

Vážení kolegové, milí čtenáři, přejeme vám krásné prožití vánočních svátků. Nový rok 2019 nechtě je pro vás šťastný, naplněný spokojeností a pohodou v práci i osobním životě. A především ať je dopřáno hodně zdraví nejen vám, ale i vašim rodinám! Prezidium Federace strojvůdců, redakce a redakční rada ZS

číslo 23-24

21. prosince 2018  
ročník 71



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Společně v úsilí zlepšovat postavení profese strojvůdce. Nejen u národních železnic, ale i v celoevropském měřítku

Federace strojvůdců České republiky je již po mnoho let aktivním členem evropského sdružení profesní odborových svazů strojvedoucích ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa). Šestého října se Federace strojvůdců České republiky zúčastnila jednání jeho nejvyššího orgánu – 9. kongresu konaného v německém Raunheimu. V naší čtyřčlenné delegaci byli prezident FSČR Jaroslav Vondrovic, viceprezident Jaroslav Vincour a členové prezidia Josef Bock a Jiří Šafařík.

V programu vrcholného rokování, jemuž o den dříve předcházelo pravidelné zasedání představenstva ALE, které mimo běžnou agendu mělo ve své náplni právě přípravu kongresu, bylo nejen ohlednuto za uplynulým obdobím, ale také stanovení cílů v budoucí činnosti sdružení a v neposlední řadě rovněž volba jeho nového vedení.

Jednání byly přítomny delegace ZMZ (Polsko), SEMAF (Španělsko), FSČR, FSSR (Slovensko), VSLF (Švýcarsko), ULDB (Bulharsko), GDL (Německo), MOSZ (Maďarsko), DJF (Dánsko), SMAQ (Portugalsko), PEPE (Řecko), FML (Rumunsko), FAST FERROVIE (Itálie), VVMC (Nizozemsko), NSMS (Srbsko) a SSH (Chorvatsko). Z členských zemí se tak nezúčastnili jen kolegové z Belgie (SACT). O budoucnosti ALE rozhodovalo 64 přítomných (členů představenstva a delegátů) s hlasovacím právem.

Prezident ALE Juan Jesús García Fraile přednesl zprávu o činnosti představenstva ALE, jejímiž hlavními body bylo uznání ALE na institucionální úrovni, vztah k organizaci CESI (European Confederation of Independent Trade Unions) sdružující na evropské úrovni jiné nezávislé odborové centrály, finanční sanace účtu ALE, vztah k ETF (European Transport Workers' Federation), vstup nových členů do představenstva ALE a výčet pracovních skupin u EZA (The European Centre for Workers' Questions), v kterých působili členové ALE.

Bez dotazů anebo připomínek poté zazněla zpráva revizní komise o hospodaření ALE za uplynulých čtyřletých období, kterou přednesl Peter Dubovský (FSSR).

Po procedurálních záležitostech se uskutečnila volba prezidenta ALE. V prvním kole získali kandidující Juan Jesús García Fraile (SEMAF) a Claus Weselsky (GDL) stejný počet hlasů a žádný z nich neobdržel kvalifikovanou většinu. Druhé kolo voleb přineslo vítězství kolegy ze Španělska, který získal 34 hlasů a svoji pozici ve vedení ALE tak obhájil.

Kandidáty na viceprezidenta ALE se stali Leszek Mietek (ZZM) a Pietro Serbassi (FAST). Oba získali ve volbách kvalifikovanou většinu a byli do této funkce zvoleni. Pokladníkem ALE byl zvolen Rudolf Gfeller (VSLF).

Ve volbách členů revizní komise ALE přijal kandidaturu do této funkce

na jednání kongresu člen naší delegace Jaroslav Vincour a poté ještě jako druhý kandidát Diego Martín Fernández (SEMAF). Oba kandidáti byli zvoleni a Federace strojvůdců České republiky tak získala – vedle prezidenta FSČR, který je stálým členem představenstva ALE – významnou funkci v evropském sdružení nezávislých odborových organizací strojvedoucích!

Kongres poté projednal návrhy předložených členskými organizacemi ALE, týkajících se změny stanov, k jejichž schválení je zapotřebí dvoutřetinová většina přítomných. Pokud jde o článek 1.4. (stanovení pracovního jazyka), návrh španělských kolegů, aby při jednáních ALE byla preferována angličtina, byl zamítnut a zůstalo tedy dosavadní znění stanov: „Komunikace uvnitř ALE by měla probíhat v jazyce běžně



Na snímku z říjnového kongresu ALE je prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic (uprostřed) ve společnosti (zleva) člena prezidia FSČR Jiřího Šafaříka, prezidenta ALE Juan Jesús García Fraileho a (zprava) člena prezidia FSČR Josefa Bocka a delegáta FSSR Lubomíra Kontíra

## Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo na rok 2019 podepsána

Dne 13. prosince 2018 v odpoledních hodinách došlo k podpisu PKS ČD Cargo pro rok 2019. Platnost této podnikové kolektivní smlouvy bude prodloužena do 31. 3. 2020. Od 1. 4. 2019 dojde k nárůstu tarifních mezd o 5,5%, od tohoto data dojde také k nárůstu nominální hodnoty sazby za zhodnocení praxe o 400 Kč. Do této tabulky budou zároveň doplněna dvě pásma – 35 a 40 let.

Jako kompenzace za odložený nárůst tarifní mzdy bude za měsíc prosinec 2018 vyplacena mimořádná odměna 5 000 Kč.

Bylo dohodnuto prodloužení minimální délky směny na 7 hodin s účinností od 1. 7. 2019.

• Dojde k navýšení příplatku za práci přesčas na 35% a zavedení nového příplatku za práci přesčas navazující na směnu ve výši 40% s výjimkou rg jízdy v této době.

• Navýšuje se příplatek za nepravidelný nástup na 150 Kč.

• Nově bude vyplácen příplatek jako kompenzace za obtížnost výkonu složeného ze dvou směn (spaní) ve výši 300 Kč.

• Došlo k přejmenování odměny pro zaměstnance letmo na odměnu za flexibilní nástup (nástupy na telefon), kdy budou mít nově v jiné výši nárok na tuto odměnu i zaměstnanci s pevným rozvržením pracovní doby (500; 400;

350; 250; 150 Kč). U zaměstnanců letmo zůstává výše odměny nezměněna.

• Zaměstnanci letmo budou mít nově možnost „vyměnit“ volno na každou druhou sobotu a neděli za možnost požádat o volno dle vlastní žádosti na 5 dní v měsíci.

• Došlo k navýšení stravného na nové úrovni (92; 140; 217 Kč).

• Do tabulky doplňkových činností byla doplněna zkouška ETCS.

David Votrubeck  
vedoucí týmu FSČR pro kolektivní  
vyjednávání u ČD Cargo

## Operace probíhá, pacient ještě žije ...

Byla to smrt. Média na přelomu listopadu a prosince přinesla v těsném sledu hned několik zpráv, z nichž vyplynulo, že národní dopravec ztrácí některé své pozice a provozní výkony nejen v regionální železniční dopravě, ale i na několika důležitých rychlíkových trasách. Rozhodovalo se (a v době, kdy vznikají tyto řádky, se ještě rozhoduje) o tom, kde který dopravce bude poskytovat své služby od grafikonu vlakové dopravy 2019/2020. Jedná se o velký třesk anebo o pouhou epizodu v procesu naším státem tak vehementně prosazované liberalizace železnic? Odpovědět vyčerpávajícím způsobem na tuto otázku ani při dobré vůli nelze. Shrneme zde tedy jen některé názory a obavy, s nimiž se na redakci Zájmu

strojvůdce obracejí naši kolegové, zaměstnanci Českých drah. Nejprve si ale také připomeňme, že Federace strojvůdců České republiky je profesní odborovou organizací, která už ze své podstaty hájí oprávněné zájmy všech svých členů, kteří jí dají svoji důvěru, ať už svoji práci vykonávají u jakéhokoliv dopravce. A zdůrazněme, že je jen dobře, že ji takto vnímají už i desítky strojvedoucích, kteří již z různých důvodů změnili zaměstnavatele a svoji službu vykonávají právě u nových dopravců.

