program vyvolal naštvanost strojvůdců a reakce v podobě „černého“ vydání časopisu Zájmy strojvůdce vedla k přerušení kolektivního vyjednávání. Když se hroty obrousily, PKS se podepsala s tím, že retenční program se bude řešit. Po vyhodnocení, o kolik se které profese díky PKS a retenčnímu programu navýšila mzda, Federace strojvůdců po dlouhých jednáních dojednala odměnu v říjnové mzdě. A OSŽ je proti. Jako vždy. I když se „prší“ tím, že také zastupuje strojvůdce.

Další projednávaná témata se týkala technické problematiky. Na všech hnacích vozidlech budou instalovány USB zásuvky. Klimatizace ve vedrech nebyly vždy funkční. Nejvíce stížností ale bylo od cestujících, nikoliv od strojvůdců. Stále je nám asi zatěžko napsat hlášení. Přesto se problémy řešily na GR, kde o problémech vědí, a například na řadě 471 se budou řešit formou výměny celků.

Zazněly rovněž informace o volbách do dozorčí rady ČD, které se dle současných pravidel konají jen tři dny, takže strojvůdci budou mít menší šanci volit. Isteď tedy vůbec volit, když návrh na změnu volebního systému, který podala Federace strojvůdců, zaměstnavatel (ruku v ruce s OSŽ) zamítl. Stejně tentokrát

Pokračování na str. 2

## Poděkování

Vážené kolegyně a kolegové, dovolu mi touto cestou upřímně poděkovat všem kolegům, strojvedoucími i ostatním zaměstnancům akciové společnosti ČD Cargo, kteří mě svým hlasem podpořili ve volbách zástupců zaměstnanců do dozorčí rady ČD Cargo. Děkuji členům Federace strojvůdců České republiky, ale i zaměstnancům organizovaným v jiných odborových svazech, stejně jako zaměstnancům odborově neorganizovaným.

Za odpovědný přístup k zajištění voleb chci tímto poděkovat také kolegům, kteří pracovali ve všech okrskových volebních komisích, působících na všech provozních pracovištích.

Zvlášť děkuji všem kolegům a dalším voličům, kteří mě podpořili v provozních jednotkách Ústí nad Labem a České Budějovicích, kde jsem obdržel nejvyšší počet hlasů ze všech kandidátů, ale také v PJ Praha a Česká Třebová, kde jsem se umístil se získaným počtem hlasů na druhém místě.

Ještě jednou děkuji a přeji Vám hodně úspěchů nejen v práci, ale i v osobním životě.

Jiří Šafařík  
člen prezidia FSČR



Kolegové ze základní organizace FS Ústí nad Labem vysadili v místním SOKV ČD Cargo 26. října strom republiky, který po půlstoletí připomíná nejen výjimečné okamžiky existence Federace lokomotivních čet v letech 1968 a 1969, ale stane se také trvalou upomínkou na letošní jubileum 100 let Československé republiky, jež byla vyhlášena 28. října 1918. Blíže k tomu v článku na třetí straně. Foto: Jaroslav Schwarz

## Jednáme o PKS akciové společnosti ČD na rok 2019

## Zahájeno kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Dne 30. října bylo v sídle zaměstnavatele oficiálně zahájeno kolektivní vyjednávání k uzavření Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo na rok 2019 (PKS ČDC), a to předáním návrhu tohoto dokumentu zaměstnavateli. Prozatím jen uvedme, že tato nabídka obsahuje kladné procentuální navýšení tarifních mezd, ale i návrhy některých dalších změn v oblasti odměňování a motivace zaměstnanců akciové společnosti ČDC.

Vyjednávání o příští podnikové kolektivní smlouvě akciové společnosti České dráhy bylo zahájeno v souladu se zákonem č. 2/1991 Sb., a to návrhem ze strany zaměstnavatele, který byl

předán zástupcům všech odborových centrál působících u naší firmy v úterý 30. října. Začala tím běžet lhůta, ve které se protistrana (deset odborových centrál) pokusí dohodnout na společném

Pátého listopadu proběhlo společné jednání odborových centrál (OC) nad návrhem zaměstnavatele. Naším cílem bylo vytvoření společného návrhu odborů k PKS ČD Cargo 2019, který vznikl ke dni 8. listopadu.

Následně první společné jednání představitelů OC se zaměstnavatelem, a tedy zahájení další fáze už zcela faktického kolektivního vyjednávání, je naplánováno na 19. listopadu 2018.

Pro úplnost ještě připomínám, že členy našeho týmu pro kolektivní vyjednávání k uzavření PKS ČD Cargo jsou členové prezidia FSČR David Votroubek, Jiří Šafařík a Pavel Slánský.

David Votroubek  
vedoucí týmu FSČR pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

protinávru tak, aby jednání o sporných bodech mohlo i nadále pokračovat.

Co říci v tuto chvíli o návrhu zaměstnavatele? Na rozdíl od deční společnosti Cargo v textu PKS ČD 2019 návrh tarifní tabulky není, což ale určitě neznamená, že se o ní nebude jednat. Zaměstnavatel prostřednictvím svých vrcholových zástupců nastínil záměr vedení společnosti, nasměrovat veškerý zamýšlený mzdový nárůst do oblastí pohyblivé složky mzdy, tedy tzv. osobního ohodnocení.

A co se týká ostatních vesměs textových návrhů předložených zaměstnavatelem, zde je naproti většina těchto změn pro FS naprosto nepřijatelná. Ale nepředjímeje, jednání teprve začne...

