● Vedoucí týmů FSČR pro kolektivní vyjednávání Jaroslav Vincour a David Votroubek k průběhu jednání o nových podnikových kolektivních smlouvách ČD a ČD Cargo ... str. 1 ● Rozhovor s místopředsedou základní organizace FS Veselí nad Moravou Martinem Urbánkem ... str. 1 a 2 ● Nekonečný seriál pokračuje ... str. 2 ● Ano, volby jsou velmi důležité! ... str. 2 ● Ocenění našich kolegů ... str. 3 ● Ohrožují nejen sebe ... str. 3 ● Reflektory na hnacích vozidlech ... str. 3 ● Vlakem do stanice důchod ... str. 2, 3 a 4 ● Povídání o lokálkách na Ostravsku pod Oderskými vrchy ... str. 4 ●

číslo 22
30. listopadu 2018
ročník 71

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

Zaměstnavatel deklaroval ochotu lépe ocenit zaměstnance přispívající k dobrým ekonomickým výsledkům skupiny ČD Cargo

Dne 19. listopadu bylo fakticky zahájeno kolektivní vyjednávání o Podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo na rok 2019. Na prvním společném jednání zaměstnavatele se všemi odborovými centrálami působícími u ČDC byl zaměstnavatelem představen podnikatelský plán na rok 2019 a plán investic na další období, který obsahuje jak nákup nových, tak přestavby stávajících hnacích vozidel, ale i vozů. Dále byl deklarován záměr vést letošní kolektivní vyjednávání co nejefektivnějším způsobem. Vedoucím týmu zaměstnavatele pro letošní kolektivní vyjednávání je výkonný ředitel ČD Cargo ing. Tomáš Tóth. První série jednání byla naplánována na týden 19. až 23. 11. 2018.

Zaměstnavatel na prvním jednání deklaroval ochotu přidat na finančním ohodnocení zaměstnancům, kteří jsou svojí produktivitou práce, odborným vzděláváním a ochotou pracovat podle potřeb zaměstnavatele připraveni přispívat k dobrým ekonomickým výsledkům celé skupiny ČD Cargo. V tomto duchu je i několik jeho návrhů do PKS ČDC 2019, které jsou směřovány přímo na motivaci strojvedoucích. Dále již následovalo samotné společné procházení návrhu PKS 2019, souvisejících interních norem a diskuze nad spornými body s cílem dosažení dohody.

O dalším průběhu jednání budeme samozřejmě informovat prostřednictvím informačních servisů, na webových stránkách Federace strojvůdců České republiky a v neposlední řadě i v časopise Zájmy strojvůdce.

David Votroubek, vedoucí týmu FSČR pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Elektrická stejnosměrná lokomotiva 163 257-9, opatřená reklamním nátěrem ČD Cargo innofreight, v čele Nex 66368 čeká na odjezd v žst Řečany nad Labem. Text a foto: Jiří Adolf

Nejen o „vyčkávání potichu a v zákulisí“ ...

Souhlasím s nadpisem **Na vzájemném respektu záleží**, který byl na titulní straně minulého vydání našeho časopisu u článku prezidenta Federace strojvůdců. Stejně tak se ztotožňuji s celkovým významem jeho prohlášení. Mám ale tak trochu dojem, že to všechno až tak není o respektu pouze ze strany zaměstnavatele.

Článek, který napsal kolega Jarda Vondrovic, byl napsán v den, kdy již bylo potvrzeno, že i profese strojvedoucích u Českých drah, která společně s několika ostatními provozními profesemi letos táhne firmu zejména přesčasovou prací, obdrží určitou finanční částku. A že se tak stane jako výraz ohodnocení firmy, ale i jako (a tak jsme to chápali my) splnění slibu, který byl managementem ČD učiněn formou zápisu u kolektivní smlouvy na letošní rok.

Za pár dnů však bylo jasné, že firma takto bude postupovat ještě v několika dalších případech. Říkám si, proč ne… Určitě není, a to nejen mým úmyslem, nepřát těm, kteří, pokud budu porovnávat třeba jen onu zmiňovanou přesčasovou práci v letošním roce, rovněž zvýšili laťku v jejich objemech. Ale ptám se, proč tedy už ne všem, kteří ten provoz takto zajišťují? Proč už třeba ne vozmistrům nebo osobním pokladním!? Nejsem představitelem jejich odborů, neměl bych tedy za ně mluvit, jen mi ale připadá celý systém odměňování už od samého počátku jako nesystémový a nelogický.

A co mě na tom mrzí nejvíce? Snad asi to, že když si zástupci Federace strojvůdců

Pokračování na str. 2

Nový výkladový slovník: liberalizace = cílená devastace národních/státních firem

V poslední době se doslova roztrhl pytel s rozličnými zprávami s výčtem tratí, na nichž České dráhy přijdou o provoz svých vlaků. Ve velké části případů se tak neděje klasickou soutěží, ale poptávkovým řízením před přímým zadáním. Expertem na tento silně kontroverzní systém výběru dopravce je Ústecký kraj.

A jak to tedy probíhá? – Je vytvořeno poptávkové řízení na určitý soubor tratí s požadavky kraje na nová moderní vozidla, Wi-Fi, informační systémy atd. A pak přijdou nabídky ... V této fázi se ani příliš nezkoumá, co v nabídce skutečně je, a rozhodující je zřejmě jen cena. Proto jsou vyřazeni dopravci, kteří kalkulují skutečně s nákupem nových vozidel, a dále tak postupují ti nejlevnější. Teprve potom se začnou zkoumat detaily nabídky. *„Jejda, tak vy nenabízíte nová vozidla, no tak upravíme podmínky a budeme vyžadovat jen vozidla vykazující opticky nový stav!“* Anebo jindy: *„Víte, máme elektrifikované tratě a vy nabízíte motorová vozidla, no tak se domluvíme, že se je někdy časem pokusíte předělat na elektrická.“*

V souvislosti s liberalizací se vždy hovořilo o tom, že je potřeba vyměnit zastaralá vozidla za nová, aby se zvýšil komfort pro cestující. A teď se zamyslete. Napadá někoho nějaký příklad, kde k tomu skutečně došlo? Zatím jsme svědky jediného: dovozu ze zahraničí, u jiných železničních správ již vyřazených vozidel nebo předělávání (modernizace) starších našich, slovenských anebo i vozidel jiné provenience. Ještě v živé paměti máme, když začala „výroba“ regionov. To bylo řečí, co je tam všechno špatně. Ale když dnes omladí tuto řadu soukromý dopravce, tak se v médiích dokonce nešetří superlativy a hovoří se o povýšení úrovně kultury cestování.

Stejně tak v oblasti bezpečnosti. Není tomu tak dávno, co se stala velice vážná nehoda na jedné z nejmoderněji vybavených regionálních tratí u nás (je dokonce vybavena systémem pro automatické zastavení vlaku po nedovoleném projetí návěsti stůj). Ale podívejme! – Ono to vozidlo nebylo ani vybaveno mobilní částí tohoto systému! No vlastně to pak nevadí, hlavně že je tam moderní informační systém. Naprostým extrémem pak byl cyklovůz provozovaný stejnou společností, který se zprvu objevil na tratích dokonce i bez patřičného povolení, jež mu měl vystavit Drážní úřad. Tak tohle je ta výměna a modernizace, po které jsme volali?!

Stejně tak systém síťovosti, který měl liberalizaci jednoznačně předcházet. Ministerstvo dopravy sice letos schválilo program za 250 milionů korun, který má vypracovat systém jednotných jízdenek na celou železniční síť, ale už dnes víme, že se bude jednat o nepoužitelnou aplikaci, která nám umožní jediné: koupit si tu nejdražší možnou variantu jízdního dokladu z místa A do místa B, takže každý alespoň trochu rozumně uvažující cestující stejně i nadále zůstane u kombinace více jízdních dokladů.