To, co se nyní děje kolem naší železnice, připomíná jeden velký, sice odvážný, ale zároveň především velmi riskantní experiment. Zvláště v některých krajích, kde se pro zajištění dopravy ve svém regionu rozhodují jen na základě nejnižší ceny a krásných slibů. Přitom zapomínají, že přece platí „slibem nezarmoutíš“, jak říká i jedno naše přísloví. Zkušenosti bohužel ukazují, že realita pak mnohdy silně pokulhává za tím, co dopravce, který ve výběrovém řízení triumfoval, původně slíbil. Ať už se jedná o kvalitu či stáří provozovaných vozidel, nebo o počet spojů, který je skutečně schopen – zvláště po mimořádných událostech, k nimž na dráze bohužel odjakživa dochází – svoji kapacitou zrealizovat. Na rozdíl od národního dopravce, který i přes mnohé a často letité problémy přece jen (už z logiky věci) disponuje nepoměrně větší technicko-provozní či personální zálohou. A kraje pak nakonec v takové situaci raději mlčí, neboť nechtějí přiznat, že pochybily.

užívaném Bruslem jako jazyk používaný ke komunikaci v dopravě. O konkrétním jazyce rozhoduje představenstvo většinovým hlasováním podle účelu a potřeby. Odborová organizace, ze které pochází prezident ALE, tento jazyk navrhuje.“

V případě návrhu úpravy počtu zasedání představenstva ALE za rok rovněž nedošlo ke změně, a tak zůstává v platnosti: „Jednání představenstva se koná na základě pozvání vedení představenstva minimálně dvakrát za rok a nad to vždy, když o to požádá minimálně 1/3 členů představenstva.“

O třetím návrhu týkajícím se případného doplnění článku 3.5. stanov (příslušnost k jiným členským organizacím) nebylo nakonec hlasováno a evropské sdružení nezávislých odborových organizací strojvedoucích bude při plnění stanovených úkolů i nadále sledovat dosavadní programové cíle. To zahrnuje zejména úsilí dále zlepšovat postavení profese strojvůdce nejen v podmínkách jednotlivých národních železnic, ale také v celoevropském měřítku. Ostatně v tomto duchu vystoupil na závěr vrcholného rokování i zde opětovně zvolený prezident ALE Juan Jesús García Fraile. Zdůraznil, že doufá i nadále v dobrou a kolegiální spolupráci všech odborových svazů strojvůdců. I po tomto kongresu tak vítězí nemožou být jednotlivci, ale celé evropské sdružení strojvedoucích ALE.

Jaroslav Vondrovic  
prezident Federace strojvůdců ČR

A co k tomu vlastně říkájí České dráhy? V minulém vydání ZS jsme otiskli stanovisko člena jejich představenstva Michala Štěpána. A že se nejedná o názor jednotlivce, ale o jasně definovanou strategii, o tom svědčí i odpovědi na otázky, jež na sklonku tohoto roku kladl časopis Reportér generálnímu řediteli ČD Miroslavu Kupcovi. Ten mimo jiné uvedl: „Základní dopravní obslužnost pro své občany objednávatel platí kraje a stát. My jsme firma, která odjezdí to, co po nás požadují, a za to dostane zaplacené. Žádné další peníze od nikoho nedostáváme ... Soukromí dopravci se chtějí etablovat a při svých nabídkách jdou zřejmě až za hranici reálných, optimálních cen. Osekají náklady, kde se dá. Na personál, zálohy, údržbu. Nezapočítávají například náklady na velké opravy, které během životního cyklu vozidla zákonitě přijdou. Nemají žádné náklady na služby související se síťovým propojením, třeba na dispečink či síťové odhavení. A cena dnes u objednavatelů rozhoduje. My chceme obhájit maximum možného, garantujeme spolehlivou, kvalitní službu dle přání objednatelů, ale nepůjdeme pod cenu.“

Pokračování na str. 2

## České dráhy a železniční odbory se dohodly na kolektivní smlouvě

V odpoledních hodinách 18. prosince byla u akciové společnosti České dráhy podepsána Podniková kolektivní smlouva na rok 2019, v níž byl dohodnut 5,5 procentní nárůst tarifních mezd.

V tabulce příplatku za praxi byl sjednán nominální nárůst 300 Kč ve všech kategoriích, nově byl zaveden 10. stupeň (40 let praxe). Příplatek za kompenzaci obtížnosti pracovního režimu (tzv. spalné) byl navýšen o 100 Kč. Příplatek za nepravidelný nástup byl povýšen na 100 Kč. Příplatek za práci o sobotách a nedělích byl povýšen na 15 procent, noční příplatek byl upraven na 13 procent.

Tolik diskutované osobní ohodnocení bylo nakonec v objemech rozděleno na nedávno vzniklé oblastní centrum provozu (OCP), oblastní centrum údržby (OCÚ) a ostatní. Do OCP a OCÚ byl nakonec schválen objem 6,5 procenta, s rozptěním 5 až 15 procent, přičemž se zaměstnavatel zavázal dodržet

vyplacený objem osobního ohodnocení (OO), a to nejméně v objemu, jaké bylo toto OO v letošním roce. Navíc každý zaměstnanec obdrží ve výplatě mzdy za prosinec 2018 jednorázovou odměnu ve výši 2000 Kč.

Zaměstnavatel nakonec přistoupil na sporné body týkající se vystřídání strojvedoucích v případě mimořádné události a úpravu současného stavu „svátkového práva“.

Výše stravného nebyla doposud vzhledem k neexistenci konečného znění příslušné vyhlášky Ministerstva financí České republiky stanovena.

Všechny bližší informace budou v následujících dnech umístěny na oficiální webové prezentaci Federace strojvůdců České republiky, kterou najdete na adrese [www.fscr.cz](http://www.fscr.cz).

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



## Operace probíhá, pacient ještě žije ...

Dokončení ze str. 1

Seriózní a hlavně komplexní nabídka zpracovaná na racionálním základě? Nepochybně. Ne na každého to tak ale bohužel působí. Příklad nedávného rozhodnutí o budoucnosti rychlíkové trasy mezi Brnem a Bohumínem svědčí o tom, že i stát, který je dosud stoprocentním vlastníkem akciové společnosti České dráhy, jde nyní raději do rizika, než aby podpořil a podpořil vlastní firmu. Rozdíl v nabídce přitom činil cca dvacet milionů korun ročně. Přitom frekvence vlakových spojů na zmíněné trati je mimořádně silná a je záměr ji ještě navýšit. Kde a kdy, vlastně už do konce příštího roku, nový dopravce všechna ta hnací vozidla a vozy tak narychlo získá? Zvláště když přece není žádným tajemstvím, že je po nich nyní v Evropě taková poptávka, že většina výrobců ani nestihá vyhovět všem zájemcům!?

Vraťme se ale k státu a jeho chování vůči vlastnímu dopravci. Současný premiér už před časem, ještě jako místopředseda vlády a ministr financí, nenašel příliš pochopení pro společné interpelace odborových centrál působících na železnici, aby se stát více postaral o prosperitu a podporu růstu jím vlastněných Českých drah. Na druhé straně to ale vlastně vysvětluje,

proč se nyní v ČR železniční doprava liberalizuje rychleji, než je tomu v jiných zemích, a to i ve vyspělejší části Evropy. Například v Německu, Rakousku či Francii, ale i jinde. Být papežštější než papež – přesně tak se tomu říká!

