● Prezident Federace strojvůdců ČR Jaroslav Vondrovic ke vstupu do nového roku ... str. 1 ● Vedoucí vyjednávacích týmů FSČR nejen o nových podnikových kolektivních smlouvách ČD a ČD Cargo ... str. 1 a 2 ● K dohodě došlo i u společnosti Die Länderbahn ... str. 2 ● Nepohrdejme svými právy ... str. 2 ● Kolejové obvody opět prokázaly svůj význam ... str. 2 ● Novinky v zajištění právního servisu FSČR ... str. 2 ● Nedejme šanci hazardérům ... str. 2 ● Úspěšný fotbalový rok 2018 ... str. 3 ● Knihy s modrou krví ... str. 3 ● Další povídání o lokálkách na Ostravsku pod Oderskými vrchy ... str. 4 ●

číslo 1
15. ledna 2019
ročník 72

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Vyjednávání probíhalo jako jindy, „cosi" je ale ve vzduchu

Vedoucím týmu Federace strojvůdců ČR pro kolektivní vyjednávání u akciové společnosti České dráhy je kolega **Jaroslav Vincour**. K nově přijatému dokumentu, aktuálně vymezujícímu pracovní i sociální podmínky zaměstnanců u národního dopravce, se tentokrát pro náš časopis vyjádřil i v poněkud širších souvislostech.

Jaroslav Vincour

Podnikovou kolektivní smlouvu ČD na rok 2019 se podařilo uzavřít. To je dobrá zpráva. Když se nyní ohlédneme za průběhem kolektivního vyjednávání, lze je ve srovnání s roky předešlými hodnotit jinak?

Podle mne určitě ne, průběh kolektivního vyjednávání je do jisté míry určen zejména zákonem o kolektivním vyjednávání. Rovněž se nijak výrazněji nemění rozdílné požadavky jednotlivých odborových svazů, hájících v podstatě profesní lobby. Tedy kromě OSŽ, které zastupuje velmi profesně širokou skupinu zaměstnanců.

Ale přece jenom... Na průběhu vyjednávání se odrazila buď ještě v tu dobu probíhající anebo již ukončená výběrová řízení na provozování železniční dopravy od GVD 2019/2020. Každopádně je docela možné, že se někteří naši kolegové v příštím roce rozhodnou a přestoupí k vznikajícím nabídkám konkurence. V kritice podmínek vyhlašovaných soutěží se ale naopak zcela jednoznačně shodují všechny odborové svazy působící u ČD. A tak na začátek roku je naplánována společná návštěva u ministra dopravy. Tomu ale na stránkách našich Zájmů budeme věnovat pozornost ještě zvlášť.

Základní informace o nové PKS ČD jsme již přinesli v minulém vydání. Naši kolegové ale jistě uvítají, když teď budeme konkrétnější ...

Od počátku kolektivního vyjednávání byl znatelný veliký zájem zaměstnavatele, významně posílit důležitost osobního ohodnocení. Ostatně již několik roků nazpět i samotná Federace strojvůdců podporuje záměr zvýraznění prémiového či osobního ohodnocení. K tomu je ale potřeba stanovit nejen dostatečný objem mzdových prostředků, ale zejména vymezit přesná pravidla jejich vyplácení či vlastního systému ohodnocení. Zde je možno na jedné straně rozlišovat „krajové" speciality, na straně druhé by strojvedoucí napříč republikou, resp. všemi místy výkonu naší firmy, měl mít při splnění předepsaných pracovních úkolů zaručeno 100% osobního ohodnocení. Nakonec tedy bylo dohodnuto 5,5 % nárůst tarifní mzdy, v osobním ohodnocení byl do organizačních jednotek OCP a OCÚ sjednán objem 6,5 % mzdových prostředků, vyplácení bude realizováno v rozpětí 5 až 15 procent. Zaměstnavatel se rovněž v zápisu z kolektivního vyjednávání zavázal, že průměrný objem vyplaceného osobního ohodnocení v povolání strojvedoucí v průměru nepoklesne pod úroveň roku 2018. Dále bylo dohodnuto navýšení příplatku za práci v noci o jedno procento, za práci v So-Ne o 3 %. Příplatek za kompenzaci obtížnosti pracovního režimu byl zvýšen o 100 Kč, příplatek za nepravidelný nástup byl navýšen na 100 Kč. Tabulka odměny za praxi byla upravena o jednotnou částku 300 Kč ve všech pásmech a k tomu bylo dohodnuto nové 10. pásmo (40 roků praxe).

Zaměstnavatel přistoupil na požadavky FSČR, a to jednak v bezpodmínečném vystřídání strojvedoucího po mimořádné události mající za následek smrt nebo těžké ublížení na zdraví, a také na úpravě textu týkajícího se svátků. Zde byl nakonec dohodnut kompromis, kdy na jedné straně pro zaměstnance zařazené v turnusu není pro rok 2019 žádná změna (zaměstnavatel

Pokračování na str. 2

Jsem přesvědčen, že uspějeme i v nových podmínkách!

Jaroslav Vondrovic

Vážené kolegyně a kolegové,

vstup do nového roku je pro nás už tradičně důvodem k bilancování událostí, kterými jsme žili v uplynulém období, ale samozřejmě i příležitostí k tomu, abychom se zamysleli nad tím, kam se naše profesní odborová organizace bude ve své činnosti ubírat v příštích dvanácti měsících.