Právě proběhnuvší rady předsedů všech oblastí FSČR definovaly nejhlavnější okruhy nespokojenosti strojvedoucích. Kromě stálého a pochopitelně požadavku maximálního nárůstu mezd se opět dotýkaly zejména tolik diskutované sociální oblasti, čili např. nevhodnosti plánovaných a v praxi

mnohdy těžko čerpatelných PDOJ, docházkové vzdálenosti na a z nocležen, problematiky svátkových výkonů apod. Zástupci vyjednávacího týmu naší odborové organizace u ČD a.s. (Vincour, Bock, Semecký) se budou snažit sestavit požadavky do již nejbližšího jednání s odborovými centrály a prosadit je do potřebného společného protinávru. Nebudou-li ale naše požadavky do tohoto společného návrhu zahrnuty, nebude to samozřejmě znamenat jejich konec v rámci probíhajícího jednání.

První společné jednání se zaměstnavatelem je naplánováno na 20. listopadu a o jeho průběhu vás budeme prostřednictvím ZO informovat. Chtěl bych touto cestou ještě jednou požádat, budete-li ve vaší ZO plánovat členské schůze, konzultujte prosím, pokud máte zájem o účast někoho z vyjednávacího týmu termín tak, aby nedocházelo ke kolizi termínů.

Jaroslav Vincour, vedoucí týmu FSČR pro kolektivní vyjednávání u ČD a.s.



## O čem se mluvilo na RPO Praha

Dokončení ze str. 1

nestavíme vlastní kandidáta, abychom nedělali jen křiví. Podotýkáme ale zároveň, že činnosti volebních komisí se naši zástupci účastní budou a jejich přítomnost zde je naopak velmi žádoucí!

Na oblastní radě byl slyšet i požadavek od výstrojního skladu, aby si kolegové z ČD vyzvedli batohy a vesty. Dosud tak neucinili všichni, přestože se dlouho řešilo, kdy už tyto výstrojní součásti budou k dispozici.

Nejbojlivější diskuze proběhla při projednávání našich požadavků do nové PKS. Chceme řešit tratě D3, režim 0/0-S a mimo jiné i omezit dělené směny hlavně přes den. Velké množství požadavků na osobní ohodnocení, zvýšení tarifní mzdy, smluvní mzdy, příplatky So, Ne, noční, letmo anebo se týkaly mimořádných nástupů do 48 h či délky dovolené. Dále zazněly požadavky na minimální délky směn: denní 8h, noční 10.17 h a dvoudenní 16 h. Požadavek je i na stejná místa nástupu a konce směny a na místnost při PDOJ (namísto peronu). Zmínilo se taktéž „svátkové“ právo a byl slyšet i návrh na jeho zrušení. Dále se řešila KOPka, její délka, nárokovost po odpracovaných letech a hlavně různý standard v jednotlivých střediscích. Řeč přišla i na pravidelnou „školu“ a hlavně její obsah v dopravní a technické části. Ne všude je totiž na dobré úrovni. Někdy je to ztracený čas, který se mohl využít pro zvýšení nebo obnovu znalostí. Neodpustím si zde poznámky. Proč se píšeme do turnusů s více nástupními místy? Proč nepožadujeme na PDOJ místnost? Zmínil se rovněž případ, kdy strojvedoucí oznámil kontrolu vlaku a CDP mu přesto po sousední koleji poslalo jiný vlak. Jestliže vás „zastaví“ ASDEK, vyžádejte si bezpodmínečně zastavení provozu na sousedních kolejích. Jde o vaši bezpečnost!

Opět se řešily „naše“ vlaky. Dokud budeme „zachraňovat“ dráhu, tak se nic nezmění. Padl návrh, že je potřeba turnusy „setřepat“ dohromady z celé republiky a znovu poskládat tak, aby to bylo „jezditelné“ pro všechny.

Problémy jsou i při seznámení se s dokumenty, zejména s těmi urgentními a několikastránkovými. Je požadavek na zobrazení počtu stránek, aby bylo možno odhadnout dobu na seznámení.

Rozpisy směn musíme dostat minimálně 14 dní předem, i když jsou výluky. Jinak platí původní rozpis. Je to starost zaměstnavatele, aby se dohodl se SŽDC na včasných informacích o výlukách.

A ještě alespoň zmíním, že na naší RPO zazněly také informace o „Opatření“ zaměstnavatele v případě nepoděpsání PKS. A na úplný závěr uvedu, že jednání bylo ukončeno po devíti hodinách schválením usnesení.

Zaznamenal Miloš Brunner

## Vyjednávací tým ČD se snaží v krajích obhájit pozici národního dopravce u maxima možného, do nevýhodných kontraktů ale nepůjde

V souvislosti s obavami našich kolegů z Veselí nad Moravou, že jsou ohroženy výkony národního dopravce (jejich zaměstnavatele) ve Zlínském kraji, jsme prostřednictvím tiskového oddělení ČD požádali o stanovisko představitelů managementu akciové společnosti České dráhy. Své vyjádření našemu časopisu poskytl náměstek generálního ředitele ČD pro obchod a člen představenstva ČD Michal Štěpán.

Obchodní jednání o spolupráci po skončení desetiletých smluv probíhají se všemi kraji coby objednateli regionální dopravy a také s ministerstvem dopravy ohledně zajištění výkonů

Titulek tohoto příspěvku připomíná italsko-francouzský krimi/thriller z roku 1971, kde hlavní roli úspěšně ztvárnil Franco Nero. Zde se však vracím k případu z 24. října 2017. Toho dne v 7.45 hod. vjel na přejezd P7193 v km 45,128 trati Brno–Přerov v době, kdy bylo ve výstraze PZZ a k přejezdu přijížděl R 825 Brno–Bohumín v čele s lok. 362.118-2 a šesti vozy o celkové dopravní hmotnosti 352 tun, linkový autobus obsazený osmi cestujícími, z nichž několik bylo v dětském věku. Po vjetí autobusu na přejezd došlo ke sklopení závor. Hlavní a úspěšnou roli v tomto nechtěném dramatu vytvořil strojvedoucí Zdeněk Vondra z DKV Brno, který ihned po spatření autobusu na přejezdu zavedl rychločinné brzdní a vytvořil tak řídicí časový prostor k opuštění přejezdu. To se posléze stalo, když řidič autobusu prorazil závoru a prostor přejezdu opustil...