Bohužel se přesně opakuje situace ze začátku liberalizace v nákladní dopravě. Všichni si na to jistě pamatujeme. Tenkrát se začínalo jezdit s lokomotivami bez vlakového zabezpečovače, bez vysílačky, nebo s trakčně nevyhovujícími vozidly atd. Rozdíl je jen v tom, že teď se tak děje přímo za peníze z rozpočtů a dotací. To opravdu nikomu není divné, s jakým raketovým tempem vzrostly dotace, kompenzace a doplatky na železnici po zahájení liberalizace a jakým způsobem se vykazují? Nikomu není podezřelé, že v nákladní dopravě se přepravou takzvaných kusových zásilek zabývá jen ČD Cargo, ale slevu na dopravní cestu za jejich přepravu vykazuje mnohem více dopravců?

Těžko říct, co je skutečným cílem liberalizace železničního trhu, ale pokud je to likvidace národních dopravců, tak si myslím, že se ten cíl nyní daří opravdu úspěšně naplňovat!

David Votroubek, člen prezidia FSČR

— Odstartováno! —

Jednání o podobě podnikové kolektivní smlouvy akciové společnosti České dráhy (PKS) bylo zahájeno 20. listopadu. A stalo se tak bez slavnostních projevů, ba rovnou kritikou z úst personálního ředitele ČD cílenou na podobu protinávrhu odborových centrál, kde opravdu – díky Federaci strojvůdců ČR, Cechu strojvůdců a Federaci vozmistrů – byl tento návrh sporných bodů samostatnou přílohou materiálu předloženého k jednání. I při vědomí toho, že tím přímo nesplňujeme podmínku zákona, jsme o všech předložených bodech přesto začali jednat.

Po mírných úpravách základního textu PKS, vyvolaných legislativními a vnitropodnikovými změnami, jsme přistoupili k těm opravdu žhavým tématům. – Hned první bod navržený k úpravě „trojkoalicí“ (FSČR, CS, FV) vyvolal velkou diskuzi. Jedná se o požadavek zákazu pokračování pracovní činnosti a s tím spojeného návazného vystřídání strojvedoucího v případě přímé účasti na mimořádné události, která má za následek smrt či těžkou újmu na zdraví člověka. Podle zaměstnavatele je ale současné platné znění údajně naprosto dostačující a není znám případ, kdy byl zaměstnanec v takto obtížné situaci nucen pokračovat ve výkonu práce. Přesto se tento požadavek do kolektivní smlouvy opakuje. Náš návrh byl prozatím odložen jako rozpor ve vyjednávání.

FSČR dále požaduje úpravu článku 1. přílohy PKS, specifikace výkonu práce v případě školení, kde pro tuto chvíli je vysloven se změnou článku nesouhlas zaměstnavatele.

V kapitole „Stanovená týdenní pracovní doba“ vyvolal velmi bouřlivou diskuzi společný návrh odborových centrál (kromě FSČR a Cechu) na snížení týdenní pracovní doby u zaměstnanců s rovnoměrným rozvržením pracovní doby z 38,5 hod. týdně na 37,5 hod. Nutno objektivně podotknout, že tato pracovní doba již u této skupiny zaměstnanců v minulosti zavedena byla, ale právě v souvislosti s vyjednáváním kolektivní smlouvy na rok 2011 byl tento „benefit“ vedením společnosti v dohodě změněn právě na 38,5. hod.

Kolegové odboráři museli očekávat náš logický protinávrh, který je v tuto chvíli postaven na zrovnoprávnění nároku dovolené. Tudíž stručně řešeno, jedná se o VELKÝ ROZPOR…

A poslední velkou diskuzi vyvolal opět společný návrh provozní trojkoalice, a to změna či velká úprava článku 6. přílohy č. 1, jinak známého pod názvem „svátkové právo“. A také k tomu byla velmi bouřlivá diskuze mezi námi odboráři, někdy bohužel až příliš v přímém přenosu před zraky zaměstnavatele. A opět ROZPOR.

Tolik z prvního jednání, kde jsme ani nemohli očekávat jakýkoliv hmatatelnější výsledek. Ale tak už to při rozjezdech obvykle bývá.

Další jednání bylo naplánováno na 27. listopadu.

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

Bereme to velmi vážně!

Mimořádná schůze základní organizace Federace strojvůdců ve Veselí nad Moravou, která se konala v podvečer šestého listopadu, měla mimořádný obsah a výjimečné „osoby a obsazení“. Mezi naše kolegy přijeli prezident Federace strojvůdců ČR Jaroslav Vondrovic a viceprezident FSČR Jaroslav Vincour a v neposlední řadě také náměstek generálního ředitele ČD Michal Štěpán. Právě jeho vystoupení zde bylo očekáváno s neskrývaným napětím a o významu projednávané problematiky, tedy budoucnosti železničního provozu na Vlárské trati, svědčila i skutečnost, že se na toto setkání dostavili nejen strojvedoucí – členové naší profesní odborové organizace, ale také zástupci dalšího jízdního personálu, tedy vlakových čet. O tom, co si vyslechli, stejně jako o filozofii dalšího postupu současného managementu Českých drah v jeho snaze udržet i do budoucna co nejvíce výkonů na regionálních tratích pro národního dopravce, jsme přinesli informace již v minulém vydání našeho časopisu. Tentokrát se vrátíme k názorům těch, kterých se turbulence v zajištění železničního provozu na Zlínsku týkají velmi bezprostředně, tedy provozních pracovníků. Na naše otázky bude odpovídat místopředseda veselské ZO FS **Martin Urbánek**.

Pravidelní čtenáři našeho časopisu si určitě vzpomenou na články, které se konkrétními problémy provázejícími zejména provoz na trati v jízdním řádu označené pod číslem 341 zabývaly poměrně často a detailně již v minulých dvou letech. Jak to vše vnímáš jako jejich autor v kontextu současných událostí?

Je mi z toho smutno na duši. Nešlo totiž jen o moje názory, byť jsem si za ně od zaměstnavatele nakonec užil své, ale také o popis nedobrého stavu, jak ho vnímali strojvedoucí z naší základní organizace, ale i kolegové z vlakových čet a samozřejmě taktéž většina cestujících. Mnozí z nich mi dnes říkají, že nakonec došlo na má slova ... Pocit uspokojení z toho ale mít

Pokračování na str. 2

Dne 28. září 2018 byla na „Zlínce“k vidění vrtná souprava pro geologický průzkum. O její přepravu se postaral břeclavský „Buchar“ 742.142-3 ČD Cargo, který ještě zářil novým lakem po provedené hlavní opravě. Snímek byl pořízen mezi zastávkami Zlín-Podvesná a Zlín-Příluky. Foto: Martin Břištěla

Do lidských duší nevidíte a každý se přece rozhoduje sám ...

Vážený pane kolego Brunnere,

původně jsem nechtěl na Váš článek Dopis vedoucímu strojmistrovi, který vyšel v minulém vydání Zájmů strojvůdce a týkal se důchodců-strojvedoucích, reagovat. Když ale máte možnost veřejně v našem časopise vyjádřit svůj názor Vy, tak by to mělo platit také pro mě.

Již rok patřím k těm, co „kazí možnost zažádat zaměstnavatele o vyšší mzdy“. Na různé poznámky jsem si už zvykl. Někdo to myslí vážně, někdo jen z hecu. To už se pak pozná podle postoje a intonace hlasu.

Píšete o zneužívání systému, to jsou tedy ovšem docela silná slova... Takže každý pracující důchodce zneužívá systém? Raději se více rozhlédněte okolo sebe, kdo vlastně zneužívá systém.

Každý se přece může zcela svobodně rozhodnout sám, pokud mu to tedy zdraví dovolí. Zároveň ale stejně nemůžete vědět, jaké důvody jsou pro to dělat dál. Do lidských duší zkrátka nevidíte.