Otevírání železničního trhu je přesto nezvratitelnou skutečností a je třeba je vnímat jako proces, který nelze zastavit. Stejně tak vedení každé firmy je vždy záležitostí a odpovědností jejího managementu. Například odbory mu do toho nemohou mluvit. Přesto nyní nejen můžeme, ale přímo musíme, apelovat, aby ty procesy, o nichž se zde zmiňujeme, probíhaly na racionálním základě a ne za každou cenu. Aby pak nepřinášely více škody než užítu. Zejména neuvážené experimenty by totiž naše železnice nemusela ve zdraví přežít. Vždyť právě dráhy byly a jsou označovány za páteř dopravního systému v naší zemi. A když se tato páteř zlomí, bude to nevratný proces a ze železnice se stane invalida, kterého už žádná síla na světě nevrátí do původní kondice. A tak nezbývá než doufat, že se přece jen nenaplní ono nechvalně známé „Operace byla úspěšná, pacient zemřel!“

Libor Poláček

## Strojvedoucí – povolání pro dobrodruhy!?

Fotoreportáž z letošního horkého léta sice zařazujeme až do předvánočně-silvestrovského vydání, ale až o takovou legraci tehdy vlastně opravdu nešlo. A ani titulky tohoto článku nebyly zvoleny náhodně. Většina z kolegů a čtenářů našeho časopisu zřejmě zná sérii dobrodružných filmů Stevena Spielberga o Indiana Jonesovi. Ovšem zatímco neohrožený filmový hrdina, skvěle ztvárněný Harrisonem Fordem, se prodíral neprostopupnou džunglí s mačetou v ruce, já na tom byl přece jen o něco lépe, neboť jsem využil síly dvojčete řady 742 ČD Cargo.

Dvacátého července jsem mimořádně měl manipulační vlak s obsluhou vlečky v Točnicku u Klatov. A byl jsem vyloženě v šoku, když jsem viděl, jak je zarostlá 3. staniční kolej ve správě SŽDC, která pak od výkolejky za výhybkou přechází ve vlečku. Tato kolej nebyla elektricky sjízdná. Ve všeobecném rozkazu však o tom nebyla žádná zmínka. Bujná vegetace prorůstala i trojejí a hrozila utržením

sběrače a stržením trakčního vedení. Ještě že jsem měl „lokotraktor“!

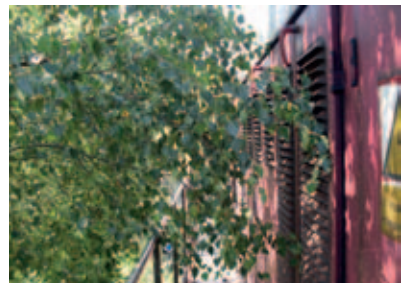
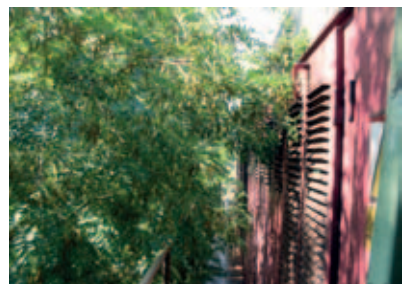
Na zmíněné 3. koleji byla mimořádná pomalá jízda 10 km/h, na kterou jsem obdržel všeobecný rozkaz. Kdybych tam ale tou dešátkou jel, pravděpodobně bych poničil lokomotivu a možná i ohrozil své zdraví. I pětilokomotivová rychlost byla na takové podmínky příliš velká!

Za normálních okolností bych odmítl přistavit vozy, ale nechtěl jsem naši firmu předsedat problémy s případnou ztrátou zákazníka kvůli nedodané zásluze, a tak jsem to riskl a rychlosti pomalé chůze se prodíral ve vlečku, kam jsme s vedoucím posunové čtyři přistavovali deset ložených cisteren z Lovochemie a stejný počet 10 prázdných jsme odváželi.

A pro bližší představu, jak ta moje dobrodružná cesta vlastně vypadala, teď nabízím alespoň malou ochutnávku ze skutečně autentické série fotografií.



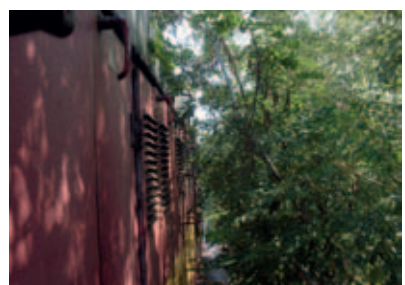
Tak vypadá začátek pomalé jízdy 10 km/h. Za výhybkou na levé straně ve směru jízdy na mě čeká výkolejka, a tak musím jet velmi opatrně, abych ji nepřehlédl



Sláva, výkolejka na dohled! A dokonce už vidím i návštěvní výkolejky! Kdepak ale asi končí ta „desítka“? Teď ne, že bych se odvážil jet rychleji... Ha, tak tady to bylo!



Jsem v němém úžasu, jak skvěle máme zamakovanu návštěvní, armáda by se od SŽDC mohla učít. Konečně ale jedeme z džungle zpět do civilizace!



Problém, který jsem popsal a zdokumentoval v tomto článku, jsem si samozřejmě nenechal jen pro sebe. Na moje upozornění pak traťováci poměrně rychle (během několika dní) zasáhli, a tak lze říct, že alespoň na koleji vedoucí k zmíněné vlečce pak vlastně bylo všechno v pořádku. Je ale opravdu v pořádku, že tato údržba zeleně kolem trati se až příliš často děje jen až na základě naší nespokojenosti?! A kolik takových případů si mnozí strojvedoucí raději nechají sami pro sebe,

neboť na nějaká marná a opakovaně podáváná hlášení už rezignovali?!

Tak tedy, vážení kolegové, do nového roku vám přeji bezpečnou a kvalitně zajištěnou dopravní cestu se zelenou barvou jen na návštěvídlech. A pokud se vám něco nebude líbit, rozhodně o tom nemlčte!

Text a foto: Jaromír Ott  
předseda základní organizace FS Plzeň  
a člen redakční rady ZS



## Strom republiky jsme zasadili i ve Frýdku-Místku

skvělá nálada, o tom svědčí i snímek zachycující část přítomných.

Aleš Bartolom

Cedulička se státním znakem a logem Federace strojvůdců ČR, kterou vidíte na fotografii, připomíná, že členové základní organizace Federace strojvůdců Frýdek-Místek zasadili lípu u příležitosti 100. výročí Československa. Stalo se tak sedmého listopadu a naše profesní a odborové organizace se tak může pochlubit již druhým stromem republiky, jenž věnovala letošního významnému jubileu. K tomu prvnímu patřila zdařilá akce, na níž se 26. října sešli členové základní organizace FS i další

železničáři z Ústí nad Labem a o které jsme si mohli přečíst v Zájmech strojvůdce č. 21/2018. Na akci, kterou o necelý měsíc později iniciovala a zajistila naše frýdecko-místecká ZO, se rovněž sešlo až čtyřicet kolegů, starších pamětníků, ale i těch mladších, často doprovázených i dalšími hosty. Lípa byla zasazena v blízkosti bývalého lokomotivního depa, nyní střediska lokomotivních čet, a společenské setkání mělo velký úspěch. Bylo spojeno i s příjemným posezením s občerstvením. A že na místě vládla



## Právní servis FSČR v roce 2019

Vážení kolegové, dovoluji mi, abych vás seznámil s novinkami týkajícími se zajištění právního servisu, poskytovaného členům Federace strojvůdců České republiky od prvního ledna 2019.

K poslednímu dni tohoto roku ukončí svoji práci ve službách naší profesní odborové organizace JUDr. Miroslav Kovář. Využívám příležitosti, abych mu i na stránkách Zájmu strojvůdce jménem prezidia a členské základny FSČR co nejsrdčněji poděkoval za dlouhá léta poctivě odváděné a především velmi kvalitní odborné práce. Naším kolegům nejen ochotně poskytoval právní rady, trpělivě odpovídal na písemné či telefonické dotazy, ale jeho články, v nichž se zaměřil na zajímavá témata ze své advokátní praxe, vycházely i v našem časopise. Nemohu zde samozřejmě opomenout ani jeho obětavost a osobní angažovanost při řešení soudních případů, kdy se jako advokát s velkým zaujetím pro naši věc snažil, aby jejich dopad na další profesní a osobní život strojvedoucích – členů FSČR byl co nejmenší. Celá řada kolegů strojvedoucích mu tak vděčí za mnohé! Do dalšího spokojeného života doktora Kovářovi nyní za celou Federaci strojvůdců přeji jen to nejlepší a samozřejmě především zdraví.