Dne 24. března 2018 zahájil policejní orgán Územního odboru Policie ČR ve Vyškově trestní stíhání řidiče autobusu pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b) trestního zákoníku. Usnesení



Dvojice záběrů, které Jiří Adolf pořídil na jednání RPO Praha, konaném ve dnech 24. a 25. října v Kořenově. Na snímku za předsednickým stolem jsou členové prezidia a zvolení zástupci Oblasti FS Praha, zleva Pavel Slánský, Pavel Semečský a Jiří Šafařík

## Přijme národní dopravce opatření, aby nepřišel o přepravní výkony ve Zlínském kraji?

Cestující ve Zlínském kraji čeká od příštího prosince, tedy od GVD 2019/2020, výrazné navýšení počtu spojů a s velkou pravděpodobností na některých tratích i změna dopravce. Článek na toto téma jsme si mohli v polovině října přečíst na informačním serveru [zdopravy.cz](http://zdopravy.cz). Není divu, že nás to nejen zaujalo, ale především znepokojilo. Je totiž zcela pochopitelné, že strojvedoucí a všichni zaměstnanci ČD v tomto regionu mají obavy o budoucnost a další působení národního dopravce ve Zlínském kraji. Budou moci i nadále pracovat u firmy, v jejíž službách odpracovali mnozí několik desetiletí, leckdo prakticky celý svůj profesní život strojvůdce? Obavy jsou zcela na místě, protože jsme byli svědky toho, co se stalo na Šumavě

## Jednání s náměstkem GŘ ČD Michalem Štěpánem

Na podněty, jež přináší článek místopředsedy naší základní organizace ve Veselí nad Moravou Martina Urbánka, stejně jako na další aktuální informace týkající se budoucnosti provozních výkonů národního dopravce na některých regionálních tratích ve Zlínském kraji, ale i jinde v České republice, bezprostředně reagoval prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic. Problematiku otevřel nejen v rámci říjnového pracovního setkání zástupců odborových centrál působících na železnici s představenstvem akciové společnosti České dráhy, ale i při dalším svém jednání s členem tohoto řídicího orgánu a náměstkem generálního ředitele ČD Michalem Štěpánem. Ten ho mimo jiné informoval, že bude o nabídce národního dopravce 6. listopadu jednat s představiteli Zlínského kraje. Náměstek generálního ředitele ČD také souhlasil s návrhem prezidenta FSCŘ, aby se

nedávno i v Ústeckém kraji. A teď ten nepřijemný otázník visí nad Zlínským krajem a tím i nad budoucností mnoha zde působících zaměstnanců Českých drah.

Náměstek hejtmána Pavel Botek již uvedl, že jsou s výběrem ve finále a na přelomu října a listopadu by mělo být rozhodnuto. Trať byly rozděleny na několik sektorů. Kraj se rozhodl pro přímé zadání po dobu čtyř let, tedy výjma jednoho sektoru, kterým je Vlárská dráha. A právě ta nás ve Veselí nad Moravou zajímá nejvíce, protože zde vozíme téměř všechny vlaky. Jedná se o cca 70km dlouhé vozební rameno ze Starého Města až do Vlárského Průmysku. Kraj do budoucna plánuje toto vozební rameno prodloužit přes Horní Lideč až do Rožnova pod Radhoštěm.

Nejvíce nás udivilo, když náměstek hejtmána poukázal na velký rozdíl v přístupu dopravců, pokud jde o jejich zájem o provozování železniční dopravy na již zmiňovaném vozebním rameni. Zatímco alternativní dopravci jevíli o tyto zakázky obrovský zájem, České dráhy musel Zlínský kraj údajně opakovaně upozornit, že **pokud se včas nepřihlásí, nebude jejich nabídka vůbec akceptována!** Velmi vážnými kandidáty zde přitom jsou Leo Express a Arriva vlaky. Tento dosud tak liknavý přístup Českých drah by se nám ale nemusel vůbec vyplatit a je také hlavním důvodem, proč jsme znepokojeni. Přitom se jedná o dosti dlouhodobý kontrakt na dobu 10 let!

ještě téhož dne v podvečer setkal i se strojvedoucími a členy veselické základní organizace FS a o aktuální situaci je osobně informoval. Setkání v zasedací místnosti veselského SOKV se zúčastnili nejen naši veselští kolegové a prezident FSCŘ Jaroslav Vondrovic a viceprezident Jaroslav Vincour, ale i zástupci vlakových čet, kteří se z pochopitelných důvodů rovněž zajímají, zda jejich zaměstnavatel v tomto regionu obhájí své pozice a nadále bude zajišťovat osobní dopravu na tratích, kde mnozí z přítomných pracují už po mnoho let.

Ing. Štěpán v souvislosti s realitou pokračujícího otevírání trhu v železniční dopravě České republiky nejprve zrekapituloval zásadní momenty tohoto procesu a pak přiblížil průběh dosavadního jednání národního dopravce s představiteli krajů, v tomto případě zejména s akcentem na Zlínský kraj. Zde jde o budoucnost čtyř provozních souborů (A až D). I když jednání ještě nebyla uzavřena (mělo by se tak stát přibližně do šestého prosince), na diskuzi s veselskými železničáři zazněla v té době aktuální (byť předběžná) informace, že s národním



Na snímku za předsednickým stolem jsou členové prezidia a zvolení zástupci Oblasti FS Praha, zleva Pavel Slánský, Pavel Semečský a Jiří Šafařík

dopravcem kraj prozatím počítá v případě tří provozních souborů. V případě provozní části B zahrnující právě Vlárskou trať, přesněji trať Staré město u Uh. Hradiště–Vlárský průmysk, Újezdec u Luhačovic–Luhačovice, v jízdním řádu vedené pod číslem 341, bohužel pro další kola jednání není osloven. Náměstek GŘ ovšem ubezpečil přítomné, že management národního dopravce i přes tuto realitu nadále počítá se svými provozními zaměstnanci v tomto regionu, váží si jejich odbornosti a věrnosti firmě, která se bude snažit i do budoucna nabídnout jim co nejlepší podmínky pro jejich další práci u akciové společnosti České dráhy.