Je nezpochybnitelnou skutečností, že železniční doprava v naší zemi i nadále prochází velkou proměnou. Dosud dosažené výsledky této transformace však bohužel až příliš často vyvolávají pochybnosti, zda je u nás tento proces vůbec smysluplně řízen a organizován. Smutným příkladem může být liberalizace železniční dopravy v závazku veřejné služby. Až příliš často, a stává se to takřka módou, se tak děje cestou nestandardních poptávkových řízení mimo rámec stanoveného buď výběrového řízení, nebo přímého zadání. Jediným kritériem na úrovni krajů i ministerstva dopravy se totiž stává nejnižší nabídnutá cena za vlakový kilometr, a to prakticky na úkor jakékoliv garance poskytování spolehlivé dopravní obslužnosti anebo zajištění maximálně možné bezpečnosti železničního provozu. Přitom zvláště strojvedoucí, kteří jsou už z podstaty své profese vždy „v první linii", dobře vědí, jak důležitá je například kompatibilita zabezpečovacího zařízení dopravce a provozovatele dráhy. To jsou pro nás záležitosti zcela zásadní, k nimž nikdy nebudeme mlčet anebo vznikajícím vážným problémům či rizikovým situacím jen trpně přihlížet!

V souvislosti s procesy, které zde zmiňuji, musím poukázat rovněž na reálnou hrozbu předání provozních výkonů na naší železniční síti zahraničním dopravcům. Je mimořádně zarážející a vlastně nepochopitelné, že se tak děje na úkor národního dopravce a hlavně s vědomím a tichým souhlasem našeho státu, který je přitom stále jediným akcionářem Českých drah! Poněkud zvláštní, a mírně řečeno nestandardní, je i diskuze o budoucnosti společnosti ČD Cargo. Zatímco se tato státní akciová společnost, jež garantuje rozhodující a dodejme, že i velmi kvalitní výkony v nákladní železniční dopravě, se k radosti nás všech dostává z červených do černých čísel, ministr dopravy Dan Ťok v médiích spekuluje o prodeji části akcií ČDC. Naše kolegy chci ubezpečit, že Federace strojvůdců bude v maximální možné míře hájit zájmy zaměstnanců Carga, především členů naší odborové organizace, při případných změnách v začlenění ČDC, ať už v rámci skupiny ČD, nebo jinde.

V loňském roce se uskutečnily volby do dozorčích rad akciových společností České dráhy a ČD Cargo. Nejen jejich příprava, ale hlavně výsledky vzbudily rozpaky. Až na kolegy z OSŽ, kteří si už zvykli na „automatismus" svého výsadního postavení v těchto orgánech, jsme se společně s ostatními odborovými centrálami pokusili prosadit změny ve volebních řádech, aby šanci uspět dostali i jiní kandidáti než jen ti, kteří zastupují největší odborovou centrálu. I díky malé vstřícnosti managementu obou zmíněných firem jsme bohužel neuspěli a rozhodně si nemyslím, že se tak stalo ku prospěchu věci! U Českých drah jsme se tedy rozhodli, že než abychom formálně „dělali jen křoví", raději tentokrát nebudeme vůbec kandidovat.

V případě voleb u ČDC však kritiku musíme namířit i do vlastních řad. Za pasivitu, přesněji neúčast ve volbách mnoha našich kolegů z ČD Cargo, kteří – pokud by k volebním urnám přišli – mohli FSČR dopomoci k historickému úspěchu. Ztráta našeho kandidáta, kolegy Jiřího Šafaříka, na získání mandátu byla tentokrát opravdu jen minimální, neboť od úspěchu ho dělilo jen několik desítek hlasů! Chci zde proto srdečně poděkovat všem předsedům základních organizací, kteří naopak v rámci těchto voleb odvedli maximum práce. Velký dík patří například kolegům z PJ Ústí nad Labem, Českých Budějovic, Plzně, ale i z dalších ZO.

Za nesporný vrchol v činnosti naší profesní odborové organizace lze každoročně považovat naši účast v kolektivních vyjednáváních. O jeho průběhu a dosažených výsledcích zevrubněji informují právě v tomto vydání Zájmů strojvůdce vedoucí našich vyjednávacích týmů u ČD a ČD Cargo. Vyjednávalo se ale také u SŽDC a u jiných dopravců, kde taktéž hájíme zájmy našich kolegů. Rád tedy využívám příležitosti, abych všem našim vyjednavačům poděkoval za jejich velké nasazení, odpovědný přístup a zejména dobré výsledky, kterých v mnohdy nesnadném vyjednávání dosáhli. A když zde zmiňuji pozitiva, musím připomenout úspěch, kterého Federace strojvůdců dosáhla při prosazování naplnění závazku, který pro zaměstnavatele, v tomto případě tedy pro České dráhy, vyplýval z již dříve přijatého tzv. retenčního programu. Máme v dobré paměti, s jakými pocity jsme přijali jeho zavedení na sklonku roku 2017, kdy se v něm na strojvedoucí jaksi „zapomnělo", a tak nelze než ocenit, že management ČD nakonec přece jen našel cestu, jak i této své nosné a velmi nedostatkové profesi záležitost alespoň částečně finančně kompenzovat.

Pokud jde o organizační práci a stálou základní agendu, kterou pro členy Federace strojvůdců zajišťují nejen členové prezidia, ústřední revizní komise, ale i naši zaměstnanci, musím konstatovat, že také zde se dařilo naplňovat poslání a závazky naší odborové organizace. Všem kolegyním a kolegům za to patří moje upřímné poděkování. Přitom to mnohdy vůbec neměli a nemají snadné. Nepochybně zvýšené nároky na administrativu byly (a stále jsou) kladeny jak na prezidium, tak i na naše základní organizace například ve vztahu k uplatňování směrnice GDPR. Ještě jednou zde také připomenu změny, k nimž od závěru roku došlo v poskytování právního servisu, a vyjádřím přesvědčení, že jeho tradičně vysoká kvalita bude i nadále zachována. A opomenout ani tentokrát nechci velmi dobrou práci při propagaci naší činnosti, kterou odvádí naše tiskové středisko a redakční rada časopisu Zájmy strojvůdce. Srdečně děkuji samozřejmě i všem kolegům, členům FSČR, za jejich každodenní poctivou práci nejen v našich odborných komisích, ale zejména v pozici funkcionářů našich základních organizacích. Dobře vím, že skloubit tuto časově náročnou činnost se svými pracovními závazky a osobním životem není jednoduché a vyžaduje to mnoho obětavosti.