Ano, přiznávám, že dva příjmy jsou fajn. Já si ale svoji službu přece musím odpracovat sám, nikdo to za mě neudělá. Ostatně je i spousta jiných náročných povolání, kde lidé dělají dál.

Takže na jedné straně, já se mám dobrovolně vzdát svého platu proto, aby na druhé straně u Vás byl navýšen? To je ale docela zvláštní názor. Tak o co se tu vlastně jedná? No přece o peníze! Ta lidská závist v nás Čecháčcích prostě je.

Nevím, jaké procento důchodců pracuje u ČD Cargo, ale nebude asi dost velké. Myslím, že větší problém je ten, že spousta kolegů dělá dost hodin přesčas, ale i tak je to prostě zase jen jejich svobodné rozhodnutí.

Tak se tedy, prosím Vás, nestavte do role mravokárce, myslím, že Vám to ani nepřísluší.

A jen tak na závěr ještě malou poznámku – mě povolání strojvedoucího doopravdy baví a mám ho moc rád.

Pokud budete na můj názor ještě chtít odpovídat, tak věřte, že já už nikoliv. Nestojí mi to za to...

Míra Korda, Tábor

Peníze odpovídající významu naší profese si máme vydělat za normální pracovní dobu!

Po dlouhé, opravdu dlouhé době jsem měl možnost sledovat televizní zprávy. Jelikož jsem ještě docela mladý zaměstnanec letmo u ČD Cargo, tak většinu pracovní doby trávím v noci, nebo po noční jdu na tu další denní směnu hned brzy ráno a po takovém pracovním režimu jsem unavený. Jdu spát a zprávy tak opravdu vidím jen zřídka. I mé dvě malé dcery mi říkají *„Tati, ty pořád jenom spíš!“* nebo *„Ty jsi pořád v práci!“*. Vraťme se ale k těm zprávám, kde kromě vražd, podvodů, zlodějů, intrikánů, sebevrahů, živelných pohrom a aut stojících na přejezdech mě zaujalo, že od nového roku 2019 nás občany čeká opravdu „brutální“ zdražování všeho, co v běžném životě potřebujeme.

Jelikož většinu nástupů mám v době, kdy dostat se do zaměstnání vlakem nepřichází v úvahu, tak musím jet autem. Do práce to mám 30 kilometrů. Když mám čtyři směny týdně, tak si dokážete spočítat, kolik za tu dobu najezdím kilometrů. A tak tu máme první a nikoliv zanedbatelnou položku, tedy benzín. Od nového roku má stát přes 36 korun za litr. To je od roku 2012 největší zdražení, co tu bylo.

Ale pojďme dál. Jelikož během směny nemám možnost si zajít na oběd, musím to řešit svačinami. A máme tu položku potraviny. Každý, kdo pracuje 12 a více hodin na mašině (a dispečer dokáže tuto délku směny opravdu využít až do poslední minuty!), si musí nachystat opravdu velkou svačinu. Pečivo, uzeniny, ovoce, zelenina – to všechno se má kvůli suchu, které nás toto léto postihlo, zdražit. Zemědělci si stěžují (a já jim docela věřím), že úroda byla slabá. Potraviny tedy musíme dovážet a tím pádem nás čeká jejich zdražování.

Po dlouhé a vyčerpávající směně jdu domů a jako normální chlap mám pak i chuť na nějaké to pivo. Možná nad tím někdo mávne rukou a někteří strojvedoucí jsou abstinenti, ale většina z nás si přece nějaké to pivo dá. Je pravda, že nepatří ke každodenní potřebě, ale patří k životu a je to tedy i další položka, která se má zdražit.

To ale není vše. Daleko podstatnější je, že se má zdražit nájem, plyn, elektřina, voda – no je toho spousta. A jelikož mnoho strojvedoucích má hypotéky (včetně mě), malé děti, které chodí do školy (popřípadě školky), tak ve finále, když z výplaty odečtu všechno, co zaplatím, mně toho moc nezbude. Mám spoustu kamarádů, kteří pracují na různých pracovních pozicích, nemají takovou odpovědnost jako já a přitom berou srovnatelnou a mnohdy i větší výplatu. Ty peníze jim samozřejmě přeji, ale postoj zaměstnavatele k naší profesi mě docela mrzí.

Tímto svým zamyšlením chci ale hlavně podpořit naše vyjednávací týmy v kolektivním vyjednávání, které rozhodne o podobě podnikových kolektivních smluv na rok 2019. Vím, že to kolegové opět nebudou mít lehké, když za nás budou bojovat o nějaká ta procenta navýšení mzdy. Věřím ale, že to s naší podporou dokáží. I proto, abychom mohli být hrdí na to, co děláme. A věřte, že spousta z nás prací strojvůdce žije. Jsme přece důležitým článkem železniční dopravy. Je smutné, že spousta z nás má nyní pěknou výplatu jen díky mnoha hodinám přesčasů. S takto nastaveným systémem (výhodným jen pro zaměstnavatele!) ale přece nelze souhlasit! Mám dvě děti a chci si je ještě užít, dokud jsou malé a potřebují mě. Nechci dělat přesčasy na úkor rodiny. Významu naší profese odpovídající peníze si přece máme vydělat za normální pracovní dobu! A tak kolegům v našich vyjednávacích týmech přeji hodně úspěchů v boji, který je nyní čeká!

David Šimeček, ZO FS Přerov

Bereme to velmi vážně!

Dokončení ze str. 1

v žádném případě nemohu. Jako zaměstnanci Českých drah jsme my všichni přece nikdy neusilovali o nic jiného, než aby se v regionu, o který se nyní hraje, zvedl anebo alespoň udržel kredit našeho zaměstnavatele, národního dopravce. Hlavně, aby si udržel postavení, které tady i historicky vždy měl!

V době, kdy spolu hovoříme, to ještě sice není definitivní, ale s velkou pravděpodobností se již nepočítá s tím, že České dráhy budou dopravcem, který pro Zlínský kraj od GVD 2019/2020 zajistí provoz v tzv. provozním souboru B, tedy konkrétně na tratích Staré Město u Uherského Hradiště–Vlárský průsmyk a Újezdec u Luhačovic–Luhačovice. Lze k tomu něco dodat z pohledu funkcionáře naší profesní odborové organizace?

Je to především velké zklamání. Je to ale také změna, která přinese mnohé komplikace všem zaměstnancům ČD, kteří zde vykonávali svoji službu po mnoho let, mnozí dokonce i celá desetiletí. Když jsme poukazovali na komplikace, spojené až příliš často s nekonečnými a mnohdy dle našich názorů i zbytečných výlukami, na potíže s náhradní autobusovou dopravou anebo na zpoždění vlaků a s tím spojené nepřípoje, mnohé odpovědné pracovníky to nechávalo klidnými. Jsou klidní i nyní!?

Na veselské listopadové schůzi ale přece zazněl argument, že národní dopravce musel s vlaky jezdit tak, jak si to u něj objednal Zlínský kraj. Bereš to jako vysvětlení?

Jen zčásti. Samozřejmě chápu a vnímám, jak to dnes chodí. A také věřím, že management ČD v tomto směru vlastně jen plnil zadání. Problém je ale v tom slůvku „jen“. Je to totiž jedna strana mince. Tou druhou je nezodpovězená otázka, proč v rámci proklamované snahy chovat se „prozákaznicky“ se odpovědní pracovníci, třeba i ti na nižších stupních řízení anebo zástupci ČD na krajích, více nezabývali racionálními podněty, kterými jsme v zájmu zlepšení situace my – obyčejní provozní zaměstnanci – „bombardovali“ své nadřízené. Pštrosí taktika „hlavy schované v písku“ se jak vidno nevyplácí. A když se tak marně handrkujete o minuty, které by přitom v jízdním řádu mohly lecčemus napomoci, věřte, to vám chuti do další práce a na iniciativě také zrovna nepřidá. Přitom byl takový problém například více tlačit na Správu železniční dopravní cesty, aby nám poskytovala kvalitní služby, za které si ČD platí nemalé finanční prostředky!?