V novém roce 2019 vám své služby budou poskytovat právníci a smluvní advokáti FSČR Mgr. Gustav Valenz a Mgr. Jana Vargová.

Mgr. Gustav Valenz bude k dispozici zejména pro ty kolegy, kteří jsou členy základních organizací FSČR v Oblastech Praha a Plzeň. Kontaktovat ho v případě potřeby můžete na telefonním čísle +420 605 923 076 a na elektronické adrese [gustav.valenz@seznam.cz](mailto:gustav.valenz@seznam.cz). Korespondenční adresa je: Božkovská 15, 326 00 Plzeň.

Mgr. Jana Vargová se bude věnovat právnímu servisu především pro kolegy ze základních organizací Oblasti FS Olomouc. V případě potřeby ji lze kontaktovat na telefonním čísle +420 724 739 868 a na elektronické adrese [vargova.ja@gmail.com](mailto:vargova.ja@gmail.com). Korespondenční adresa je: Malinová 5, 644 00 Brno.

Novinkou v rozdělení právní agendy smluvních advokátů, kterou je potřeba například vzít na vědomí, je zohlednění místní příslušnosti soudů.

Pro soudní spory, v nichž bude v prvním stupni ve věci příslušný soud, který bude spadat do obvodu Vrchního soudu v Praze, bude právní služby poskytovat Mgr. Valenz. Pod Vrchní soud v Praze spadají české kraje (hl. m. Praha, Středočeský, Jihočeský, Plzeňský, Karlovarský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický) a dále okresy Pelhřimov a Havlíčkův Brod z Kraje Vysočina.

V případě soudních sporů, v nichž bude v prvním stupni ve věci příslušný soud spadající do obvodu Vrchního soudu v Olomouci, bude právní služby poskytovat Mgr. Vargová. Pod Vrchní soud v Olomouci spadají moravské kraje (Olomoucký,

Jihomoravský, Zlínský, Moravskoslezský) a také Kraj Vysočina bez okresů Pelhřimov a Havlíčkův Brod.

Věřím, že i v těchto nových podmínkách bude v rámci naší profesní odborové organizace poskytován kvalitní a spolehlivý právní

servis, který již tradičně patří mezi základní služby garantované členům Federace strojvůdců České republiky.

Jaroslav Vondrovic  
prezident FSČR

## Druhá změna Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC

Dne 10. prosince byla na SŽDC uzavřena 2. změna Podnikové kolektivní smlouvy na období od 1. února 2018 do 31. prosince 2019, přičemž tato 2. změna upravuje zejména podmínky odměňování zaměstnanců SŽDC na rok 2019. Dojde k nárůstu tarifních mezd o 5,5% a zároveň ke zvýšení motivačních složek mzdy (výkonová odměna, zvláštní odměna, osobní příplatek) a dále také k navýšení některých příplatků nad rámec zákoníku práce.

S ohledem na nutnost zvýšit atraktivitu zaměstnání u SŽDC na trhu práce došlo k navýšení náborového příspěvku pro nejvíce nedostatkové profese (elektromontér pevných trakčních a silnoproudých zařízení, návštěvní technik, výpravčí a zaměstnanec s licencí strojvedoucího).

Dále bylo dohodnuto vyplacení mimořádné odměny ve výši 9 000 Kč, a to v prosinci se mzdou za měsíc listopad 2018.

Tisková zpráva SŽDC

## Nečekejme, až poslední zhasne!

V Zájmech strojvůdce č. 21 jsem si přečetl článek Dopis vedoucímu strojmistrovi a s názory kolegy Miloše Brunnera naprosto souhlasím. Hospodářské vedení se až příliš často bojí, aby se mu naši kolegové-důchodci na další službu na dráze už nevykašlali, protože by pak muselo řešit ještě daleko hlubší personální krizi než teď... Takže se kolem tohoto problému raději chodí po špičkách. Nicméně už i v Praze jsme se dostali do personální krizové spirály. Nemáme lidi, a tak předáváme výkony do jiných dep, kde krize není tak kritická. Půjde ale především o to, aby nám neodcházel další mladí, jejichž snem je rychlíková vozba. Pokud se totiž předávají tzv. slušné výkony, aby to jiná depa vůbec vozila, tak nám často zůstane jen „ranní odpad“. A ten nejen že odradí nové uchazeče, ale (co hůř) ve spojení s důchodcovskými turnusy pak dělá mladý letmo kolega krátké noční nebo ranní směny neustále dokola... Aby měl normu, musí často do práce. Dojíždějící tak mnohdy projede víc benzínu, než vydělá peněz, nebo musí být v práci zdarma – spící někde na židli i několik hodin před nástupem. Člověk v nejlepší produktivní věku a často s dětmi, které by rád viděl, nemůže takový pracovní režim dlouhodobě akceptovat. Při současných situacích na trhu práce přitom není pro mladého člověka jakéhokoliv vzdělání problém najít si jinou práci, kde mu lépe vyjdou vstříc.

zaměstnavatel brát neustále nové zaměstnance? Řečí typu „Před branami čeká spousta dalších“ již dávno neplatí, i když si to někteří nechtějí přiznat. Pod heslem „Ušetříme korunu, i kdyby to mělo stát milion“ se pak ustupuje důchodcům, stejně jako jiným zájmovým skupinám kolegů, a trpíme tím všichni. Nejvíce ale depa, protože aby jim nedešel jeden zaměstnanec, se kterým nemůžeme počítat už jak pár let, tak raději vynaložíme nemalé finanční prostředky na výcvik nových kolegů, kteří pak do pár let stejně odejdou za lepšími podmínkami k soukromníkům, kde si jich budou více vážit a vyjdou jim vstříc...

Rád bych ještě podotkl, že já si našich starších kolegů i důchodců nesmírně vážím za jejich zkušenosti, moudrost i čas, který již této naší profesi obětovali, nicméně oni by také mohli respektovat nás, kolegy, kteří musíme vydělávat, aby stát měl na důchody. Záměrně nepíšu, že mladí musí vydělávat na důchody – to je nepřesné, když si důchodci na své důchody již vydělali, ale stát tyto prostředky utratil v rozpočtech minulých let.

Mladí se ale především musí postarat o děti, aby náš národ mohl žít dál. A pokud jim naše firma nepomůže například jen obyčejným zařazením do turnusu, bude se spirála personální krize roztáčet dál, až nakonec onen „poslední zhasne“! Někteří vedoucí pracovníci si totiž neuvědomují, že pokud my nebudeme mít práci, pak oni budou k ničemu a také přijdou o svá místa!

Dan Moravec



# Stále aktuální memento!

Na Štědrý den roku 1953 došlo u železniční stanice Šakvice na trati Břeclav–Brno v té době k největšímu železničnímu neštěstí v naší historii. 24. prosince v 1.06 hodin najel rychlík č. 4 jedoucí z Prahy do Bratislavy rychlostí 86 km/h na konec osobního vlaku č. 718. Osobní vlak se v osudný okamžik začal rozjíždět od vjezdového návěstidla do stanice Šakvice,

## Cestování na Slovensko

Informujeme, že byl podepsán dodatek č. 19 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami a Železničnou společností Slovensko pro rok 2019. **Uvedené podmínky jsou tedy platné do 14. prosince 2019, tj. do doby počátku platnosti jízdního řádu 2019/2020.**

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

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) a vozové třídy vyznačené na železniční průkazce, přičemž cenu místenky, lůžkového a lehátkového listku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK,

- použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdního „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pro IC vlaky,

- použití vlaku SC 240/241 a 242/243 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98),

- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ).

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

- přepravě ve vlacích SC 240/241 a 242/243 po uhrazení povinné rezervace s příplatkem (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98).

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

- bezplatně ve vlacích SC 240/241 a 242/243 s bezplatnou povinnou rezervací (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb.