Spousta náročné práce nás samozřejmě čeká i v roce 2019, do něhož jsme právě vstoupili. Uvedu alespoň důslednou kontrolu dodržování všech závazků vyplývajících z uzavřených podnikových kolektivních smluv anebo náš odpovědný přístup k dopadům zde již nejednou zmíněné liberalizace železniční dopravy. Prezidium FSČR je rozhodnuto garantovat členům pro případ jejich přechodu k alternativním dopravcům nejen doposud poskytované služby, ale v neposlední řadě taktéž naši maximální podporu při případném formování základních organizací Federace strojvůdců u těchto subjektů.

Do nového roku vám, vážené kolegyně a kolegové, přeji hodně úspěchů, životní energie a síly, osobní spokojenost a zejména pevné zdraví. Věřím také, že společně dokážeme nejen čelit všem problémům, které se mohou na naší cestě vyskytnout, ale navíc dosáhneme ještě vyšší úrovně a kvality v činnosti naší profesní odborové organizace!

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců ČR

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic (na snímku sedící první zleva) při podpisu Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo na rok 2019. Foto: David Votroubek

Ohlédnutí nejen za kolektivním vyjednáváním

David Votroubek

Rokem 2018 se u společnosti ČD Cargo vinulo několik stěžejních témat a událostí, které rozhodně stojí za připomenutí.

Dá se říct, že od prvních dnů roku 2018 se rozbíhal zkušební/rutinní provoz tabletů používaných strojvedoucími ČD Cargo. FSČR se samozřejmě snažila být od samého počátku (v roce 2016 se začaly řešit první držáky na tyto tablety) aktivním členem týmu řešitelů tohoto projektu. V současné době jsem přesvědčen, že strojvedoucí mají kvalitní pracovní pomůcku, která už dnes dokáže poskytnout informace, které potřebujeme k výkonu své práce. Samozřejmě, že s příchodem nové pracovní pomůcky přišly i nové povinnosti, ale snažíme se, aby tyto povinnosti byly co nejsnáze splnitelné a zbytečně nás nezatěžovaly a tím neznepříjemňovaly život při plnění velice náročných pracovních povinností. Také situace s držáky a zdroji na nabíjení těchto tabletů je u společnosti ČDC, díky spolupráci FSČR a zaměstnavatele, velice obstojně vyřešena. V tomto roce nás pak čeká, snad finální, školení práce s tabletem a přechod na nové, zcela otevřené uživatelské prostředí. Dalším úkolem do budoucna bude dohlédnout na postupné zrušení papírových vyhlášek na nástupních místech a jejich nahrazení seznámením v tabletu. Tady bude velice důležité dohlédnout na to, aby nedošlo k zahlcení těchto služebních pomůcek nesmyslnými dokumenty, které nejsou nezbytně nutné pro práci strojvedoucích tak, jak tomu často bylo v případě papírových vyhlášek, které nikdo nečetl.

V první polovině loňského roku se také podařilo se zástupci O12 dohodnout standardní uspořádání stanoviště a prováděných úprav v rámci oprav R3 u HV ř. 742. V současné době dobíhají poslední opravy na prvních 8 ks těchto hnacích vozidel, která byla přistavena k těmto opravám. V letošním roce nás pak čekají další zásadní události v obnově lokomotivního parku dopravce ČD Cargo, a sice dodávka nových dieselových a elektrických lokomotiv a zásadní přestavba/rekonstrukce 50 ks stávajících HV ř. 742. I v tomto se budeme snažit navázat se zaměstnavatelem úzkou spolupráci, abychom mohli aktivně zasahovat do požadavků na tato vozidla, aby pro nás byla služba na nich co nejpříjemnější.

Záležitostí, kterou se bohužel v loňském roce nepodařilo dotáhnout do konce, je výběr batohů pro strojvedoucí. Do současné doby se nám bohužel se zaměstnavatelem nepodařilo najít společnou řeč, kdy zaměstnavatel prosazuje variantu batohů co možná nejlevnější a nám jde především o kvalitu provedení a zpracování. Věřím ale, že se nám v blízké budoucnosti společně podaří najít řešení a „vítězem" tohoto dlouhého „klání" budou především zaměstnanci, kteří dostanou do užívání dobrou a kvalitní pracovní pomůcku, se kterou budou moci být spokojeni.

V současné době taktéž neustále probíhají jednání nad změnou IN-PERs-48 – Jednotkové technologické časy, kde na žádost odborů zaměstnavatel v roce 2018 provedl přeměření některých sporných technologických časů a FSČR při těchto měřeních prokázala, že některé časy jsou naprosto nevyhovující a jejich časová náročnost je v mnoha případech až dvojnásobná oproti časům uvedeným v současných interních normách. Úkol do dalších jednání v tomto roce je tedy více než jasný.

Velice výrazným tématem roku 2018 byl také jednotný evropský vlakový zabezpečovač neboli

Pokračování na str. 2

Vyjednávání probíhalo jako jindy, „cosi“ je ale ve vzduchu

Dokončení ze str. 1

je zde povinen naplánovat 30 hodin na dny svátků), ovšem pro zaměstnance letmo je nově dojednáno, že nebude-li v období od 19. března do 30. listopadu naplánován výkon na dny svátku, bude strojvedoucímu započítán odpadlý výkon ve výši denní normy.

Dále došlo k navrácení původních textů z kolektivní smlouvy roku 2018, týkajících se jednak odměňování v příplatku kompenzace obtížnosti pracovního režimu, úpravě textu při plánování směn (zejména délka dle nařízení vlády), a hlavně k původnímu textu týkajícímu se změn rozpisů směn z důsledků výlukové činnosti. V této problematice budeme pokračovat v tlaku na zaměstnavatele, aby společným jednáním s hlavním organizátorem výluk (SŽDC) došlo buď k úpravě předpisu stanovícím časovou posloupnost, nebo k eliminaci situací, kdy jen těžko může zaměstnavatel plnit ustanovení zákoníku práce týkající se právě předávání upravených rozpisů směn mimo sjednané vyrovnávací období.