Martin Urbánek

Abych byl ale dobře pochopen, touto kritikou se nestrefuji jen do našeho zaměstnavatele, který nám dává práci. Ještě daleko více nechápu zaslepenost ministerských úředníků, chovajících se nejen v duchu direktiv Evropské unie, ale často ještě „papežštěji než papež“. Aniž by si všimli toho, jak si své národní dopravce chrání stát například v Německu, Rakousku, ale i jinde, v rámci zarputile prosazované liberalizace v osobní železniční dopravě si myslí, že soukromý dopravce to nakonec zvládne lépe! Přitom ale už nyní se leckde i u nás ukazuje, že ani zdaleka tomu tak není a nebude! Ale asi si to martyrium musíme všichni nejprve prodělat, abychom se pak znovu začali chovat racionálně!

Zmínil jsi, že „ztráta souboru B“, tedy východní části Vlárské trati, přinese mnohé komplikace provozním zaměstnancům ČD, kteří zde doposud vykonávali svoji službu. Co jsi tím myslel?

Ještě to tady nezaznělo, ale chtěl bych ocenit snahu současného managementu Českých drah nabídnout novou, respektive stejnou práci jinde všem svým zaměstnancům, kteří budou postiženi tím, že na Vláru vstoupí jiný dopravce. Ty možné komplikace jsou ale nasnadě. Je totiž podstatný rozdíl, když nastupujete k výkonu práce v regionu, kde žijete a máte zde i domov a rodinu, nebo pak nově v desítky kilometrů vzdálených lokalitách. Zvláště když se jedná o potřebu včas se přepravit na vlakové spoje, které odtud vyjíždějí už brzy ráno apod. Věřme tedy, že i tyto problémy a negativní dopady se nakonec podaří zvládnout a minimalizovat. A třeba se snad někdy v budoucnu národní dopravce znovu vrátí i na ty provozní výkony, jež nyní vlivem mnoha okolností bohužel opouští.

S kolegou Martinem Urbánkem rozmlouval Libor Poláček.

Nejen o „vyčkávání potichu a v zákulisí“ ...

Dokončení ze str. 1

u kolektivního stolu řekli o kompenzaci, nikdo se nepřidal. Asi je výhodnější čekat potichu a ze zákulisí všech jednání pak nakonec dosáhnout něčeho podobného. Vím už, že (bohužel) největší překážkou v prosazování našich oprávněných požadavků mnohdy nebývá samotný zaměstnavatel.

V loňském roce jsme např. prosazovali úpravu v dělených směnách a podle mých informací se tento institut stal důvodem petiční akce, jejímž cílem je připojení k našim podmínkám. V letošním roce budeme u kolektivního vyjednávání v požadavcích zrovnoprávnění podmínek zaměstnanců pokračovat. A nejsme v tom v tuto chvíli jen s Cechem strojvůdců sami. Federace vozmistrů se potýká se stejnými problémy a podporuje naše požadavky.

Byl bych moc rád, kdybych po kolektivním jednání (bude-li dosaženo shody) mohl konstatovat to, čím jsem začal v úvodu tohoto zamyšlení. Na vzájemném respektu opravdu záleží!!!

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Ano, volby jsou velmi důležité!

V minulém vydání časopisu položil kolega Miloš Brunner otázku **Jsou volby důležité?** a stejně nazval i svůj článek, v němž se zabýval výsledky říjnových voleb zástupců zaměstnanců do dozorčí rady akciové společnosti ČD Cargo. Připomněl mimo jiné, že do komise na pořízení nových lokomotiv byl vybrán zaměstnavatelem zástupce OSŽ – člen dozorčí rady ČDC Radek Nekola. Ten byl i do dozorčí rady ČDC zvolen opětovně. A stejně tak, byť tentokrát o pouhých 166 hlasů, ve stejných volbách bohužel neuspěl kandidát naší profesní odborové organizace, byť Federace strojvůdců České republiky je druhou největší odborovou centrálou na železnici.

A to, co se stalo, je opravdu velká škoda. V souvislosti s uvedenými fakty a v neposlední řadě taktéž při vědomí nedávno zahájeného kolektivního vyjednávání o podobě budoucí Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo na rok 2019. Připomeňme si alespoň úryvek z nedávno zveřejněného prohlášení pana Nekoly, jak jsme si ho mohli v rámci jeho předvolební kampaně přečíst mimo jiné i na webových stránkách OSŽ. Předseda podnikového výboru ČD Cargo R. Nekola tehdy mimo jiné uvedl: ***„I OSŽ aspiruje svými kandidáty na tyto posty ... OSŽ je ten odborový orgán, který musí eliminovat excesy jiných odborových centrál a musí podporovat řešení, která existenčně neohrozí podnik. Věřím, že zdravý rozum nakonec zvítězí. Chci, pokud se do dozorčí rady dostanu, eliminovat jakékoliv pokusy vyzdvihávat jakékoliv povolání na úkor povolání jiných. Takové debaty nechci dopustit.“*** Rozumějme, že tento představitel nedopustí jakékoliv vyzvedávání jedné profese na úkor druhé... Doktrína teorie „stejných žaludků“ opět na scéně.

Odpověď na v úvodu položenou otázku je tedy nasnadě. Ano, volby jsou velmi důležité! A bude jen dobře, pokud si to co nejdříve uvědomí naši kolegové (a lze věřit, že je jich naprostá většina!), kteří stojí o to, aby se náročné a odpovědné profesi strojvůdce dostávalo toho, co jí vzhledem k jejímu významu pro zajištění železničního provozu právem náleží.

Libor Poláček

*Za hojné účasti kolegů a kolegyň proběhlo 24. srpna poslední otočení na točně ve středisku lokomotivních čet Frýdek-Místek. Ve směru důchod se tak ve společnosti Brejlovce 754 047-9 vydal do další významné etapy svého života náš kolega, kamarád a místopředseda frýdecko-místecké základní organizace Federace strojvůdců, pan **Ladislav Gurecký**. Na zaslouženém a věříme, že i stále aktivním odpočinku mu přejeme jen to nejlepší, hodně spokojenosti a zejména pevné zdraví! Výbor a členové ZO FS FM, kamarádi a spolupracovníci*

Nekonečný seriál pokračuje!

O tom, že v našem zeměpisném pásmu dochází ke klimatickým změnám, se učí i děti v základní škole. Letošní dlouhotrvající sucho, ale také častý výskyt větrů dosahujících až intenzity vichřice prognózy klimatologů potvrzují. Odpovědný hospodář na takovou situaci včas reaguje přijetím účinných opatření. Ne všude se však takovému postupu daří...

Na stránkách Zájmů strojvůdce již byly otištěny desítky článků na téma padajících stromů na koleje. Letos například v č. 7 **Vítr opět překvapil**, v č. 9 **Dřevo, opět samé dřevo**, v č. 15-16 **O bezpečné i (ne)bezpečné dopravní cestě** a v č. 19 článek **Jménem republiky...** Článek v čísle 15-16 končil výzvou *„...Nejen členové FSČR si na stránkách Zájmů strojvůdce rádi přečtou stanoviska MD ČR i SŽDC k problematice stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí, jejichž pády na trať ohrožují životy a zdraví cestujících i obslužného personálu dopravců. A v neposlední řadě snižují prestiž železniční dopravy v očích nejen jejich platících zákazníků...“* Jaká byla reakce na tento článek? Jak už to bývá v našich končinách zvykem – žádná!

Opět pořádný vítr zafoukal na konci října. Zejména 30. října zvláště citelně. Toho dne došlo ke třem MU – najetím osobního vlaku na spadlý strom. Dále bylo zaznamenáno 48 případů pádů stromů nebo jejich částí do kolejiště. Z tohoto počtu 21x zastavil vlak před spadlým stromem. Na trati Valašské Meziříčí–Rožnov pod Radhoštěm v km 2,210 zastavil Os 13203 před spadlými větvemi a následně došlo k pádu celého stromu...