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

Před jízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel In Karty s aplikací železniční průkazka v evidenci jízdních výhod, zda má jeho In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čipu karty. Kontrolu aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách <http://www.cd.cz>. K tomu je nutné požádat o bezplatné přidělení hesla na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele. Pro přístup na stránku Moje In Karta je nutné uvést číslo In Karty a heslo.

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

Kompletní informace naleznete v pokynu Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD, a.s. a ZSSK, a.s. pro rok 2019 (č.j. 4427/2018-010, ze dne 28. 11. 2018), který je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

kde byl zastaven z důvodu průjezdu rychlíku č. 9 z opačného směru po druhé staniční koleji. Následky srážky byly děsivé: 106 mrtvých a 102 zraněných. Toto strašné číslo bylo překonáno jen při čelní srážce osobních vlaků dne 14. listopadu 1960 u stanice Stěblová na tehdy jednokolejné trati mezi Pardubicemi a Hradcem Králové, kde bylo zmařeno 118 lidských životů a počet zraněných také přesáhl stovku. Souprava osobního vlaku č. 718 byla doslova smetena z trati. Osm osobních a služební vůz byly zcela zničeny. U rychlíku č. 4 byla poškozena lokomotiva 498.033, zničeny dva vozy a jeden poškozen.

Co předcházelo této nezměrné tragédii? Neuvěřitelný hazard strojvedoucího a topiče rychlíku č. 4 z depa Bratislava, kteří pod značným vlivem alkoholu usnuli na lokomotivě. Po projetí oddílového návěstidla hradla Obecní pole v poloze Stůj vjel R 4 do traťového oddílu obsazeného vlakem č. 718. Když se strojvedoucí vzbudil při míjení s rychlíkem č. 9 a spatřil konec vlaku č. 718, tak již nestačil účinně reagovat a jeho vlak v plné jízdě na osobní vlak najel. Svůj díl viny na této tragédii nesl i vlakvedoucí, který řádně nesledoval návěstidla a mohl neštěstí použitím záchranné brzdy zabránit. Zarážející bylo i to, že vlakvedoucí při přepřahu lokomotivy v Brně hl. n. a předávání vlakové dokumentace strojvedoucímu nerozpoznal jeho zjevnou podnapilost...

Tehdejší trestní zákon č. 86/1950 Sb. umožňoval za zavinění této tragédie uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody nejvýše na pět let. Tímto maximálním trestem byl také strojvedoucí potrestán. K tomuto trestu mu soud uložil také desetiletý zákaz činnosti ve funkci strojvedoucího. K nepodmíněným trestům byli odsouzeni také topiči a vlakvedoucí. Podle nyní platných trestně právních předpisů by viníkům hrozil trest odnětí svobody až na deset let.

Vánoční tragédie 1953 připomíná od r. 2011 pamětní deska umístěná na šakvičské staniční budově. Příbuzní obětí tohoto neštěstí po celý rok dbají o pietní výzdobu prostoru pamětní desky. Každý rok před výročním dnem této smutné události zde pokládají kytky také pracovníci Českých drah.

Šakvičská tragédie je aktuálním mementem i pro dnešek. Nedopustíme, aby pochybení provozních zaměstnanců dopravců i provozovatele dráhy nebo snižování bezpečnostních standardů bylo příčinou obětí na lidských životech.

Vladimír Selucký



Také letos byl 11. prosince v železniční stanici Šakvice umístěn věnec k uctění památky obětí železničního neštěstí, k němuž zde došlo před 65 lety, na Štědrý den 1953. Foto: Ctibor Karásek, dozorcí osobní přepravy, České dráhy, RP ZAP Brno

## Zájmy strojvůdce i na webu

Zájmy strojvůdce je možno si přečíst i na webových stránkách [www.fsccr.cz](http://www.fsccr.cz).

# Tanvaldský turnaj ve znamení kvalitních výkonů, bojovnosti a nohejbalového umění



Dne 16. listopadu se v Tanvaldě konal tradiční turnaj Federace strojvůdců České republiky v nohejbalu trojic. Letošního ročníku se zúčastnilo 15 týmů, které byly rozděleny do tří základních skupin. Po odehrání základní části pokračoval turnaj soubojem o konečné pořadí v turnaji. Vítězem turnaje se stalo družstvo Hradce Králového před domácím Tanvaldem a třetí byl tým z Prahy. Tak jako už bývá na tomto turnaji dobrou tradicí, viděli jsme kvalitní výkony, bojovnost a nohejbalové umění. Je to ostatně patrné i ze dvojice snímků, které pořídil kolega Ivan Pavlata. Zachycující momenty z utkání mezi týmy Tanvaldu a Jihlavy, za kterou se tohoto sportovního klání

zúčastnil i člen prezidia FSČR Josef Bock (na větším snímku je zcela vpravo). Na druhém záběru ve světlém dresu je při hře na síti tanvaldský kolega Mirek Hnat.

Hlavním pořadatelem turnaje bylo prezidium FSČR se základní organizací Federace strojvůdců Tanvald, a to ve spolupráci a s finanční podporou z centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo a prostředků C-FKSP SŽDC.

Za rok tedy opět na nohejbalu v Tanvaldě na shledanou!

Pavel Semečský, člen prezidia FSČR

# Schváleny nové názvy zastávek

| Trať číslo                               | Název nové zastávky | V místě  |
|--|---------------------|--|
| 072<br>Ústí nad Labem–Lysá nad Labem     | Hoštka město        | V km 391,667–391,768 mezi železničními stanicemi Štětí–Hoštka.   |
| 072<br>Ústí nad Labem–Lysá nad Labem     | Liběchov            | V km 378,400–378,529 mezi stávajícími železničními stanicemi Mělník–Liběchov. V této souvislosti se změní název a kategorie železniční stanice Liběchov na odbočku <b>Liběchov zámek</b> . |
| 130<br>Ústí nad Labem–Klášteřec nad Ohří | Jenikov-Oldřichov   | V km 23,660–23,792 mezi železničními stanicemi Oldřichov u Duchcova a Břilna.  |
| 132<br>Kadaň–Pruněrov–Poláky             | Kadaň-Bystřice      | V km 28,897–28,988 mezi železničními stanicemi Kadaň–Pruněrov a Kadaň.   |

V minulých týdnech byly Drážním úřadem schváleny nové názvy budoucích zastávek. Výstavba zastávek je výsledkem shody mezi obcemi, krajem a Správou železniční dopravní cesty. Všechna budoucí nástupní místa leží na tratích v Ústeckém kraji.

Uvedené zastávky se budou teprve realizovat. Názvy zastávek budou platné ode dne jejich otevření. To platí i pro přejmenování železniční stanice Liběchov – nový název obdrží tehdy, až se budoucí zastávka pojmenovaná jako Liběchov otevře cestujícím.

Martin Novák, tiskový mluvčí DÚ

# Vysoké ocenění dárci krve

Oblastní spolek Českého červeného kříže Uherské Hradiště nás informoval o vysokém morálním ocenění dlouholetého dárci krve a člena naší profesní odborové organizace. Kolega **Jaroslav Plot** převzal 11. října 2018 Zlatý kříž 1. třídy za již 160 bezpříspěvkových odběrů krve!

Federace strojvůdců České republiky se připojuje k blahopřání a děkuje mu za hluboce lidský postoj a neutuchající snahu právě dárcovstvím krve pomáhat svým bližním. Do dalšího života přejeme kolegovi jen to nejlepší, spokojenost a zejména zdraví.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR

# Vánoční elegie

„Ale pane redaktore, ten příběh by si nutně zasloužil být uveřejněn o Vánocích.“ Tak tohle jsem se přímo bál svému informátorovi slíbit. Pán přišel na výzvu naší redakce, kdy jsme se snažili získat nějaké náměty do kulturní okresní rubriky. Přeci jenom redakční termíny uzavírečky jsou někdy nevyzpytatelné. A tak pán trochu slevil: „Nebo dobře, otiskněte si jej, kdy chcete, ale čtenář, laskavý čtenář necht' jej konzumuje v období vánočním. Jenom tehdy lze vlastně porozumět konání osob, o kterých vám budu vyprávět. Protože číst v parném létě o rozsvícení kouzelných barevných světel za okny zasněžených chaloupek v podhůří Krkonoš, no to uznejte, pane redaktore, to není to právě ořechové.“ Ani toto jsem mu nemohl slíbit. Noviny sice mají jepiči život, ale kde máte zaručeno, že nějaký zapomenutý výtlisk se neobjeví na dně prázdninového kufru jako obal vycházkových sandálů. Takový dovolenkář v zahraničí je potom po českém tištěném slově hladový a je schopen si na rozpalené pláži přečíst i starý výtlisk. Ale to již opravdu nemohu ovlivnit. Takže, vážený čtenáři, číst následující řádky jindy, než v čase vánočním je pouze na vašem osobním riziku.