Připomínáme, že právě v tomto vydání našeho časopisu otiiskujeme rovněž obsáhlejší vyjádření ing. Štěpána, které najdete v článku **Vyjednávací tým ČD se snaží v krajích obhájit pozici národního dopravce u maxima možného...** Zároveň čtenáře ujistíme, že tématu budeme i nadále věnovat pozornost a vrátíme se k němu již v ZS č. 22/2018.

Libor Poláček

Pro zpracování našich nabídek jsou rozhodující představy objednatelů a jimi definované parametry pro další spolupráci. Pro každý kraj je vedením společnosti určena jak vyjednávací pozice, tak i finanční a obchodní model možné spolupráce. To tedy platí také pro Zlínský kraj. O přípravách a průběhu vyjednávání v jednotlivých regionech pravidelně informujeme zástupce odborů, a to každý měsíc na poradách s představenstvem společnosti.

Trh osobní železniční dopravy se v České republice otevírá, to je neoddiskutovatelné. Nabízíme objednatelům komplexní službu a zdůrazňujeme do 5000 Kč a zákazem činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců a navíc je zatížen sedmi trestnými body. A řidič, který svým jednáním způsobil stav akutního obecného ohrožení, má zůstat bez jakékoliv sankce...

Nejvyšší státní zastupitelství svým přípisem ze dne 1. 6. 2018 sdělilo, že stížnost FSCŘ postoupilo k přímému vyřízení Krajskému státnímu zastupitelství v Brně. To svým přípisem ze

## Vyšetřování skončilo, zapomeňte!

Proti tomuto postupu státního zástupce podal prezident FSCŘ Jaroslav Vondrovic dne 14. 5. 2018 stížnost na Nejvyšší státní zastupitelství. Ve stížnosti mimo jiné uvedl, že je zcela absurdní, když řidič silničního vozidla běžným nerespektováním § 29 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích nepůsobí stav obecného nebezpečí a přesto je vystaven sankcím podle § 125c odst. 5, odst. 6, písmene c) citovaného zákona, tedy pokutě od 2500

její přednosti. Informujeme je však také o tom, že pokud se rozhodnou pro jiného dopravce, a pokud to bude v souladu s právním prostředím, uznáme porážku, avšak vozidla, personál a všechny naše další kapacity z příslušných výkonů stáhneme a budeme se soustředit na jiné výkony tam, kde budeme úspěšní. Počítáme s tím, že našim zaměstnancům odpovídající práci vždy nabídneme – nové situaci přizpůsobíme i rozdělení výkonů, resp. máme řešení pro rozšíření kvalifikace.

Ing. Michal Štěpán  
náměstek generálního ředitele ČD  
pro obchod a člen představenstva ČD

Za ZO FS Veselí nad Moravou  
místopředseda Martin Urbánek

ustanovení § 33 trestního zákoníku o účinné lítosti, tak mohl věc předat správním orgánům (obci s rozšířenou působností) a řidič autobusu by byl postížen za porušení § 29 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kde citovaný zákon stanoví v § 125c, odst. 5, 6, písm. c) sankci – pokutu ve výši 2500 až 5000 Kč, zákaz činnosti v trvání 1 až 6 měsíců a podle přílohy citovaného zákona zatížení sedmi trestnými body. To se však nestalo, a tak řidič autobusu zůstal zcela bez postihu...

Co dodat k předešlým řádkům? Anglický spisovatel, satirik a básník Jonathan Swift (1667–1745), autor např. slavného imaginárního cestopisu Gulliverovy cesty, napsal: *Zákony jsou jako pavučiny, které možná zachytí malé mušky, ale vozy a sršní si jimi cestu prorazí.* Je smutné, že tato moudrost z 18. století platí bohužel i dnes. Rozhodnutí státního zástupce OSZ ve Vyškově i KSZ v Brně považuji za právní svévoli, která je v demokratickém státě nepřijatelná. Zamysli se nad tím naši zákonodárci v obou komorách Parlamentu České republiky?

Vladimír Selucký





Výsazení stromu republiky v SOKV ČD Cargo Ústí nad Labem přihlíželo i mnoho hostů, pamětníků, ale i zástupců střední a mladší železničářské generace. U čerstvě vysazené lípy se vyfotografovali člen prezidia FSCŘ Jiří Šafařík (na snímku zleva), iniciátor a hlavní organizátor této mimořádné zdařilé akce Josef Oliva, člen výboru ústecké Federace lokomotivních čet v letech 1968 a 1969 Karel Štátný a člen současného výboru ZO FS Ústí nad Labem Václav Stoklasa. Foto: Jaroslav Schwarz

FS Václav Stoklasa krátkým proslavem, aby poté promluvil Josef Oliva, dlouholetý aktivní člen redakční rady Zájmů strojevodce a nyní již čestný člen tohoto orgánu. Seznámil přítomné hosty s historií vysazení stromu svobody v roce 1968 a s osudy členů ústeckého výboru FLČ. Protože Pepik Oliva je velkým znalcem místní historie, byl jeho proslavný faktů a zajímavostí z onoho pohnutého období našich dějin. Zmínil také, že v následujících týdnech projde celá lokalita, kde jsme se sešli, úpravou. V její konečné fázi zde bude instalována pamětní deska s nápisem vysvětlujícím události let 1968 a 2018, které se pojí s tímto místem. Všechny přítomné pozdravil i člen prezidia FSCŘ Jiří Šafařík.