Opakovat zde všechny zákonné normy umožňující SŽDC účinnou ochranu tratí před padajícími stromy je asi opravdu zbytečné. A tak je zřejmé, že budeme čekat na další poryvy větru a pak konstatovat počet mimořádných událostí a výši škod. Jak dlouho ještě?!

Vladimír Selucký

Kolegové ocenění u příležitosti letošního Dne železnice

Také v letošním roce bylo součástí oslav Dne železnice ocenění zaměstnanců Českých drah. Ve vládním salonku železniční stanice Praha hlavní nádraží jim čtvrtého října za jejich svědomitou a odpovědnou práci poděkovali zástupci managementu akciové společnosti ČD, ale i řada dalších tomuto slavnostnímu aktu přítomných hostů, mezi nimi viceprezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vincour. Oceněno bylo rovněž čtrnáct kolegů strojvedoucích, jejichž mimořádné skutky zde alespoň ve stručnosti připomínáme.

Václav Lavička, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Západ: Po střetu vlaku s osobním automobilem na přejezdu poskytoval první pomoc zraněným osobám a též pomáhal se zajištěním osobního automobilu.

Václav Krušina, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Západ: Zachránil lidský život a zabránil materiálním škodám při střetu vlaku s bagrem na železničním přejezdu.

Tomáš Stránský, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ: Poskytoval první pomoc cestujícím při střetu vlaku s kamionem na přejezdu.

Bc. Tomáš Chromek, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ: Zabránil možnému zranění cestujících a vzniku velké materiální škody, když stihl zastavit vlak před kamionem uvázlým na přejezdu.

Václav Jasný, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ: Pozorným výkonem služby se mu podařilo zastavit vlak před překážkou na trati. Jednalo se o nastraženou hromadu kamení na kolejnici, a tak kolega zabránil možnému vykolejení soupravy.

Petr Šimeček, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ: Do příjezdu zdravotnické záchranné služby poskytl okamžitou první pomoc zraněné osobě, která byla zaklíněna v osobním automobilu po střetu s vlakem na železničním přejezdu.

Dominik Jaroš, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ: Pozorným výkonem služby se mu podařilo zastavit vlak před kameny nastraženými na kolejnici.

Pavel Tkáč, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ: Dne 3. 4. díky rychlé a včasné reakci strojvedoucího a zavedení rychločinného brzdění stihla posádka osobního automobilu stojícího na železničním přejezdu opustit vozidlo a tím pádem nedošlo k újmě na zdraví osob. Dne 28. 4. až do příjezdu RZS poskytoval první pomoc osobě zraněné při střetu s vlakem.

Petr Fialka, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed: Rychlou a bezprostřední reakcí zabránil ekologické havárii. Podařilo se mu zachytit zhruba 200 litrů PHM z proražené nádrže.

Pavel Němec, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed: Pohotovou reakcí zabránil střetu vlaku s osobou, která měla sebevražedné úmysly.

Tomáš Vohralík, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed: Zajistil poskytnutí první pomoci ženě ležící na nástupišti.

Vít Hrůza, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed: Podařilo se mu zastavit vlak před zraněným mužem pohybujícím se v kolejišti, ke kterému neprodleně přivolal RZS.

Jiří Matouš, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed: Poskytl první pomoc ženě, která se zranila na temeni hlavy při nastupování do vlaku.

Jan Zika, strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed: Pozorným výkonem služby se mu podařilo zastavit vlak 10 metrů před osobou ležící v kolejišti.

Jsou i další strojvedoucí, kteří si zaslouží naše uznání

Kolegům strojvedoucím, kteří u příležitosti letošního Dne železnice převzali od zástupců managementu Českých drah ocenění za příkladný výkon své služby, srdečně blahopřejeme a jejich činů si velmi vážíme. Využijeme však příležitosti, abychom připomněli, že strojvedoucích, kteří se za uplynulý rok vyznamenali odpovědným výkonem své profese, bylo ještě více. Redakce našeho časopisu nemůže samozřejmě vědět o všech takových případech, a tak zde připomeneme alespoň několik příkladů, jak jsme o nich psali na stránkách Zájmů strojvůdce.

ZS č. 23-24/2017 (22.12) *Zabránili vážným nehodám:* **Zdeněk Vondra**, DKV Brno, dne 24. 10. 2017 při vedení R 825 zastavil před přejezdem P7193 v km 45,128 trati Brno–Přerov, kde řidič autobusu vezoucí mj. sedm dětí ve školním věku nerespektoval PZZ ve výstraze a vjel na přejezd. Došlo ke sklopení závor a jen pohotovou reakcí strojvedoucího byl vytvořen časový prostor pro opuštění autobusu z prostoru přejezdu po proražení závorového břevna.

ZS č. 6/2018 (31. 3.) *Do srážky chyběly jen centimetry:* **Petr Matúš**, DKV Olomouc, dne 25. 2. 2018 při vedení Os 3133 včasným použitím rychločinného brzdění před přejezdem P7408 ve Frýdku-Místku zabránil střetnutí s autobusem, jehož řidič nerespektoval PZZ ve výstraze.

ZS č. 7/2018 (15. 4.) *Zabránili nehodám:* **Jaroslav Vávra**, DKV Plzeň, dne 8. března při vedení vlaku Os 25921 zastavil před uvázlým osobním autem na přejezdu P2236 v km 20,712. **Marek Strmiska**, DKV Brno, dne 10. 3. 2018 při vedení EC 274 spatřil na přejezdu P6827 v km 224,032 kamion v prostoru přejezdu. Ihned zavedl rychločinné brzdění a umožnil tak řidiči kamionu po proražení závory opustit prostor přejezdu. Okamžitým oznámením události rádiovým spojením přispěl k dopadení piráta silnic Policií ČR.

ZS č. 11/2018 (15. 6.) *Zabránil nehodě:* **Radoslav Ondráček**, DKV Brno, dne 27. 5. 2018 při vedení Sv 29977 (souprava pro R 977) v žst Praha-Vršovice pohotovou reakcí a zavedením rychločinného brzdění zabránil střetnutí s posunujícím dílem, který nedovoleně vjel do postavené vlakové cesty. Tím zabránil vysoké hmotné škodě a případným škodám na zdraví a životech zúčastněných zaměstnanců.

ZS č. 15-16/2018 (31. 8.) *Zachránil lidský život:* **Luděk Hajzler**, DKV Olomouc, dne 6. 7. 2018 při vedení vlaku Os 13656 v km 6,995 poskytl první pomoc sraženému člověku. Dle vyjádření zdravotníků záchranné služby mu tím zachránil život.

Budeme vám, milí čtenáři, velmi vděčni, když nám o takových a či jiných případech příkladného výkonu služby strojvůdců, s nimiž se setkáváte ve svém pracovním kolektivu a na svých pracovištích, dáte vždy vědět. V strojvůdcovském časopise, který si vydáváte už 120 let, pak pokaždé rádi otiskneme článek a vaše informace si tak rozhodně nenecháme jen pro sebe.

Není žádným tajemstvím, že zástupci zaměstnavatele na různých stupních firemního managementu sledují Zájmy strojvůdce více než pozorně a na jejich obsah často, byť někdy i dosti překvapivým způsobem, reagují. Týká se to ale prozatím spíše jen článků, jež kritizují nedostatky, s nimiž se naši kolegové setkávají v provozu, nebo poukazují na potřebu zajištění náležitých pracovních a sociálních podmínek. Ovšem potěšilo by nás, kdyby si zaměstnavatel napříště stejně pozorně všímal i příspěvků pochvalných, jež ostatně jsou, jak jsme se přesvědčili, mj. také tím argumentačně nejpřesvědčivějším důkazem toho, jak náročná, odpovědná a pro zajištění provozu na železnici důležitá je služba strojvůdce. A tyto texty by pak vlastně mohly být i inspirací pro ty, kteří budou před příštím Dnem železnice sestavovat seznamy vyznamenaných zaměstnanců. Aby se zase na některé naše kolegy nezapomnělo ...