„Bylo, nebylo, stalo se to v dobách, kdy ještě okolo tratí bylo tolik zimy, že traťmistr musel nechat stávkovat vlak. To bylo dokonce tak dávno, že na kolejích se pohybovaly vlaky pouze jednoho dopravce, a kdy ještě motorové vozy přivážovali vlakvedoucí a průvodčí.“ Tehdy se můj informátor na chvíli zarazil a potom zdůraznil, že v psaném textu musí být ve slovese „přivážovali“ napsáno tvrdé „y“, protože tuto funkci vykonávaly převážně ženy. A v našem vánočním příběhu to má svoji důležitost.

Na Štědrý den odpoledne vyjel z okresního města samotný, železničář říkají sólo, motorový vůz „dvěstědevadesátka“, vedený mladým strojvedoucí. Věděl, jak bude služba probíhat... V ten den se totiž všichni na trase k sobě chovají tak nějak jinak. Lépe a slušněji. Ve stanicích, kde svítí na peronech ozdobené smrčky, přicházejí výpravci až pod okna strojvůdčeského stanoviště a rukou podáním si popřávají pěkných svátků. Z dopravních kanceláří mávají operátorky. U závorářských stanišť veselé salutuje zachumlaná

obsluha od svých klik. Znájí se všichni, za ta léta strávená na železnici, ale ten den je prostě jiný. Slavnostní sváteční nálada ale neprostopuje jenom mezi železničáři. I cestující veřejnost je tím denem v kalendáři zasažena. Dnes kdo nemusí, nikam se, hlavně vlakem, netmáčí. Protože ale v těch časech ještě nebyl počet automobilů tak tristní jako nyní, používaly se hromadné dopravní prostředky. Sváteční dopravní redukce také nebyly v takovém rozsahu uplatňovány, a tak vlastně byly vlaky obsazeny docela nevánočně. Kam tak všichni jedou? Několik prodavaček děráky ze svých svátečních směn domů. Prarodiče s děráčky jedou strávit Štědrý večer ke svým dětem a vnoučkům. Tamta stará žena se vrací ze hřbitova, kde byla „rozsvítit“ a nyní spěchá domů ke svému pejskovi, protože už jinou živou bytost na tomto světě nemá... A samozřejmě pár železničářů se rozváží po stanicích na trati, aby vyměnili své kolegy. Ti první mají již po večeri, ke které doma usedli odpoledne, a ti vystřídaní usednou k večeru zase poněkud déle, ale u svých rodin.

A potom tady byla Andělka. „A proč zrovna Andělka? Proč ne třeba Blanka nebo Radka?“ jsem nesměle špitnul. Pán se zakřenil: „No, protože je Štědrý den a proto, prostě Andělka. Je to vlakvedoucí, která jako mladá a svobodná dostala tuto sváteční odpolední směnu proto, protože to tak na železnici odjakživa bylo. V době, o které se v příběhu jedná, si několikrát Vánoce odsloužil a později, až bude vdán a s mí dětmi, tak bude mít volno a sváteční služby převezmou mladší.“

Tak už máme v našem příběhu, pane redaktore, mladého mašinfiru, vlakvedoucí Andělku a motorový vůz dvěstědevadesátku. Ten se vyznačoval jednou zvláštností. Na stanovišti strojvedoucího nebyla za řidičím pultem sedačka, ale lavice pro dvě osoby. A i ta lavice má v našem příběhu svoji roli. Pán se zasnul a já jsem si v té chvíli nedovoli přerušit mu jeho vzpomínkovou nit. Šel jsem nám uvařit redakční kávu. Když jsem se vrátil z kuchynky s kouřícími hrnkami, stále ještě seděl a koukal vnitřním zrakem někam nad zarámovaný prezidentský portrét visící na zdi nad psacím stolem. Copak tam asi viděl. Že by tu dívku v uniformě? A tak jsem mu zcela nepoeticky vstoupil do myšlenek: „Tak, jak to s nimi dopadlo, s Andělkou a s tím mladým strojvedoucí, pane?“

Nu, jak by to dopadlo, když je venku taková atmosféra a dva mladí lidé jsou spolu na jednom stanovišti. A ne jenom díky té lavici mají k sobě tak nějak blíž, víte? Jak se venku začalo smrákat, tak tam za okny domků vedle zasněžené trati se rozsvěcí a lidé usedají ke štědrovečerní večeři. Možná zpívají koledy, sledují pohádky v tehdy ještě černobílých televizích a zvenčí, z tratě za humny, slyší hučení hydraulické převodovky motorového vozu. A někteří myšlenkou zalétnou k posádce toho vlaku a litují jejich rodiny, které se musí tento večer obejít bez nich. „A i to je, pane redaktore, ta pointa. Andělku nikdo nečeká, ta je svobodná. Ale ten strojvedoucí je dva měsíce po rozvodu a v nuceném odchodu od dvou malých kluků. Tomu je ouvej. Myšlenkou je s nimi a jen díky služebním povinnostem se statečně drží.“

Ale nyní se drží madla u řidičeho pultu a galantně udělá Andělcě místo na své lavici. Ta není zase tak velká pro dva, ale pro dva štíhlé jedince je zde místa dost. Když se přitisknou. A blízkost mladého a vobnavého těla dělá divy. Sváteční atmosféra opájí dva přítomné. Na stanovišti je příjemně teplo a venku za okny je již tma. Sníh se típovitě jiskří mrazem a na tmavé obloze blikají hvězdy a svítí kulatý měsíc. Za okny okolo projížděných chaloupek jsou již rozdány dárky. Na stanovišti dvěstědevadesátky jsou dárky rozdávány a rozbalovány postupně a vzájemně až do příjezdu na konečnou stanici...

„A to je všechno? Víte, pane, dnešní čtenář potřebuje nějakou dráždivou koncovku příběhu!“ snažím se povzbudit svoji návštěvu. Pán se usměje: „Myslete třeba sex na stanovišti? To by tam mělo být, v tom příběhu?“ Potom zvažní: „Kdyby ten večer nebyl Štědrý, mohla by ta směna a nakonec i ten příběh tak skončit. Jak vy říkáte, akčně. Ale já bych ten závěr nechal otevřený, aby si čtenář utvořil ve své mysli konec příběhu sám. Dle své obrazotvornosti a naturelu.“ Pán pokrčí rameny, dopíjí kávu a zvedá se ze židle. „No, počkejte, jak to opravdu dopadlo? Nemůžete mi to naznačit, alespoň tak nějak mezi řádky?“

Pán se ve dveřích otáčí a povídá: „Tak ta dvěstědevadesátka jezdí stále, má již jiné označení a také typ motoru, ale stejně dál tu kvílí svou hydraulickou převodovku...“ Netrpělivě ho přerušuji: „To mne ani nezajímá, ale co Andělka?“ „Tak paní vlakvedoucí Andělka ještě pracuje u železnice a dokonce slouží na stejných trasách.“ „A co ten mladý strojvedoucí?“ Pán se záhadně usměje, trochu zaváhá, a potom odpoví: „Tak ten se již pomalu chystá do důchodu. A Andělku již od té doby nikdy neviděl.“ Pán za sebou zavírá dveře a já mám do kulturní rubriky povídku. Co na tom, že nekončí akčně a třeba svatbou. Život se přece neskládá jenom z uzavřených příběhů, ale je to neustálý sled setkávání a míjení. A o jednom pěkném setkání v určitém čase a místě je i tato povídka.