Po proslavě došlo k slavnostnímu vysazení lípy. Nikdo jiný nemohl kořený stromu přikrýt první přiloženou lopatou hlíny, než symbolicky právě kolega Karel Štátný. Dále po něm následovali zástupce ústeckého SOKV Luboš Zibar, zástupce PJ Kamila Záleská, bývalý přednosta lokomotivního depa Ústí nad Labem Milan Hodinec a taktéž Jiří Janeba, současný vedoucí provozní části ČD Cargo Ústí nad Labem. Svoji lopatou hlíny, z níž bude svoji silou čerpat nově vsazená pamětní lípa, dále přispěli kolegové Jiří Šafařík, Václav Stoklasa, Josef Oliva a řada dalších, samozřejmě včetně autora těchto řádků. Poté ještě následovalo společně fotografování a pro vzdálenější účastníky byla připravena i prohlídka současných dílen SOKV. Velké poděkování patří všem, jež tuto slavnost organizovali a na jejím důstojném průběhu měli svůj velký podíl.

A připomenu ještě jednu zajímavost, kterou ve svém proslavu zmínil kolega Oliva. Před padesáti lety byla k tehdy čerstvě vysazenému stromu svobody zakopána i schránka ve vzkazem pro další generace. Obsahovala tehdejší dokumenty týkající se FLČ a některé další písemnosti dokládající události roku 1968. O rok později však tuto schránku vykopali lidoví milicionáři a její další osud je, bohužel, neznámý. Nejenom proto bude ke kořenům nového stromu republiky brzy vložena nová schránka. I ta bude uschovávat odkazy a dokumenty pro následující generace. Budou v ní uloženy také současné mince (jen pro zajímavost o celkové hodnotě 88 Kč),

denní tisk a samozřejmě časopis Zájmy strojevodce a některé drobné dokumenty jak Federace strojevodců České republiky, tak Federace lokomotivních čet, k jejichž odkazu se dnes hrdě hlásíme.

Evžen Mikolajek  
Foto: Jaroslav Schwarz

**P.S.:** Velmi rád zde tlumočím poděkování základní organizace Federace strojevodců Ústí nad Labem Pepikovi Olivovi, který byl nejen iniciátorem celé zdařilé akce, ale taktéž jedním z jejich nejobětavějších organizátorů.

## Ústečtí kolegové vysadili strom republiky

Letošní rok je bohatý na akce, které nám připomínají hned několik výročí, jež se dnes běžně nazývají „osmičková“, neboť připadají na roky končící osmičkou. A jedno z těchto výročí je známé spíše jen menšímu počtu lidí. Týká se Federace lokomotivních čet (FLČ), bývalých zaměstnanců ČSD a nyní i současných kolegů z několika drážních subjektů působících v Ústí nad Labem. Jde o připomínku padesáti let, jež uplynuly od vysazení stromu svobody ve zdejší lokomotivní depu, nacházejícím se poblíž ústeckého nádraží Západ.

Tuto krásnou lípu můžete dodnes obdivovat. Již půlstoletí roste vedle pomníku s lokomotivou E469.110, nacházejícího se v dnešním areálu SOKV společnosti ČD Cargo. Možná ani ti, co kolem tohoto stromu každodenně chodí, nevědí o tom, že byl vysazen členy bývalého výboru Federace lokomotivních čet v Ústí, a to v říjnu 1968 k tehdy právě aktuálnímu výročí padesáti let vzniku samostatného státu.

Osudy statečných mužů, kteří i přes realitu pozvolného nástupu tuhé normalizace stále hájili před státní komunistickou mocí těžce vzniklé nezávislé strojevodcovské profesní odbory, byly, bohužel, více než smutné a typické pro rodou moc tehdejšího režimu. Všichni do jednoho byli za svoji aktivitu ve FLČ „odměněni“ jediným způsobem, tedy výpovědí od ČSD a z toho vyplývající nemožností, aby pokračovali ve strojevodcovské profesi, které do té doby obětovali doslova a do písmene všechno. Budme pyšní na jejich odkaz a také vědci na to, že činnost těchto našich kolegů není

## Dopis vedoucímu strojmistrovi

Základní organizace Federace strojevodců ČD Cargo Praha žádá, aby zařazení do turnusu proběhlo konečně tak, jak požadujeme již několik let. To znamená, že naši kolegové, kteří ještě zůstávají ve službě, přestože již dosáhli důchodového věku, budou zařazení do turnusu, jen když zbude neobsazené místo.

Z ekonomického hlediska je rozumnější vycházet vstříc a vytvářet solidní pracovní podmínky rovněž mladším strojevodcům, kteří tady ještě mohou pracovat desítky let, než důchodcům, které může za půl roku „odstavit“ lékař nebo svoji další práci na železnici mohou kdykoliv ukončit z vlastní vůle. Jestliže mladší kolega nemá vidinu turnusu a většinu směn má nočních, tak hrozí, že nám odejde ke konkurenci. A tak přijdeme o perspektivního zaměstnance na úkor důchodce. Mnozí z nás v této souvislosti hovoří i o tzv. hladové větví, u níž nevíme dne, kdy skončí.

Nic ve zlém, ale i sami kolegové důchodci by si měli oprávnit v paměti, co jsme dříve říkali a čím vlastně argumentujeme dodnes. A to především, že máme náročný povolání a měli bychom chodit do důchodu dříve. Takže když přišel čas, měli by této příležitosti využít a užít si ještě poklidnějšího života a zaslouženého odpočinku. A pokud se ještě cítí plní síly a energie a chtějí dále pracovat, tak ať si to užijí se vším všudy, tedy ve výkonech letmo.

Děkují za pochopení a konečně správné zařazení.