Profese strojmistr je nadále přeřazena v tabulce příspěvku za udržení zdravotní a odborné způsobilosti z kategorie B do kategorie A. Všem zaměstnancům ČD bude nad rámec všech sjednaných benefitů vyplacena ve výplatě za měsíc prosinec částka 2 000 Kč.

A jen ještě upozorňuji na úpravu zásad sociálního fondu ČD, kdy v roce 2019 budou mít strojvedoucí (a další vyjmenované profese) nárok na sedmidenní léčebný pobyt za podmínek, které budou zveřejněny odborem personálním na začátku roku.

A co se nám naopak nepovedlo?

Nejsem příznivcem zdůrazňování, že benefity zůstaly zachovány v původním rozsahu. Osobně si ale myslím, že právě tato skutečnost nemusí být v budoucnu již tak samozřejmá. Na druhou stranu je ale pořád co zlepšovat. V roce 2019 dojde k již avizovanému podstatnějšímu „nástupu“ soukromých dopravců na koleje v České republice, ať již při zajišťování regionální dopravy, či vozbě na páteřních tratích, např. Brno–Bohumín. A zde poznáme, zda nabídky konkurence budou natolik zajímavé, aby „přetáhly“ i personál nutný k zajištění těchto nově uzavřených smluv. S podobnou situací jsme se setkali už při „rozjezdu“ tzv. jihočeských lokálek. Podle mne – tedy mimo nehorázné nabídky týkající se odborové organizovanosti, resp. neorganizovanosti – se tam nabídka nového zaměstnavatele vymykala pouze možností práce v místě bydliště či blízkého okolí. To České dráhy nabídnout nemohly a nenabídnou to zřejmě ani v nastávajících případech.

Nepodařilo se přesvědčit zaměstnavatele o smysluplnosti požadavku Federace strojvůdců týkající se výkladu ve výkonu práce, kdy její náplní je školení či např. poznání, a to zejména v situaci připravovaného školení na trenažérech, kdy budeme na jeden cyklus školy v podstatě téměř všichni odjíždět na dvě místa v tuto chvíli zprovozňovaných simulátorů. Ale nechejme se překvapit, s jakým řešením náš zaměstnavatel přijde.

A tak na úplný závěr chci touto cestou popřát členům FSČR vše nejlepší do celého právě vyjíždějícího roku 2019. Přeji všem hodně zdraví a pevných nervů při trpělivé a nikdy nekončící obraně našich výhod, které se i prostřednictvím nové kolektivní smlouvy podařilo vyjednat. A všem nám přeji také úspěšnou a plodnou spolupráci uvnitř federace samotné.

Na otázky Zájmů strojvůdce odpovídal Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR a vedoucí týmu Federace strojvůdců pro kolektivní vyjednávání u akciové společnosti České dráhy.

Od nového GVD jsou v Plzeňském kraji nasazovány nové elektrické jednotky řady 650 na regionální vlaky. Snímek pořízený 12. prosince 2018 přibližuje vlak Os 8947 před odjezdem od 6. nástupiště stanice Plzeň hlavní nádraží do Nepomuku, v jehož čele je 651 010. Text a foto: Jan Kubeš

Ohlédnutí nejen za kolektivním vyjednáváním

Dokončení ze str. 1

ETCS. Ke konci tohoto roku vznikl ve velmi hektickém tempu předpis SŽDC Z8 díl IV. k provozování toho zabezpečovacího systému. K tomuto předpisu měla a má FSČR velké množství výhrad, nicméně bylo potřeba umožnit jeho vznik, aby mohlo dojít ke skutečnému získávání zkušeností s tímto systémem. V Evropě již s tímto systémem nějaké zkušenosti jsou, nicméně si dovolím tvrzení, že nikde zatím nebyl nasazen na tak přetížený a nedostatečně kolejově vybavený úsek trati, jako je tomu v ČR. Tím úsekem mám na mysli část koridoru mezi Kolínem a Českou Třebovou, kde by v současné době zavedení rutinního používání tohoto systému znamenalo absolutní kolaps dopravy, zejména té nákladní.

Velice důležitou podzimní událostí byly volby členů dozorčí rady z řad zaměstnanců. Ještě jednou je potřeba poděkovat všem, kteří k volbám přišli a podpořili kandidáta FSČR Jiřího Šafaříka. Uvědomíme-li si, jaký je rozdíl v počtu členů FSČR a OSŽ, jejichž kandidáti byli zvoleni, tak nezvolení našeho kandidáta o cca 160 hlasů bylo opravdu jen těsné. A to i vzhledem k tomu, že se rozhodně nepodařilo nastolit všem zaměstnancům rovné podmínky k účasti ve volbách.

Dominantní událostí každého roku je pak jistě vyjednávání o nové PKS na další rok. Nejinak tomu bylo v roce 2018. Usnesením RPO Cargo, konané v říjnu v Pardubicích, bylo jasno o prioritách FSČR pro toto kolektivní vyjednávání. Dnes si s odstupem času dovolím napsat, že to podstatné z tohoto usnesení se podařilo prosadit. Letošní kolektivní vyjednávání bylo zvláštní i tím, že zaměstnavatel měl velký zájem na prodloužení platnosti budoucí PKS až do 31. března 2020. Toto nám bylo vysvětleno snahou o lepší plánování hospodaření firmy, přípravy a zpracování podnikatelských plánů společnosti a souladu s evropskými účetními pravidly. S tím souvisela i snaha zaměstnavatele srovnat termín nárůstu tarifních mezd se změnou smluvních mezd, která už řadu let probíhá právě k termínu 1. dubna každého roku. To bylo zpočátku pro OC nepřijatelné, v průběhu jednání se ale podařilo dojednat i kompenzaci za toto „odsunutí“ termínu, a proto po velice náročných jednáních došlo 13. prosince k podpisu PKS ČD Cargo 2019/2020. Další kolektivní smlouvy už by měly být uzavírány na období od 1. 4. do 31. 3.