Liboslav Kučera



Dvojice laminátek ČD Cargo řady 230 (konkrétně čísla 102 a 035) na čtvrté koleji žst Světlá nad Sázavou. Vezly vlak naložený kmeny stromů, pravděpodobně vyrostlými na Českomoravské vrchovině, a nyní směřujícími na západ. Text a foto: Jaroslav Krupička

## Omezení platnosti jízdenek FIP u DB AG

Od prosince 2018 jsou zavedena ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. **Tato omezení platí do 8. června 2019, kdy budou nahrazena novým zněním.**

Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo je zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.



## Zasedl k nebeskému kontroléru

Dne 20. listopadu 2018 nás navždy opustil a zasedl k nebeskému kontroléru ve věku 64 let kolega, kamarád **Jaroslav Březina**, strojvedoucí ze základní organizace FS Šumperk. Celoživotní fanďa železnice, kterému se koníček stal povoláním. V posledních letech jste ho mohli zahlédnout na „šumperských catrech“ na jesenických tratiích. V Šumperku se spolupodílel na záchraně historického motoráčku M 131.101, který díky jeho lásce neskončil v kopřivách, a poté ho i na různých akcích kočoval. Další celoživotní láskou se vedle železnice staly automobily značky TATRA a v poslední době se zúčastnil mnoha srazů milovníků těchto historických vozidel.

Kdo jste ho znali, věnujte pár tichých vzpomínek na tohoto dobrosrdečného člověka a kamaráda.

Výbor ZO FS Šumperk

## Poděkování do Českých Budějovic

Je sobota 24. listopadu krátce po 14. hodině. V typicky dušičkovém počasí postáváme na hřbitově v Dolní Cerekvi, kde má proběhnout poslední rozloučení s bývalým strojvedoucím DKV Jihlava **Janem Zemanem**. Už dorazili i poslední opozdílci, ale obřad stále ještě nezačal. Ti v zadních řadách natahují krky ve snaze zjistit, co se děje, zatímco ti vpředu trpělivě vyčkávají...

Mně se však hlavou honí ještě jiná myšlenka. Byl jsem pozůstalými požádán, zda bych nemohl zařídít, pokud v příhodné době pojedou po nedaleké trati vlak, aby tento zahoukal a dal tak lokomotivní poslední sběhem. Vše je sice domluveno, ale znáte to. Než jsem odešel z domu, ještě jsem si rychle ověřil, že „665“ jede včas. Tak teď už jen, aby fíra nezapomněl. A už je slyšet, jak rychlík projíždí Spělovem. Chvilka napětí a pak ticho prořízne houkání. A ne jen tak ledasjaké. Strojvedoucí stojí na houkačkách snad dvě minuty. Sledují smuteční hosty. Nejdříve jen tak kouknou směrem k vlaku, ale když houkání nepřestává, začíná jim docházet, na co že se to čekalo a komu je to určeno. A je vidět, že je to opravdu zasáhlo...

Chtěl bych proto touto cestou poděkovat kolegovi **Jardovi Nevstáloví** z Českých Budějovic za krásné zahájení pohřbu bývalého kolegy.

Jiří Hron



Lokomotiva 123 002-8 ČD Cargo v železniční stanici Česká Třebová. Foto: Jiří Adolf

## Pozvání na chatu U Fírů v novém

Výbor základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem oznamuje všem kolegům, že došlo k úpravě internetové prezentace **Chaty U Fírů** na Novině v Kryštofově údolí (adresa Novina 155, Kryštofovo údolí, 460 01 Liberec).

Všichni zájemci o pobyt v atraktivním prostředí nyní nově najdou na webové adrese <http://www.chataufiru.cz/> nejen fotogalerii, ale také podrobnější informace o tomto rekreačním zařízení, samozřejmě včetně možnosti ubytování. Získáte zde přehled o obsazenosti chaty, ale také pokyny k případné rezervaci vašeho pobytu.

Přijďte tedy i vy do toho krásného regionu naší vlasti. Těšíme se na vás!

ZO FS Ústí nad Labem



Jaroslav Březina

## Bed'a Bláha byl jedním z nás



Bed'a Bláha

Často se zdá, že nás nemůže nic překvapit. Pak se náhle něco stane. Člověk, aniž by o to stál, začne přemýšlet o životě. O jeho děle. O jeho konečnosti. O jeho nepředvídatelnosti.

Ten okamžik přišel ve dnech, kdy se začala zima ujmát svého žezla. Běda nás opustil nejdříve jako své kolegy, když se po určitých pracovních dramatických situacích rozhodl, že půjde pracovat jinam. „Kargovákem“ byl celých jedenáct let, co se nákladní doprava oddělila. Nyní dal vale ČD Cargo a odešel pod křídla „matky“. Po necelých třech měsících od jeho přestupu jsme se dověděli, že nás opustil všechny a nenávratně. Nikdo nevěřil. To přece není možné...? Je!

Nebudu přepisovat neurčité vyjádření žalu na oficiálním parte. Jen připomenou, že **Bed'a Bláha** byl jedním z nás. Strojvedoucí, člen základní organizace Federace strojvůdců. V tuto chvíli je jedno, zda v Maloměřicích nebo v Tišnově, kde se ani nestačil zabydlet. Byl také automechanikem, který se uměl postarat o vůz nejdříve kolegy. Zármutek je o to větší, že ho blesková nemoc skolila ve věku, kdy jini chytají druhý dech. Zeměl 16. listopadu ve věku 39 let. Prosimte ty, kteří jej znali, o krátkou vzpomínku a poohlédnutí.

ZO FS Brno-Maloměřice

## Poslední rozloučení

Dne 15. listopadu 2018 odešel na věčnost náš kolega a kamarád z depa Havlíčkův Brod, pan **Milan Slavík**.

Milan zasvětil celý svůj pracovní život železnici jako pomocník strojvedoucího, po zrušení této funkce se vrátil ke své původní profesi zámečnicka kolejových vozidel. Zemřel náhle ve věku 63 let.

Na poděkování za jeho život mu věnujte, prosím, tichou vzpomínku.

Výbor a členové základní organizace FS Havlíčkův Brod

\*\*\*

Dne 20. listopadu 2018 odešel na věčnost náš bývalý kolega, strojvedoucí depa Havlíčkův Brod, pan **Josef Výborný**. Zemřel náhle ve věku 73 let.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Výbor a členové základní organizace FS Havlíčkův Brod

\*\*\*

Dne 24. listopadu jsme se naposledy rozloučili s naším bývalým členem, kolegou strojvedoucím DKV Jihlava, panem **Janem Zemanem**, který zemřel náhle ve věku 70 let. Všichni, kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, svoji tichou vzpomínku. Děkujeme.

ZO FS Jihlava

\*\*\*

Dne 28. listopadu 2018 zemřel ve věku 74 let bývalý havlíčkovobrodský strojvedoucí, pan **František Vondráček**.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Výbor a členové základní organizace FS Havlíčkův Brod

## Společenská rubrika

V tomto měsíci slavili anebo ještě oslaví své životní jubilea tři strojvedoucí ve výslužbě a členové chomutovské základní organizace FS. Prvním oslavencem už byl pan **František Kundrát**, který své významné životní jubileum oslavil 2. prosince, a to úctyhodně 80. narozeniny! Dalšími jubilanty jsou pan **Jiří Kabeláč**, který slaví 24. 12. své 65. narozeniny, a 29. 12. oslaví taktéž své 65. narozeniny pan **Jaromír Skoupil**. Svým jubilantům srdečně gratulují všichni kolegové a kamarádi ze ZO Federace strojvůdců Chomutov a do dalších let přejí hodně štěstí, zdraví a osobní spokojenosti.