Marek Poláček

Slavnostní točení v Hradci Králové

Dne 8. listopadu proběhlo na točně královéhradeckého depa poslední točení s kolegy **Vladimírem Špačkem** a **Oldou Tlustým**, kteří k podzimu tohoto roku odešli na zasloužený odpočinek od společnosti ČD Cargo.

Výbor a členové naší profesní odborové organizace jim chtějí popřát ještě do mnoha dalších let pevné zdraví, vše nejlepší, pohodu a spokojenost.

Oldovi *(na horním snímku je vpravo)* děkujeme za dlouholetou činnost ve výboru naší základní organizace Federace strojvůdců.

Jiří Bek, předseda ZO FS Hradec Králové

Reflektory na hnacích vozidlech jako zajímavé téma do diskuze

Hned na několika „fírcimrách“ se v nedávné době objevilo sdělení, které pak obdržela i redakce našeho časopisu:

PROSBIČKA

Na základě množících se stížností kolegů strojvedoucích na časté ponechání zapnutého dálkového reflektoru na lokomotivách ř. 163, které doposud nejsou vybaveny LED osvětlením reflektoru, žádáme, aby se toto nepoužívalo jako třetí poziční světlo a nechávalo se vypnuté. OSLŇUJE!!!

Buďte ohleduplní ke svým kolegům.

A někdo pak ještě připsal:

PS: Požádejte SOKV

Co k tomu dodat? Snad alespoň i jiný názor, který jsme rovněž zaregistrovali, a sice ... *že by bylo dobré, aby v SOKV polohu přepínače reflektoru „tlumené“ zcela odpojili. Podle vyjádření techniků z SOKV se tím totiž stejně ničí halogenové žárovky.* I když na druhé straně, přece by mělo platit, že bezpečnost železniční dopravy by měla mít naprostou prioritu!?

Takže, vážení kolegové, je to vlastně i docela zajímavé téma k diskuzi. Napište nám, co si o reflektorech na svých hnacích vozidlech myslíte a jaké s nimi máte v železničním provozu zkušenosti. Například pokud míjíte protijedoucí vlaky. Napište nám, o vaše názory rozhodně stojíme.

Libor Poláček

Ohrožují nejen sebe

Velmi potřebnou akci uskutečnili policisté z Krajského ředitelství Policie ČR Jihomoravského kraje. Ve 45. kalendářním týdnu se zaměřili v řadě míst kraje na osoby přecházející koleje na nedovolených místech. Kontroly proběhly mimo jiná místa i v uzlových stanicích Brno hl. n. a Břeclav. Za čtyři dny policisté přistihli 120 přestupců zákona. Jejich pochybení vyřešili policisté na místě, pouze jeden z kontrolovaných občanů popíral svoji vinu, a tak byl případ postoupen správnímu orgánu. Ve správním řízení hrozí za porušení §50 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách (vstup na dráhu nebo v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná) pokuta až do výše 10 000 Kč.

Hazard se životy a zdravím ze strany některých našich spoluobčanů, kteří ovšem neohrožují jenom sebe, není bohužel v poslední době nijak ojedinělým jevem. Jen policisté z Oddělení hlavní nádraží Brno uložili v roce 2017 za neoprávněný vstup do kolejiště 1012 pokut. Letos je to již 736 případů. Zmíněné akce lze tedy jenom uvítat, neboť jsou nesporným příspěvkem k bezpečnosti železničního provozu a policistům v Jihomoravském kraji je za ně potřebné vyjádřit uznání.

Také problematika nastíněná v předešlých řádcích bohužel ovlivňuje počet mimořádných událostí. Drážní inspekce uvádí v přehledu MU za měsíce leden až říjen celkem 982 MU. Při nich bylo usmrceno 170 osob a zraněno 191 osob. Z tohoto počtu připadá 190 MU na střety s osobami, při nichž zemřelo 144 osob a 46 osob bylo zraněno. Na železničních přejezdech došlo za uvedené období k 140 střetům se silničními vozidly. Zahynulo 24 osob a 65 osob bylo zraněno.

Každá mimořádná událost výrazným způsobem komplikuje plynulý provoz. Pro strojvedoucí je navíc účast při MU, kdy dojde ke střetu s osobou na trati nebo vozidlem na přejezdu mimořádně stresujícím zážitkem, jehož důsledky se negativně promítají do zdravotního stavu. Proto i z tohoto hlediska vítáme každou preventivní akci směřující k omezení možného vzniku mimořádné události.

Vladimír Selucký

Klub odložených strojvůdců Lysá nad Labem podnikl 13. listopadu výlet do východních Čech. Při přestupu v žst Choceň kolega Jaroslav Krupička vyfotografoval Regionovu 814/914 050 v barvách Pardubického kraje, která toho dne pendlovala na trati 018 mezi městy Choceň–Litomyšl.

Z tiskové zprávy k novému jízdnímu řádu ČD

České dráhy v novém jízdním řádu 2019 s platností od 9. prosince 2018 nabídnou pod svou značkou celkem 9 041 různých vlaků. Denně to bude v průměru 7 223 spojů. Za rok najedou tyto vlaky skoro 129 milionů kilometrů. V novém jízdním řádu zrychlí cestování na západ České republiky, větší kapacitu nabídnou spoje mezi Prahou a Moravou, bude pokračovat modernizace rychlíkových a regionálních souprav i zavádění moderních služeb. Nabídku Wi-Fi připojení k internetu bude garantovat o čtvrtinu vlaků více než letos, přitom touto službou bude disponovat již každý druhý dálkový vlak. Další desítky spojů Wi-Fi nabídnou, i když přímo nebude služba uvedena v jízdním řádu.

„Počet spojů a nabízených míst ve vlacích i vzdálenost, kterou všechny naše vlaky ujedou v novém jízdním řádu, budou mírně vyšší. Denně vypravíme v průměru o 182 spojů více a celkově naše vlaky najezdí o 3,7 mil. kilometrů více než v končícím jízdním řádu,“ upřesňuje Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Největší změnou v novém jízdním řádu je zrychlení dopravy mezi Prahou a městy na západě Čech. Díky otevření Ejpovických tunelů dochází k dalšímu zrychlení cesty z Prahy do Plzně, Klatov, Domažlic, Mariánských Lázní, Chebu a do dalších míst na západě České republiky. Zkrácení cestovních časů je o více než 10 minut, a vlaky tak zvyšují svou konkurenceschopnost vůči autům a autobusům.

V mezistátní dopravě dochází k zrychlení cesty do Mnichova a nově bude v nabídce rychlé páteční odpolední spojení SC Pendolino Košičan s odjezdem z Prahy v 15:41 hod. a příjezdem do Popradu-Tater ve 21:55 hod. a do Košic ve 23:05 hod. Souprava se vrací v sobotu dopoledne do Prahy. Rozšířena je také nabídka spojů do Polska včetně více přímých vozů. Je tak zajištěno častější spojení bez přestupu z Prahy do Varšavy a nově také z jižní Moravy do Krakova.

Rostoucí počet cestujících ve vlacích mezi Prahou a Moravou si vynutil již od září několik etap posílení expresů a rychlíků. S posílením dopravy proto ČD počítají i v novém jízdním řádu. Vracejí se k modelu se základním dvouhodinovým intervalem vlaků SC Pendolino a k tomu přidávají další expresy do Varšavy, Krakova, Žiliny nebo Opavy.