V průběhu tohoto kolektivního vyjednávání projevil zaměstnavatel obrovský zájem o větší flexibilitu zaměstnanců v profesi strojvedoucí. Stalo je již bohužel smutnou tradicí, že když zaměstnavatel potřebuje něco navíc, obrací se téměř výhradně na profesi strojvedoucí. Pokud se ale jedná o navýšení odměny, slýcháme neustále, že je přece potřeba přidat všem. Strojvedoucí už je v dnešní době profese, která má v katalogu zaměstnání, ostatních interních normách, předpisech a zákonech tak široce stanovenou působnost a pracovní povinnosti, že je schopen zastat práci prakticky jakéhokoliv jiného zaměstnance. Pokud má toto pokračovat a zaměstnavatel chce po zaměstnancích v této profesi ještě více, je potřeba je za to i náležitě finančně ohodnotit. Výčet mnoha změn, ke kterým dochází od platnosti nové PKS ČDC, byl již zveřejněn v minulém čísle tohoto časopisu. Detailní seznámení proběhne při školeních nové PKS, které bude jako vždy probíhat při jednotlivých PJ v prvních měsících roku 2019 a pro zástupce ZO FSČR bude opět uspořádáno v rámci zimního jednání RPO Cargo. Na těchto i dalších jednáních v průběhu roku bude prostor pro debaty nad touto PKS a jistě i nad návrhy do nového kolektivního vyjednávání. Chtěl bych závěrem poděkovat všem členům vyjednávacího týmu k uzavření PKS ČDC – kolegům Jiřímu Šafaříkovi a Pavlu Slánskému, dále analytikovi FSČR Miloslavu Pykalovi za spolupráci při tomto náročném vyjednávacím maratonu, ale i bývalým členům prezidia FSČR za ochotnou pomoc při konzultacích.

I v letošním roce nás jistě čeká řada problémů, se kterými se budeme muset vypořádat a se kterými nám nikdo jiný nepomůže. Proto si myslím, že stále je a bude aktuální naše heslo **„Vlastní silou“**, ke kterému se již 123 let hlásíme.

David Votroubek, člen prezidia FSČR
a vedoucí týmu Federace strojvůdců
pro kolektivní vyjednávání u akciové společnosti ČD Cargo

K dohodě došlo i u společnosti Die Länderbahn

Dne 14. prosince se uskutečnilo v Hrádku nad Nisou kolektivní vyjednávání o podnikové smlouvě na období let 2019 a 2020 u společnosti Die Länderbahn GmbH DLB, organizační složky v České republice se sídlem v Hrádku nad Nisou. Společnost Die Länderbahn, provozující vlaky s obchodním názvem Trilex, od roku 2010 zajišťuje regionální dopravu z Liberce přes Hrádek a Žitavu do Rybniště v závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě, kterou objednává Liberecký kraj společně s Ústeckým krajem a německým dopravním organizátorem ZVON.

Federace strojvůdců České republiky již několik let zastupuje u tohoto dopravce své členy v profesích strojvedoucí a průvodčí. Vyjednávání za zaměstnavatele vedl jednatel společnosti Die Länderbahn Wolgang Pollety, Federaci strojvůdců zastupoval člen prezidia Pavel Semecký, spolu s členy základní organizace FS Trilex Hrádek – předsedou ZO Václavem Šulcem a místopředsedou Romanem Tůmou.

V první části jednání byly konzultovány předložené návrhy změn znění textu dokumentu nové kolektivní smlouvy, aby odpovídaly současnému stavu dle platné legislativy. Dalším a samozřejmě zcela zásadním bodem jednání byly předložené požadavky na navýšení tarifních mezd a příplatků. Naše argumentace navýšení mezd směřovala jednak na větší stabilizaci personálu s ohledem na stav pracovního trhu v České republice a Německu, kde je v obouch zemích nedostatek

Pavel Semecký

pracovníků především u profese strojvedoucí, ale byla připomenuta i blízkost trhu práce v zahraničí u zaměstnanců, kteří jsou jazykově a odborně kvalifikovaní pro okamžité uplatnění na železnici v Německu.

Jednatel společnosti Wolfgang Pollety poukázal na omezené možnosti navýšení mezd, limitované jednak horní hranicí navýšení mezd u mateřské společnosti v Německu ve spojitosti s předpokládanou inflací, ale hlavně ekonomickou stabilitou firmy spojenou s náklady na mzdy kalkulovaných dle podnikatelského plánu na období let 2019 a 2020.

Po několika hodinách jednání, nakonec došlo k dohodě a uzavření kolektivní smlouvy na roky 2019 a 2020. Zaměstnancům společnosti Die Länderbahn zůstanou zachovány dosavadní benefity a dojde k navýšení tarifních mezd.

Uzavřená kolektivní smlouva je vždy kompromis, na jedné straně ekonomicky únosné možnosti zaměstnavatele a na straně druhé sociální jistoty zaměstnanců. I všem našim kolegům, členům FS Trilex Hrádek nad Nisou nyní popřejme do nového roku především pevné zdraví, ale i hodně spokojenosti a úspěchů v práci a osobním životě!

Pavel Semecký, člen prezidia FSČR

Nepohrdejme svými právy

Následujícími řádky chci reagovat na článek **Jsou volby důležité?** z č. 21/2018 Zájmů strojvůdce. Kolega Miloš Brunner v článku poukazuje na fakt, že pouhých 166 hlasů rozhodlo o neúspěchu kandidáta FSČR při říjnových volbách do dozorčí rady ČD Cargo. Celková účast v těchto volbách byla 65,32 %, tedy 34,68 % oprávněných voličů nevolilo. Nejmenší účast byla v PJ Brno – 56,58 %. Je velkou škodou, že právě neúčast kolegů strojvedoucích při těchto volbách umožnila zvítězit kandidátovi početně největší odborové organizace u ČD Cargo, tedy udržet dlouhodobé monopolní postavení v dozorčí radě ČDC. Pokud vám, vážení čtenáři těchto řádků, tato situace připomíná postavení jedné nejmenované politické strany v Československu v letech 1948 až 1989, tak jde o čistě náhodnou, ale opravdu náhodnou podobnost.