Miloš Brunner, předseda ZO Federace strojevodců ČD Cargo Praha

**A ještě vzkaz pro strojevodce-důchodce:** Myslete si, že je správné brát plat a důchod a tím vlastně zneužívat systém? A zároveň tím především dokazujete, že naše povolání není náročné!? Uvědomujete si, že tím zachraňujete dráhu a přispíváte k tomu, že zaměstnavatel nemá potřebu zvyšovat mzdy, aby nabral nově zaměstnance? My, kterých se pak takové dopady týkají, vám za to opravdu děkovat nemůžeme, byť věříme, že s platem a k tomu ještě s důchodem se vám jezdí výrazně lépe ...

zapomenuta a že i dnes se dokážeme sklonit před jejich statečností, byť mnozí již bohužel nejsou mezi námi.

Základní organizace Federace strojevodců Ústí nad Labem se rozhodla uctít památku svých předchůdců a zároveň také sté výročí vzniku republiky velmi krásně a originálně: nedaleko dnes již padesátiletého pamětního stromu vysadit ještě jeden nový. A vzhledem k aktuálnímu 100. výročí naší republiky ani nemohl být vybrán jiný, než národní strom, kterým je lípa srdčitá.

Její vysazení se konalo 26. října. Kolem desáté hodiny se sešlo přibližně čtyřicet účastníků tohoto slavnostního okamžiku. Na nejdůležitějším místě je třeba jmenovat žijícího pamětníka vysazení dnes již půlstoletého stromu, člena tehdejšího výboru FLČ v Ústí nad Labem, pana kolegu Karla Štátného. Slavnostní akt zahájil člen současného výboru ZO

## Kdyby měli strojevodcové postavené „zelené ulice“, nemohli by projet návěst Stůj

Článek Rozpaky nad jedním dopisem generálního ředitele SŽDC, který byl zveřejněn v červencovém dvojčísle Zájmů strojevodce a také na našich webových stránkách [www.fscrcz.cz](http://www.fscrcz.cz), se týkal dotaz: *Je zmíněno „opravu levně řešení, které vůbec nedovolí projet návěstidla...“ O jaké řešení se prosím jedná? Z názavné korespondence, vedené s náležitým odkazem na prezentaci J. B., pracujícím na železnici v oblasti infrastruktury, si zde dovolujeme odcitovat alespoň některé jeho další myšlenky:*

„... Kromě ETCS a některých zahraničních vlakových zabezpečovačů žádné zařízení, které je v ČR v provozu, nebo schváleno, neumí zastavit vlak před návěstí Stůj, čili neumí zabránit projetí této návěsti. Proto jsem se podivil, když jsem si přečetl zmíněný článek. Je škoda, že strojevodcům

jsou předkládány poněkud zavádějící informace o schopnostech schválených výrobků v ČR. Buďte prosím opravdu objektivní, a to právě proto, že jde o životy strojevodců a cestujících ...

Bohužel LS se dostal na hranici možností a vylepšit jej tak, aby byl za adekvátní náklady schopem zabránit projetí Stůj a zároveň silně nedovázal kapacitu tratí, nejde. Podívejte se, kam se naše modernizované tratě, zejména v uzlech, díky striktnímu požadavku na tisícimetrovou zábrzdnu vzdálenost dostaly. To se pak skoro pořád jezdí na návěsti „něco a opakovaná výstraha“, propustnost kulhá, strojevodcům musí mít ruku na brzdu.

Na tratích celostátních, na nichž chceme, aby byla konkurence a také spolupráce dopravců a doprava odsýpala, je nutné mít ETCS.

## Projekt návěstidla a nové funkcionality stávajících systémů

„... Mě třeba mrzí ten zvyšující se počet příjezdů drážních vozidel na návěst zakazující jízdu. To je časovaná bomba, která jednou může skončit neštěstím ... proto mě velmi mrzí, že máme připravena opravy levně řešení, která vůbec nedovolí projet návěstidla a automaticky zabráni podobným situacím, ale nikdo na to neslyší a neinstalují se. Opravu mi vadí, že se zase čeká na situaci, až se něco fatálního stane, a teprve pak se začne konat...“ Z vyjádření výrobce zabezpečovacích zařízení, citovaného v Zájmech strojevodce č. 13-14/2018

V úvodu bych chtěl říct, že není pravda, že VZ LS je pouhý zobrazovač. Kdyby tomu tak bylo, pak by nebyl zapojen do brzdného systému a nekontroloval by bdělost strojevodce. Dalo by se říct, že zařízení vlakového zabezpečovače, která „vůbec nedovolí“ projetí návěstidla v poloze Stůj, neexistují. Ale dodavatel i přesto našel několik řešení, která se k této ideální funkcionalitě přibližují. Dodavatel ve svém citátu měl určitě na mysli také to, že takový přestupek je například u systému VNPN zařízením zachycen a dopravní zaměstnanec může vlak nouzově zastavit pomocí rádiového systému.

U nás je ve stanicích s elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením ESA a rádiovým systémem TRS a GSM-R doplněna funkcionalita VNPN (Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla). Při projetí návěstidla je informován výpravčí, který může použít na rádiovém systému tlačítko „Generální STOP“ a vlaky ve svém okruhu zastavit. V každém případě to umožňuje případnému neštěstí zabránit.

Je pravdou, že náš vlakový zabezpečovač typu LS je na hranici možností, poněvadž díky levnému řešení, kdy se pro přenos kódů pro staniční část VZ využívají kolejové obvody, které slouží pro traťová a staniční zabezpečovací zařízení. Přenos dalších informací na hnací vozidlo by musel být řešen jiným způsobem. Dodavatel systému sice v souvislosti s elektronickými systémy měl možnost tyto informace doplnit, ale vzhledem k nastupujícímu systému ETCS se do dalšího vývoje LS již nepustil.

Ale i přesto dodavatel v souvislosti se snahou o zvýšení bezpečnosti doplnil možné funkcionality



není nikde nasazena. Je připravena k ověřovacímu provozu na základě zájmu dopravců.