Kvůli zvýšení konkurenceschopnosti a garanci komfortu ve spojích mezi Prahou a Ostravskem České dráhy zvažují rozšíření povinné rezervace z rychlovlaků SC Pendolino a některých spojů InterCity na všechny komerční dálkové spoje, které v této relaci jezdí. Také v ostatních dálkových vlacích ve všech relacích doporučují navzdory masivnímu posílení vlaků o stovky míst včasnou rezervaci. Podle počtu rezervovaných míst přidávají další posilové vozy. Každá využitá rezervace je pro národního dopravce důležitá informace o obsazení vlaku.

Nejzřetelnější změnou v dálkové mezistátní i vnitrostátní dopravě pak bude na většině tratí odklon od pojmenování jednotlivých vlaků a jejich náhrada jednotnými jmény platnými pro celou linku. Výjimkou budou jen některé vybrané spoje s částečně odlišnou trasou nebo řazením. Poprvé byl tento model využit v končícím jízdním řádu u linky Praha–Brno–Bratislava–Budapešť, která získala pojmenování *Metropolitan*. Podobně budou spoje na lince z Prahy do Vídně a Grazu pojmenovány *Vindobona*, do Berlína a Hamburku ponesou jméno *Berliner*, do Žiliny přes Valašsko pojedou spoje *Valašský expres* nebo z Ostravy do Banské Bystrice či Zvolena zamíří skupina vlaků se jménem *Fatra*. Podobné změny se uskuteční také u vnitrostátních vlaků a linek.

Z tiskové zprávy ČD

Kapitola první – Lokomotivní depo Ostrava

Někde se vždy začít musí. Já začnu v Ostravě. V roce 2017 to bylo 170 let, co vzniklo lokomotivní depo Ostrava. Jeho začátky byly těžké. Prvního května 1847 projel první vlak z Lipníka nad Bečvou do Bohumína. Přípravy na zahájení provozu byly náročné. Železnice byla tehdy něco nového a vlastně nikdo s ní neměl zkušenosti. Muselo se zajistit ubytování pro několik desítek odborníků všech železničních oborů. Současně se stavbou nádražních objektů proto probíhala stavba výtopny a domů pro personál. Postavila se také dělnická kasárna.

V začátcích provozu měla výtopna Moravská Ostrava podřadnou úlohu a zajišťovala jen místní výkony. V té době neměla ani svou dílnu na opravy lokomotiv. Prováděly se zde jen běžné opravy a vymývání kotlů. K větším opravám byly určeny dílny pro opravy lokomotiv a vozů. Vlastní správkárnu pak mělo depo až od roku 1909.

Význam výtopny v Moravské Ostravě začíná vzrůstat až v době, kdy byl v Ostravě zřízen vlakový a přepravní inspektorát. Pod výtopnu Moravská Ostrava patřily v té době výtopny v Bohumíně, Petrovicích, Opavě, Suchdole nad Odrou a v Kunčicích. Poslední jmenovaná byla později přemístěna do Prostřední Suché. Výtopna Frýdek byla tou dobou samostatná.

Lokomotiva 931 „Starnau“ (u Slezských zemských drah jako 310.905) kolem roku 1900 v železniční stanici Odry . Reprodukce z publikace z archivu Milana Klewara

Povídání o lokálkách na Ostravsku pod Oderskými vrchy

Ostravská výtopna zajišťovala především nákladní dopravu do Přerova, Osvětimi a Dziedzic. Osobní dopravu směr Kojetín, Těšín a Bielsko zajišťovaly lokomotivní čety z Frýdku.

Postupem času se výtopna rozšiřovala. Byla zřízena kruhová remíza s točnou, ale i soustružna, kovárna a skladiště. U řeky Odry byla postavena nová čerpací stanice. Postavil se nový zauhlovací výtah, zmodernizovaly se popelové jámy.

125 let vládla v Ostravě parní trakce. Vystřídalo se zde plno lokomotivních řad. Ve vozební stanici Suchdol nad Odrou byla provozována například řada 222, která jezdila na trati Suchdol nad Odrou–Fulnek s jednomužnou obsluhou.

Protože pocházím ze Suchdolu nad Odrou a prožil jsem zde většinu života, chtěl bych se ve svém dalším vyprávění věnovat převážně tratím a provozu v této lokalitě. Nejkrásnější z místních tratí je bezesporu trať Suchdol nad Odrou–Budišov nad Budišovkou. Proto se mé vzpomínání bude soustředit převážně na tuto trať. Vzpomenu i na něco z provozu a historie tratě do Fulneku. V drážních historických pramenech je minimum informací o trati Suchdol nad Odrou–Nový Jičín město, neboť tato trať byla až do roku 1947 soukromá.

Snad bude tento seriál článků pro vás i určitým odreagováním od vaší náročné práce. Mé vzpomínky jsou převážně brány z pohledu pomocníka strojvedoucího a později i strojvedoucího, který má k těmto tratím osobitý vztah.

Pokračování

Milan Klewar

Přibližně sto let stará fotografie železniční stanice Suchdol nad Odrou (reprodukce z publikace z archivu Milana Klewara)

Plošné pokrytí dálkových vlaků ČD připojením k internetu přes vlakové palubní Wi-Fi

Národní dopravce realizuje rozsáhlý projekt instalace Wi-Fi připojení k internetu do tří set rychlíkových vozů, které obsluhují podstatnou část dálkových vlaků v České republice. Wi-Fi připojení k internetu tak bude do konce příštího roku dostupné prakticky u všech dálkových vlaků Českých drah s klasickými vozy nebo elektrickými jednotkami od Chebu po Mosty u Jablunkova, od Trutnova a Ostravy po Horní Dvořiště a Břeclav.

„V první etapě nyní instalujeme Wi-Fi připojení k internetu do 92 rychlíkových velkoprostorových vagónů, které v současnosti jezdí na linkách Ex 3 Metropolitan z Prahy do Brna a dál na Slovensko a do Maďarska, na lince Ex 7 Jižní Expres z Prahy do Českých Budějovic a Lince a na rychlících linky R 18 z Prahy do Luhačovic,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Instalaci zařízení pro službu Wi-Fi a přístup k internetu zajišťují České dráhy tzv. in House prostřednictvím své stoprocentní dceřiné společnosti DPOV. V první etapě dojde k instalaci zařízení do všech vozů typu ABpee[347], Bdpee[231] a do patnácti vozů Aee[140,142]. V další fázi bude Wi-Fi instalováno do dalších moderních a komfortních rychlíkových vozů typu ABmz, Bmz, Bee, Bpee a Bbdgmee. Celkem tak bude nově instalováno Wi-Fi do přibližně 300 rychlíkových vagónů.

„V letošním roce jsme už nabízeli připojení k internetu přes palubní Wi-Fi síť u přibližně 600 dálkových i regionálních vlaků. Zařízení je instalováno ve více než 450 vozidlech. Wi-Fi je tak dostupná například ve vlacích EuroCity Praha–Děčín–Německo, ve spojích SC/IC Pendolino, railjet, v některých vozech vlaků Metropolitan Praha–Brno–Bratislava–Budapest nebo v Západních expresech,“ upozorňuje na dostupnost Wi-Fi Michal Štěpán.

Wi-Fi je dnes dostupné také na mnoha regionálních linkách, kde jezdí moderní jednotky RegioPanter nebo RegioShark, například z Pardubic do Hradce Králové a Jaroměře, od Chomutova po Děčín a na střední Moravě. Na podzim bylo Wi-Fi spuštěno také v motorových vozech RegioSpider na Vysočině a úplnou novinkou od prosince bude v nových regionálních vlacích mezi Horažďovicemi a Plzní.

Počet vlaků označených v jízdním řádu značkou Wi-Fi se tak zvýší o více než čtvrtinu na 829 vlaků. Další desítky spojů nabídnou Wi-Fi připojení k internetu, i když přímo v jízdním řádu uvedeny nebudou.

Tisková zpráva ČD

*V poslední říjnový den dovezl svůj poslední vlak Os 14317 z Luhačovic do Újezdce u Luhačovic strojvedoucí **Zdeněk Juračka** z PJ Veselí nad Moravou. Celá základní organizace FS Veselí nad Moravou přeje Zdeňovi do dalších let na zaslouženém odpočinku hlavně hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě.*

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**.