\*\*\*

Dne 8. prosince skončil svoji dlouholetou činnost v náročném strojvedoučské profesi a odešel do zasluženého důchodu náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo, pan **Jiří Koten**. Za vykonanou práci mu děkují a na zasluženém odpočinku vše jen dobře, spokojenost a zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Jihlava.

\*\*\*

Dne 25. prosince oslaví padesátiny kolega strojvedoucí ČD **Petr Vavříčka**. Dne 29. 12. oslaví padesátiny kolega a místopředseda plzeňské ZO za ČD Cargo, strojvedoucí **Zbyněk Bencze**. Oběma kolegům výbor základní organizace Federace strojvůdců Plzeň, stejně jako ostatní členové a kamarádi, přeje do dalších let pevné zdraví, rodinu i pracovní pohodu a mnoho dalších ujetých kilometrů bez nehod.

\*\*\*

V letošním roce oslavil 60. narozeniny a do předčasného důchodu odchází kolega a dlouholetý člen tanvaldské základní organizace FS **Zdeněk Ondřích** a 70. narozeniny slavil kolega v.v. a člen senior klubu ZO Federace strojvůdců Tanvald **Ladislav Těhniček**. Oběma kolegům přejeme do dalších let hodně štěstí, zdraví, pohody, klidu a spokojenosti. Členové ZO FS Tanvald

\*\*\*

Dne 30. listopadu oslavil své krásné kulaté 65. narozeniny pan **Jiří Tomšů**, strojvedoucí ČD Cargo a člen mostecké základní organizace FS. Výbor a členové ZO mu přejí jen to nejlepší a hodně zdraví do dalších let.

\*\*\*

Na konci listopadu ukončil svou profesní činnost a do důchodu odešel člen naší odborové organizace, strojvedoucí ČD **Miroslav Hronek**. A na konci roku se k němu přidá ještě také další náš člen, strojvedoucí ČD **Zdeněk Semerád**. Dlouhá léta odpočinku, spokojenosti a pevného zdraví jim přejí výbor a členové základní organizace FS Jihlava.

\*\*\*

Silvestr není jen posledním dnem v tomto roce, ale zároveň dnem, kdy oslaví své 55. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo, pan **Pavel Hon**. Pavel je členem základní organizace FS v Mostě. Výbor ZO a ostatní kolegové mu přejí pěknou oslavu narozenin spojenou s oslavou Nového roku a do dalších let mnoho štěstí a spokojenosti.

\*\*\*

V měsíci prosinci má základní organizace FS Trutnov tyto oslavence: 17. 12. oslavil svých 60 let kolega **Ivan Kubina** a 30. prosince bude slavít rovnou sedmdesátku kolega **Miloš Pour**. Oběma přejeme do dalších let jen to nejlepší, spokojenost, pohodu a zejména zdraví.

\*\*\*

Dne 12. prosince oslavil své šedesáté narozeniny náš kolega, bývalý strojvedoucí ČD, pan **Josef Petráš**. Pevně zdraví, mnoho štěstí a životní pohody mu do dalších let přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Jihlava.

\*\*\*

V první lednový den roku 2019 budou své životní jubilea slaviti naši kolegové ze základní organizace FS Letohrad: 75. narozeniny pan **Ivan Cvilink** a pětadesátiny pan **Jiří Vábr**. Ještě mnoho dalších let ve spokojenosti a pohodě a k tomu zejména zdraví jim přejí výbor a členové letohradské ZO Federace strojvůdců.

\*\*\*

V prosinci slavili své sedmdesáté narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: 4. 12. **Václav Novák** a 11. 12. **František Peška**. K tomuto významnému jubileu jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk



Zvláštní rychlík z České Třebové – před odjezdem do Brna, složený z lokomotivy 310.23, stroje 771 172-4, doprovodného vozu a pětilokového vozu Bam z DHV Lužná u Rakovníka. Foto: Pavel Hromek

## Česko-třebovské vzpomínání

Nostalgické jízdy a další akce pořádané k připomenutí významných historických událostí spojených s naší železnicí se těší velké popularitě a pro příznivce dráhy jsou vždy jako pohazení na duši. Letošní regionální den železnice v České Třebové byl spojený s oslavami 170 let tratě Brno–Česká Třebová. Její stavba začala v roce 1843 u bývalé obce Obřany (dnes součást Brna). Technicky velmi náročný úsek do Blanska byl svěřen stavební firmě italského podnikatele Felice Tallachiniho. Ve stíněném údolí řeky Svitavy bylo vybudováno např. 10 tunelů a množství mostů přes Svitavu. Zkušené dělníky a tuneláře si podnikatel přivezl s sebou z Itálie. Celá trať dlouhá 91 km byla uvedena do provozu 1. ledna 1849, v dalších letech až do roku 1869 probíhalo postupné zdvojkolejnění.

Z významných železničních vozidel stojí za zmínku nasazení motorových vozů M 290.0 Slovenská strela z Tetry Kopřivnice s originálním elektromechanickým přenosem výkonu ing. Sousedíka. Vozy byly vyrobeny v počtu dvou kusů a zatímco jeden vyjžděl z Prahy, druhý z Bratislavy. Původně měly být osazeny diesellovými motory, ale kvůli hluku a menšímu výkonu byly zvoleny dva benzínové zážehové motory Tatra s výkonem 165 HP, umístěné do každého z podvozků. Ke zvýšení bezpečnosti provozu byly vozy vybaveny „zařízením mrtvého muže“ s automatickým účinkováním brzd a odpojením spalovacích motorů. Povolena rychlost vozů byla 130 km/h a jejich rychlostní rekord zde byl překonán až po modernizaci a elektrifikaci tratě v letech 1992 až 1998. Původně měla Slovenská strela 35minutový pobyt v Brně, který byl později výrazně zkrácen. Naštěstí se jeden vůz, 290.001, zachoval do dnešních dnů a koncem srpna 2018 byl převezzen do ČMŽO v Hranicích na Moravě, kde projde generální opravou a uvedením do provozuschopného stavu, přičemž náklady mají dosáhnout cca 118 mil. Kč. Ve skutečnosti se ale jedná o vůz 290.002, ten původní 001 shořel ve Vagonce Studénka v 60. letech.

Jako „mladý jinoch“ (když jsem jezdil na prázdniny do Boskovic) mám také v živé paměti ze Skalce nad Svitavou nasazení parních lokomotiv 477.0, 475.1, ale i dnes muzejního mikáda 387.043 – téměř vždy se dvěma topiči. Ale vzpomínám i na Balt-Orient expres, který projížděl přes Skalici n. Svit. od Č. Třebové zhruba ve 12.30 hod. a byl tažen dvěma masinami 498.1. No a pak nastala doba motorizace a na naši trati se na nákladech objevily Sergeje T 679.1 a dva Raguliny T 679.2, kterými disponovalo depo Brno-Maloměřice a které též pamatuji. Ale to už je pryč a zůstaly jen vzpomínky.

Dne 24. ledna 1999 byl na celé trati Brno–Č. Třebová zahájen elektrický provoz a trať se stala součástí I. tranzitního koridoru. Úsek Brno–Svitavy je pod napětím 25 kV, k České Třebové je napájecí systém 3 kV ss. Styčný bod obou systémů je na širé trati mezi zast. Svitavy-Lány a zast Svitavy.

V den letošních oslav (15. září) byl z Brna v 7.47 vypraven ZVIR 10300 s parní 310.23 a tendrem 86.98. Nad dýmnicí vraty byla mašina opatřena masožnou tabulkou své „sestry“ 375.007, za ní byl pro výpomoc řazen „čmelák“ 771 172-4 DKV Č. Třebová. Následoval doprovodný vůz muzea Strasshof a pro cestující bylo určeno 5 vozů Bam (Bnp DHV Lužná u Rakovníka, výroba Vagonka Studénka). V depu ve Třebové se konal den otevřených dveří, návštěvníci si mohli prohlédnout lokomotivy

Text a foto: Pavel Hromek

## Navštivte penzion Real

Penzion Real v Bedřichově v Jizerských horách vám i v roce 2019 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 Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachsýnský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdců: 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