Podívejme se však na volby v širších souvislostech. Před 100 lety, 31. ledna 1919 přijalo Národní shromáždění republiky Československé zákon č. 75/1919 Sb., řád volení v obcích republiky Československé. Tento zákon definoval v § 1 právo volit všem občanům bez rozdílu pohlaví, kteří překročili 21. rok věku. Volitelnost, tedy možnost kandidovat, byla stanovena dosažením věku 26 let. **Zde chci zdůraznit, že všeobecné právo volit do té doby ženy neměly.** V § 7 tento zákon ukládal povinnost volit. Z této povinnosti bylo stanoveno několik výjimek. Podle § 68 odst. III., bod č. 2 byla neúčast při volbách označena jako přestupek. Příslušný úřad mohl udělit pokutu od 20 do 500 K (korun) nebo vězení od 24 hodin do jednoho měsíce tomu, kdo se volby bez omluvného důvodu nezúčastní.

Volby do Národního shromáždění ČSR upravoval zákon č. 121/1920 Sb. ze dne 29. února 1920 – ústavní listina Československé republiky. Národní shromáždění tvořily dvě komory, a to Poslanecká sněmovna a Senát. První měla 300 členů a druhá 150. Volební právo bylo stejné jako u předchozího zákona, tedy bez rozdílu pohlaví od dosažení 21. roku věku. Volitelnost byla pro poslance od 30. roku věku a pro senátory od 45. roku věku.

Jak jsme na tom dnes? Právo volit má každý občan ČR, který dosáhl věku 18 let. Poslancem může být zvolen občan ČR, který dosáhl věku 21 let. Senátorem občan ČR, který dosáhl věku 40 let. Do krajských a obecních zastupitelských sborů je volitelný občan, který dosáhl věku 18 let.

A jak využíváme svého volebního práva? **V mnoha případech jím doslova pohrdáme!** Účast ve volbách do Poslanecké sněmovny v říjnu 2017 byla 60,84 %. Prezidentské volby v roce 2018 se zúčastnilo v prvním kole 61,92 % a v druhém kole 66,60 %. Při obecních volbách v říjnu 2018 byla vcelku ubohá účast 47,34 %. A konečně při podzimních volbách do Senátu PČR (27 obvodů) byla účast v prvním kole 42,26 % a v druhém kole dokonce jen 16,49 %!

Občas se setkávám s názory, že účastí ve volbách nic neovlivníme. Není to pravda. Při volbách do Poslanecké sněmovny PČR v květnu 2010 byl voliči v Olomouckém kraji doslova „vykroužkován“ jeden politik, předtím zastávající i ministerskou funkci. Tedy nebyl zvolen.

Každé volby jsou v právním státě nesmírně důležité. Často si stěžujeme na nekvalitní zákony. Například velmi důležitý zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ze dne 21. dubna 2006, účinný od 1. 1. 2007, byl prezidentem republiky vetován. Poslanecká sněmovna jeho veto dne 23. 5. 2006 přehlasovala. Třebas právě hlasy poslanců, kteří byli zvoleni jen díky vaší neúčasti ve volbách. Počet novelizací zákoníku práce již přesáhl číslo 50! Tak se tento důležitý zákon po dvanácti letech stává spíše trhacím kalendářem, než praktickým právním předpisem...

A tak v závěru těchto řádků mně nezbývá nic jiného než opakovat větu, že každé volby jsou v právním státě nesmírně důležité. I oněch 166 chybějících hlasů pro kandidáta FSČR ve volbách do dozorčí rady ČD Cargo jsou toho důkazem.

Vladimír Selucký

Kolejové obvody opět prokázaly svůj význam

Sotva uhodily první mrazy, na naší železnici opět vzniklo několik lomů kolejnic. Na hlavní trati Česká Třebová–Brno se tak stalo 29. listopadu 2018 okolo 04.00 hodin. Bylo to ve druhé traťové koleji v úseku Adamov–Blansko *(na snímku)*. Kolejový obvod vyhodnotil situaci bezpečně a na přerušený obvod reagovalo zabezpečovací zařízení a návěstidlo signalizovalo „Stůj“.

Ještě, že máme kolejové obvody, což je elektrický obvod pro zabezpečovací systémy traťové, staniční a přejezdové. Na tratích, kde kolejové obvody nejsou a vznikne lom kolejnice, tak dochází nejdříve většinou ke svislému lomu a následnými rázy při jízdách vlaků dojde k vylomení části hlavy kolejnice a vykolejení vlaku. Lom kolejnice se jen stěží dá předem diagnostikovat. Na naší železnici jsou na hlavních tratích používány kolejové obvody pro automatický blok, pro kontrolu obsazení a volnosti a pro kódování pro národní vlakový zabezpečovač, nyní označovaný jako třída B. Tím, že návěstní proud protéká oběma kolejnicemi, je zároveň kontrolována „celistvost koleje“ v daném úseku.

V rámci budování evropského vlakového zabezpečovače – ETCS na našich tratích je snaha kolejové obvody nahradit počítači náprav. Z hlediska údržby je to sice efektivní, ale i drahé řešení, které přitom nezajišťuje právě kontrolu celistvosti koleje. Proto je třeba změnit tato rozhodnutí, než dojde k nevratným krokům.

Strojvedoucí je dnes nejen sám na mašině, ale prakticky i na trati. Snaha o totální úspory vede také ke snížení úrovně bezpečnosti a to by nemělo být!

Ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert
Foto: archiv ZS

Nedejme šanci hazardérům

V loňském posledním vydání Zájmů strojvůdce vyšel článek věnovaný 65. výročí tragické srážky vlaků u Šakvic dne 24. prosince 1953. Opilý strojvedoucí a topič usnuli na lokomotivě... Zdálo by se, že za současného systému kontrol nejen strojvedoucích nemůže taková situace nastat. Omyl. Může a také nastala!