ČD nejdůvěryhodnější

České dráhy převzaly 8. listopadu ocenění za nejdůvěryhodnějšího dopravce roku 2018. Tento výsledek je pro národního dopravce velmi cenným, neboť vychází z průzkumu mezi 4000 respondenty napříč celou Českou republikou. V kategorii Dopravce byli hodnoceni jak všichni železniční, tak autobusoví dopravci (např. Flixbus nebo RegioJet...). Tím se ČD zařadily po bok velkých renomovaných značek v uvedené kategorii.

Průzkum pořádala renomovaná agentura Nielsen. Mezi ČD a společností organizující Nejdůvěryhodnější značku není žádný obchodní vztah a nedochází k žádnému finančnímu ani obchodnímu plnění.

Tisková zpráva ČD

Společenská rubrika

Dne 14. prosince se dožívá 70 let kolega **Tomáš Lotrek**. Po praxi strojvedoucího motorové trakce pracoval jako technik pro vyšetřování. Před odchodem do důchodu v roce 2010 vykonával tuto práci v ČD Cargo. Tomáše zná ještě stále hodně kolegů, ke kterým se choval vždy jako dobrý kamarád. Kolika lidem pomohl dobrou radou, už nikdo nespočítá.

Přejeme Ti, Tome, pevné zdraví a život ať Tě baví. Za základní organizaci FS Brno dolní Radek Ondráček st.

***

V září oslavil významné životní jubileum a to rovných 60 let pan **Květoň Svatopluk**, strojvedoucí ČD Cargo, člen ZO Federace strojvůdců Valašské Meziříčí. Hodně zdraví a štěstí doma i na trati mu přejí výbor a ostatní členové valašskomeziříčské základní organizace FS.

***

Šestého prosince slaví 65. narozeniny náš kolega **Zdeněk Svoboda**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Čerčany mu srdečně blahopřejí a do dalšího života přejí pohodu, spokojenost a zejména hodně zdraví.

***

Svá životní jubilea oslavili tito naši kolegové z chebské základní organizace: sedmdesát pět let **Pavel Staněk** a **Jiří Vondrák**; sedmdesát let **Jan Srnec**; šedesát let **Miroslav Dragoun**, **Josef Králík** a **František Vrba**; padesát pět let **Milan Haník**. Výbor a všichni členové ZO Federace strojvůdců jubilantům srdečně blahopřejí a do dalších let jim přejí hodně zdraví, dobré pohody a spokojenosti v rodinném životě.

***

Dne 16. prosince oslaví své 55. narozeniny náš kolega **Miroslav Riedl** ze základní organizace FS Děčín. K tomuto jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojenost a pohodu v práci i osobním životě a k tomu zejména pevné zdraví přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

***

Mezi našimi jubilanty jsou rovněž dva kolegové ze základní organizace FS Letohrad. Prvního prosince slaví krásné životní výročí 75 let **Josef Coufal** a 12. prosince rovnou sedmdesátku **Zdeněk Hurych**. Výbor a členové letohradské ZO Federace strojvůdců jim přejí do dalšího života jen to nejlepší, spokojenost a hlavně hodně zdraví.

***

V listopadu oslavil svých 50 let kolega **Zdeněk Plánka**, strojvedoucí ČDC, člen ZO Federace strojvůdců Valašské Meziříčí. Do druhé padesátky mu hodně zdraví a štěstí doma i v práci přeje výbor a ostatní členové valašskomeziříčské základní organizace FS.

***

Na sklonku letošního roku budou slavit svá životní výročí rovněž tito naši kolegové ze základní organizace FS DKV Praha. Prvního prosince 60. narozeniny **Vladimír Zikán** a stejné jubileum 27. prosince **Josef Fousek**. Dne 23. prosince oslaví svoji první padesátku **Petr Honzátko**. Všem jubilantům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let pevné zdraví, spokojenost a pohodu přejí výbor a členové jejich ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 25. prosince oslaví 65. narozeniny náš kolega **Josef Rýdl**. Hodně zdraví a spokojenosti mu ještě do mnoha dalších let přejí výbor a členové základní organizace FS Čerčany.

***

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel k prvnímu listopadu do důchodu náš kolega **Jaroslav Vostárek**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

Dne 11. srpna oslavil 50. narozeniny náš kolega, strojvedoucí ČD, pan **Daniel Ručka** a 8. září slavil 55. narozeniny náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo, pan **Petr Peterek**. Výbor a všichni členové základní organizace FS Frýdek-Místek jim blahopřejí a do dalšího života přejí hodně zdraví, pohody a spokojenosti.

***

Rovnou sedmdesátku oslavil 26. října náš kolega, strojvedoucí v.v., pan **František Palán**. Všechno nejlepší a hodně zdraví do dalších let mu přejí všichni havlíčkobrodští kolegové.

***

V letošním roce oslavili svá životní jubilea naši bývalí kolegové strojvedoucí a dnes důchodci: 90 let pan **Josef Tschochohei**, 85 let pan **Josef Brezina**, 84 let pan **Karel Fišer**, 83 let pan **Karel Kunčický**, 81 let pan **Jan Ručka**, 80 let pan **Miloslav Holemář**, 75 let pan **Václav Slanina** a 70 let pánové **Ladislav Kozel** a **Antonín Šigut**. Všem našim oslavencům blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně spokojenosti, pohody, lásky a zejména pevné zdraví. Výbor a všichni členové základní organizace FS Frýdek-Místek.

***

Dne 8. prosince oslaví 60. narozeniny náš kolega, strojvůdce ČD Cargo, pan **Zdeněk Janáček**. Všechno nejlepší a zejména dobré zdraví do dalších let mu přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

Dne 14. listopadu oslavil 60 let „bývalý kamarád“, náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo F-M, pan **Miloslav Nádvorník**. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a příjemnou žízeň. Výbor a všichni členové základní organizace FS Frýdek-Místek

***

Své první půlstoletí života oslaví prvního prosince náš kolega, strojvůdce ČD Cargo, pan **Pavel Havel**. Pohodu a stálé zdraví mu do dalších let přejí kamarádi z Havlíčkova Brodu.

***

Svá životní jubilea oslavili naši kolegové ze základní organizace FS Louny – 5. října rovnou sedmdesátku pan **Zdeněk Struna**, 8. října první padesátku **Tomáš Mrázek** a 21. listopadu krásných 75 let **Jan Pazourek**. Výbor a členové lounské ZO Federace strojvůdců jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a zejména pevné zdraví.

***

V měsíci prosinci oslaví životní jubilea naši kolegové ze základní organizace FS Hradec Králové: 19. 12. bude **Vladimíru Sovákovi** (ČD) 65 let a 26.12. se dožívá **Karel Kábrt** (Cargo) 55 let. Našim oslavencům chceme popřát hlavně pevné zdraví, životní spokojenost a spoustu elánu do dalších let. Výbor a členové královéhradecké ZO Federace strojvůdců

Poslední rozloučení

V červenci 2018 nás ve věku 94 let navždy opustil pan **Arnošt Čechák**.

Tento náš kolega byl čestným členem naší profesní odborové organizace a spoluzakladatelem Federace lokomotivních čet v roce 1968 ve Valašském Meziříčí.

Čest jeho památce.

Výbor a členové základní organizace FS Valašské Meziříčí

***

Dne 12. listopadu 2018 nás ve věku 82 let navždy opustila naše „paní školařka“ **Jaroslava Lorencová**.

Kdo jste ji znali, prosíme, věnujte jí spolu s námi tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Česká Třebová

Vzpomínka

Šestého prosince 2018 by se dožil sedmdesáti let náš zesnulý kolega, pan **Jan Křížala**.

Kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu také vy společně s námi svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO FS Čerčany

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