AVV je doplněno o novou vazbu s LS06. Na ovládacím a zobrazovacím panelu AVV se nově v jeho pravé spodní části zobrazuje grafická výstraha upozorňující strojevodce, že se blíží k návěsti Stůj. Čím více se blíží rychlost vlaku ke stanovené brzdné křivce, tím více se zvyšuje velikost grafické výstrahy a současně intenzita červené barvy. Při překročení brzdné křivky dojde k autonomnímu zásahu systému a k zavedení nouzového brzdního pomocí LS06.

Zaváděné funkcionality jsou cíleny zejména na odjezd vlaku ze stanice po jeho zastavení a pobytu na staniční koleji a na průjezdy vjezdových návěstidel, což jsou dopravní situace, u kterých dochází ve většině případů k nehodovým událostem. Ještě se zmíním o prokluzových vzdálenostech. Prokluzová vzdálenost vytváří dodatečnou pojistnou vzdálenost za návěstidlem se zakazující

na prodloužení kolejí (příčímž užitečná délka kolejí zůstane zachována), nebo se zachová délka kolejí, ale zkrátí se jejich užitečná délka.

A jak může někdo vyvozovat zhoršení bezpečnosti z absolutních čísel statistiky projetých návěstidel? To se přece musí přepočítat na měrnou jednotku, tedy vydělit počet projetých návěstidel počtem vlakokilometrů! ... V posledních pěti letech také zásadním způsobem narostl počet vlaků a hustota na zásadní části sítě. Takže strojevodci (odhadem) najdou dnes násobně více času, nebo kilometrů v posledním odstavě před návěstí Stůj, navíc třeba se zpožděným vlakem. Kdyby místo toho měli postavené „zelené ulice“ nemohl by žádný strojevodce projet návěst Stůj ...

**Poznámka redakce:** O vyjádření k tomuto tématu jsme právě do tohoto vydání ZS požádali rovněž nezávislého železničního odborníka Josefa Schröttera, s jehož zajímavými články se naši čtenáři mohou setkat pravidelně.

Ing. Josef Schrötter  
nezávislý železniční expert



## Prolongace 2019

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2019 je stanoveno období od 1. listopadu do 8. prosince 2018. Prolongační částky pro rok 2019 jsou stanoveny takto: ● zaměstnanci 1100 Kč, ● rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři) 1250 Kč, ● pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků) 1250 Kč, ● důchodci 600 Kč, ● děti do 26 let (dětí zaměstnanců, důchodců a sirotci) 600 Kč.

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Karté na další období, prolongační částka uhrazená pro rok 2018 je platná do 8. 12. 2018. Prolongační částka pro rok 2019 platí do 14. 12. 2019, tj. do doby počátku jízdního řádu 2019/2020.

Kompletní informace k prolongaci roku 2019, včetně postupu pořízení časových příplatků a zakoupení jednorázového příplatku naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2019 (dokument č.j. 3598/2018-010, ze dne 4. 10. 2018). Pokyn je k dispozici na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a.s. zveřejněn v IS NORMIS.



Účastníci dvoudenního říjnového jednání předstevů základních organizací Oblasti FS Praha navštívili rovněž kořenovské muzeum Ozubnicové železnice Tanvald—Kořenov—Harrachov. Na snímku jsou s lokomotivou T426.001



## 100 let republiky připomíná i lokomotiva ČD

Šestadvacátého října, tedy dva dny před velmi významným datem, národní dopravce na 1. nástupišti pražského hlavního nádraží představil lokomotivu 380.004 v polepu národních barev. Stroj v designu připraveném ke stému výročí Československa bude dopravovat vlaky taktéž do okolních zemí. Právě lokomotivy řady 380 denně dopravují řadu expresů z Prahy do Lince, z Bohumína do Budapešti, nebo z Bohumína do Vídně.

České dráhy za reklamu od vládní agentury Czech Tourism podle kontraktu v registru smluv získají 1,042 milionu korun, v ceně je kromě polepu „mašiny“ i pronájem dalších prostor pro reklamu. Vedoucí projektu Společně století Lukáš Bajer uvedl, že lokomotiva v národních barvách pod heslem „Jedeme v tom spolu“ by měla přilákat občany z České a Slovenské republiky, aby nasedli do vlaků ČD.

Národní dopravce navíc u příležitosti 100 let od vzniku Československé republiky a Československých státních drah připravil ve vládním salonku pražského hlavního nádraží dvě výstavy s názvy „100 let spolu republika a železnice“ a „Masaryk a železnice“. Je známo, že náš první prezident cestoval vlakem velmi často. Také z exilu v prosinci 1918 se vrátil vlakem po trase Rakousko—České Budějovice—Praha, což připomene mimořádná jízda nostalgického vlaku s účastníky v dobových kostýmech ve dnech 20. a 21. prosince. Známý je také salonní vůz Aza 080, který obdržel prezident Masaryk v roce 1930 jako dar k 80. narozeninám, a který později využívali i další českoslovenští prezidenti.

Text a foto: Marek Poláček

## Oblíbený seriál videopořadů – tentokrát věnovaný elektrickým lokomotivám

I letos si mohou zájemci objednat novinku z oblíbeného seriálu videopořadů, a to pod názvem „Elektrické lokomotivy 3.“ Tématem 26. dílu jsou novější lokomotivy řad 163, 162 a dvousystémová „esa“ ř. 363 a 362. Společně tvoří od 80. let rozhodující základ parku univerzálních elektrických lokomotiv v ČR a jsou postupně modernizovány. V závěru první části je v ukázkě představena také rekonstrukce

stejnýměrých lokomotiv ř. 163 na dvousystémovou řadu 363.5. S plnou verzí tohoto instruktážního videa se mnozí kolegové z ČD Cargo setkali již při zaškolení na tuto novou řadu. Druhá část pořadu pokračuje „bastardy“ ř. 371 a 372, které již opouštějí prestižní mezinárodní výkony. Dále vidíme nepočtenou řadu 263 na střídavé napájecí soustavě. Dříve velmi rozšířené nákladní lokomotivy ř. 181, 182

jsou představeny během jejich dílenské přípravy k novým výkonům u soukromých dopravců, převážně v Polsku. Uvidíme i provoz zbývajících zástupců řady 183 na Slovensku, stejně jako „dvojčec“ řady 131 a širokorozchodných 125.8. Závěrem se ještě představí ř. 184.5 jako zatím poslední konstrukce šestnápravových lokomotiv Škoda. Délka první části pořadu je 68 minut, druhé části 64 minut a celková cena je 390 Kč. Profesionálně lisoVANÁ DVD vyrobilo opět studio Video-sluzby Kolář, e-mail: [video.kolar@volny.cz](mailto:video.kolar@volny.cz)