Dne 14. listopadu 2018 po příjezdu osobního vlaku č. 4719 (elektrická jednotka ř. 560) do železniční stanice Křenovice horní nádraží na trati Brno–Přerov byl na stanovišti strojvedoucího nalezen spící strojvedoucí. Po přivolání hlídky Policie ČR a provedení testu na přítomnost alkoholu byla zjištěna jeho hladina v hodnotě 2,6 promile.

Strojvedoucí byl převezen do protialkoholní záchytné stanice. Nyní již bývalý zaměstnanec Českých drah je podezřelý ze spáchání trestného činu Ohrožení pod vlivem návykové látky a policejní orgán zahájil úkony trestního řízení. V případě odsouzení je pachatel ohrožen trestem odnětí svobody na šest měsíců až tři léta.

Popsaný případ je zcela ojedinělý a nelze z něj vyvozovat závěry o kázni či nekázni v té či oné služebně Českých drah. Přesto je varováním pro všechny provozní zaměstnance. Je i v našich silách, aby podobní hazardéři nedostali šanci způsobit jakoukoliv mimořádnou událost, natož pak tragédii, o které je zmínka v úvodu těchto řádků.

Vladimír Selucký

Novinky v zajištění právního servisu FSČR

V loňském posledním vydání našeho časopisu jsme zveřejnili článek, v němž prezident FSČR Jaroslav Vondrovic detailněji informoval o **novinkách týkajících se zajištění právního servisu, poskytovaného členům Federace strojvůdců České republiky od prvního ledna 2019**. Připomínáme, že v současnosti členům naší odborové organizace své služby nyní poskytují právníci a smluvní advokáti FSČR Mgr. Gustav Valenz a Mgr. Jana Vargová. Novinkou v rozdělení právní agendy smluvních advokátů je **zohlednění místní příslušnosti soudů**.

Mgr. Gustav Valenz je 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***. Korespondenční adresa je: **Božkovská 15, 326 00 Plzeň**. 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.

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***. Korespondenční adresa je: **Malinová 5, 644 00 Brno**. 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.

Kolegové, nezapomínáme!

Loni v prosinci došlo k obnově pomníčku, připomínajícího tragickou nehodu v km 113 mezi železniční stanicí Pohled a zastávkou Pohledští Dvořáci. Tato nehoda se stala chybou lidského činitele 29. července 1978 v 2:46 hod. Za husté mlhy najel vlak Sn nsl 44340 v plné rychlosti na konec vlaku Pn 64094. Příčinou nehody byla předčasná odhláška z hlásky Pohledští Dvořáci.

Křest knihy Františka Tylšara a Břetislava Buchty (zleva). Kmotrem knihy byl Josef Schrötter (vpravo), který je i pravidelným spolupracovníkem našeho časopisu.

Při nehodě vyhasl život kolegy Karla Kampase, 29 let (roč. 1949) a jeho pomocník, taktéž strojvedoucí Jan Martinek, 34 let (roč. 1945), zemřel 15. srpna v nemocnici. Oba byli z depa Brno-Maloměřice. Následkem nehody byla i značně zdemolována lokomotiva S 489 0086 (ř. 230), která byla ještě téhož roku v prosinci zrušena.

V krátkém čase po nehodě v místě střetu postavil kolega Ladislav Pazourek kříž, svařený z nízkoprofilových kolejnic. Před deseti až patnácti lety tento kříž zmizel a místo zarostlo náletovými dřevinami.

Na konci loňského roku se domluvila parta strojvedoucích a pár bývalých strojvedoucích, dnes důchodců, a pomníček – křížek se jmény obou bývalých kolegů na původním místě obnovila a důstojně přitom uctila jejich památku.

Kdo jste naše kolegy Karla Kampase a Honzu Martinka znali, věnujte jim prosím tichou vzpomínku.

ŠaR

Památku kolegů Karla Kampase a Jana Martinka, kteří před čtyřiceti lety zemřeli při tragické nehodě mezi žst Pohled a zastávkou Pohledští Dvořáci, opět připomíná pomníček, u něhož se sešli v loňském předvánočním čase současní strojvedoucí i kolegové, kteří jsou nyní již ve výslužbě

Literáti FISAIC se sešli k výročnímu jednání

Po roce se opět sešli členové literární skupiny ČZS FISAIC k výročnímu jednání. Po příjezdu a ubytování účastníků v Železné Rudě se skupina odebrala na vlakovou zastávku, aby po krátké jízdě, navštívila společné nádraží SŽDC a DB v Železné Rudě-Alžbětíně. V prostorách této historicky zajímavé budovy pohraniční stanice proběhla prohlídka expozic zdejšího muzea. Po návratu do hotelu Ostrý započalo vlastní jednání skupiny. V jeho úvodu vedoucí literární skupiny František Tylšar přivítal přítomné, zejména dva nové členy – Františka Šmerhu a Pavla Kubáta. Poté zazněly informace Jarmily Šmerhové o aktualitách z činnosti ČZS FISAIC.

Následovalo zhodnocení činnosti Literátů za uplynulý rok. Bylo zdůrazněno, že se podařilo naplnit všechny plánované body. Zúčastnili jsme se úspěšného projektu Photolitera 2017, vydali pátý díl antologie Literáti na trati, posbírali jsme několik literárních cen, členové vydávali vlastní knihy, je o nás stále větší zájem v médiích či na literárních akcích.

Literáti představili výsledky své práce na mezinárodním setkání v Rajeckých Teplicích ve dnech 4. a 5. srpna 2018 a na oslavách Dne železnice v Českých Budějovicích 22. září. Na obou akcích proběhla prezentace formou výstavy knih a prezentací textu o práci skupiny. Kromě knih hlavního projektu LITERÁTI NA TRATI, zde byly vystaveny i další knihy jednotlivých členů. Společná výstava skupin foto a literáti „Photolitera“ pokračovala v letošním roce úspěšnými prezentacemi v Žilině, v Berouně a v Blatné, kde byla ukončena. Současně ale započaly práce na její nástupkyni – Photoliteře 2019. Tato je ve fázi uzavřené literární části, na kterou naváže výběr fotografií.