Na internetových stránkách [www.videokol.cz](http://www.videokol.cz) můžete zhlédnout krátké ukázky z každého z dosud vydaných 26 dílů tohoto seriálu. Pořady, včetně všech dříve vyrobených, si

můžete objednat na dobírku jak na zde uvedené webové adrese, tak i přímo na adrese kameramana a také autora námětu a scénáře, který současně zajišťuje distribuci všech pořadů: ing. Milan Bíba, Jihovýchodní II. 759/14, 141 00 Praha 4, e-mail: [milan.biba.domu@gmail.com](mailto:milan.biba.domu@gmail.com) nebo [jana.bibova@gmail.com](mailto:jana.bibova@gmail.com), tel. 272 774 091.



V neděli 21. října ukončil příjezdem vlaku MOs 25714 se „svým“ Herbertem (810 448-1) do Vrchlabí svou poslední směnu na krkonošské kasičkové magistrále náš kolega, člen základní organizace FS Trutnov, strojvůdce Josef Vágenknecht. Přejeme Pepovi do dalších let pevné zdraví, životní pohodu, stejně jako mnoho zdaru při práci na domku a zahradě. A když bude mít čas a náladu, může nám u kunčické předvésti s babičkou a vnučaty zamávat. Slibujeme, že zapískáme. Za všechny kolegy Brutus

## Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 1. listopadu do 4. prosince 2018 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2019. O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze požádat na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod, kde žadatelé v případě potřeby i obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.

## Pozvánka na Mikulášský turnaj v mariáši

Turnaj se uskuteční v RS Prudká v pátek 7. prosince 2018 od 10:00 hod. Přihlášky na turnaj a bližší informace do 30. 11. 2018 na tel. č. 972 624 092 nebo e-mail: [blaha.zvosz@centrum.cz](mailto:blaha.zvosz@centrum.cz).

## Zapomněli jste si objednat nástěnný kalendář?

Vydavatelství ing. Zdeňka Ulricha, které dlouhodobě spolupracuje s Federací strojvůdců České republiky, nabízí případným zájemcům dodatečně zakoupení třináctilistového nástěnného kalendáře, vydaného pro naši profesní odborovou organizaci na rok 2019. Objednat si ho můžete dokonce ještě za původní, tedy zvýhodněnou cenu, která byla pro členy naší profesní odborové organizace stanovena na 70 Kč (za jeden kus).

Do objednávky uveďte vždy nejen své jméno a poštovní adresu, kam má být zásilka doručena, ale i další kontaktní údaje, tj. e-mail a telefonické spojení. Cena nezahrnuje poštovné, a tak je pro případné zájemce výhodnější objednat si více kusů. Výjimečně lze v některých regionech dohodnout i osobní odběr.

Nástěnných kalendářů je již jen omezené množství, a proto své objednávky posílejte co nejdříve, a v tomto případě výhradně vydavatel (a nikoliv už tedy prezidium FSČR!), elektronicky na e-mailu: [ulrichz@seznam.cz](mailto:ulrichz@seznam.cz).



V letošním roce byla posílena doprava na trati číslo 172 z Lochovic do Zadní Třebaně přes úvratňovou dopravnu Liteň. Tím docházelo několikrát za den k setkání dvou motorových vozů řady 810 v Litni (v minulosti tomu tak nebylo). Snímek pořízený 20. července 2018 představuje motoráky 810 459-8 a 810 570-2 u nově vybudovaných nástupních hran. Intenzivnější doprava je v úseku Zadní Třebaně—Liteň. Text a foto: Jan Kubeš

## Společenská rubrika

Dne 29. listopadu oslaví sedmdesáté narozeniny náš kolega František Janovec, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

\*\*\*

V říjnu (23. 10.) oslavil své životní jubileum 55 let náš kolega Michal Šedek z liberecké základní organizace. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorklubu mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

\*\*\*

Dne 22. listopadu oslaví své 55. narozeniny náš kolega Igor Král. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců DKV Praha mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let života přejí pevné zdraví, pohodu a spokojenost v práci i osobním životě.

\*\*\*

Svá životní jubilea v příštích dnech oslaví rovněž tito naši kolegové ze základní organizace FS Letohrad: 19. listopadu 60. narozeniny Drahošlav Vraštíl a o dva dny později (21. 11.) krásnou sedmdesátku Jiří Sedloň. Oběma oslavencům jen to nejlepší do mnoha dalších let a zejména zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z letohradské ZO Federace strojvůdců.

\*\*\*

Dne 26. listopadu bude slavit svoji první padesátku náš kolega Rostislav Červenka. K tomuto jubileu mu srdečně blahopřejí a do druhého půlstoletí štěstí, spokojenost a zejména zdraví přejí výbor a další členové základní organizace Ostrava-Cargo.

## Vzpomínka



Valašské Meziříčí.

Za vzpomínku děkuje manželka Jitka.

Dne 23. listopadu 2018 tomu bude jeden smutný rok, co nás náhle při výkonu služby strojevodoucího opustil můj milovaný manžel, kamarád a kolega Jarda Mičola z DKV

## 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](http://www.ubytovani-bedrichov.eu), kde je také v provozu rezervační systém.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, [www.fscr.cz](http://www.fscr.cz) Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce 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.cz](mailto:Polacek@fscr.cz). Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