Prvního října 2018 proběhl křest dvou nových knih projektu Literáti na trati V. Kniha prózy i kniha poezie se setkaly s velmi pozitivním hodnocením. Obě knihy lze nyní zakoupit v e-shopu vydavatele Epika nebo na adrese ***frantisek.tylsar@seznam.cz***. Budeme také usilovat i o jejich prodej prostřednictvím ČD center a o využití pro práci odborových organizací (jako věcný dar apod.).

Povídky (fejetony) Břetislava Buchty a Františka Tylšara vycházejí pravidelně v Železničáři. Povídky ostatních členů namátkově v Zájmech strojvůdce. Nové samostatné knihy vydali Marie Havlová, Oldřich Hostaša, Josef Schrötter, Břetislav Buchta a František Tylšar. Liboslav Kučera představil svoji loutkovou divadelní hru, jejíž úspěšná premiéra proběhla v Jičíně v září 2018.

V rámci jednání proběhl i křest společné knihy autorů Břetislava Buchty a Františka Tylšara – Na železnici dějí se věci. Kmotrem se stal Josef Schrötter. Kniha je přihlášena do soutěže „SŽDC má talent“ a proslýchá se, že její šance na úspěch jsou poměrně vysoké.

A co nás čeká v roce příštím? Zachováme stejný rozsah akcí jako doposud. Přestože je to neuvěřitelně náročné, vydáme opět dvě knihy Literátů na trati. Zúčastníme se festivalu Literární Františkovy Lázně a happeningového vlaku do bavorského Hoffu. Vydáme další samostatné knihy…

Druhý den výročního jednání byl věnován praktické činnosti v tzv. literární dílně, jejímž úkolem bylo vytvořit soutěžní text. Soubory, které v ní vznikly, budou po dopracování hromadně odeslány prostřednictvím vedoucího skupiny do soutěže humoru a srandy Řehečská slepice, v které, jak doufáme, získají nejedno ocenění.

-FJB-

Úspěšný fotbalový rok 2018

Jako každý rok se tým složený ze zaměstnanců Českých drah, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty, reprezentující naší odborovou organizaci Federaci strojvůdců České republiky, zúčastnil několika významných fotbalových soutěží.

Vše začalo loňským lednem, kdy se pod hlavičkou ČD Cargo opětovně zapojil do Golden Tour hraného v Ostravě. Během třech měsíců v pěti hracích dnech absolvoval 18 zápasů. Oproti loňskému roku se náš tým od začátku turnaje držel na předních příčkách. Díky excelentním výkonům se podařilo tento turnaj vyhrát s bilancí patnácti vítězství a tří remíz. První místo v turnaji znamenalo postup do finálového turnaje Golden Tour.

Golden Tour ale nebyla jedinou fotbalovou zastávkou našeho týmu. V takřka stejném složení se tým, tentokrát pod hlavičkou Federace strojvůdců ČR, zúčastnil mezinárodního turnaje zaměstnanců ve státních službách na španělském ostrově Mallorca. I v tomto případě tým bojoval o nejlepší umístění. Po vítězných zápasech v osmičlenné skupině a v osmifinále se dobře namazaný stroj zasekl ve čtvrtfinále na týmu z polské Poznaně, kdy tým FSČR prohrál po boji 1:2, a obsadil tak konečné páté místo. I tak se tento výsledek řadí mezi nejlepší umístění našeho týmu na tomto turnaji.

Fotbalová sezona pokračovala tradičními turnaji s polskými kolegy jak v polském Kluczborku, tak v Srchu v Pardubickém kraji. V Kluczborku tým FSČR po pěti vítězných utkáních prohrál až ve finále s týmem ICC Varšava (3:0), který se následně zúčastnil i turnaje v Čechách. Na hřišti Titaniku Srch pak náš tým porážku varšavskému týmu vrátil. Celý turnaj v Srchu pak ovládl první tým FSČR, na druhém místě skončil polský výběr Rady Krajowe ZZM, třetí byl tým ICC Varšava a na čtvrtém místě skončil výběr Old Boys FSČR.

A závěr roku 2018 pro výběr fotbalistů pod hlavičkou ČD Cargo pak skutečně proběhl na již zmíněném finále Golden Tour. V halovém komplexu TJ Lokomotiva Plzeň se sešlo prvního prosince 24 mužstev ze tří zemí (ČR, Slovensko, Turecko).

Našemu výběru přisoudil los do skupiny ICC Plzeň (3:2), Allianz Praha (8:0), Strabag Bratislava (6:3). Po vítězství ve skupině jsme ve čtvrtfinále potkali tým KBC Brno, který se nám podařilo vyřadit v penaltovém rozstřelu (3:3 – pen 3:2).

A poté se již hrálo „o bednu“. V semifinále s Innogy Ostrava se odehrálo velké drama, které opět skončilo remízou 4:4. V penaltovém rozstřelu se vyznamenal brankář Pavel Veselý, který jednu penaltu lapil, ale i „tři mladé pušky“ Vorel, Labík a Urbanec, kteří si poradili s brankařem soupeře.

Tým pod hlavičkou ČD Cargo, který uspěl i na finálovém turnaji loňské série Gold Tour

Ve finále nás čekal loňský vítěz GT BEG Bohemia Brno. Po vyrovnaném začátku se projevila kvalita soupeře, který nám nedal mnoho šancí na úspěch a zvítězil 7:2. Na vyhlášení výsledků celého turnaje jsme tak brali pohár za 2. místo a cenu pro nejlepšího brankáře (Pavel Veselý).

Na závěr chci poděkovat zaměstnavatelům (akciovým společnostem ČD a ČD Cargo a SŽDC s.o.) za podporu, ale i polským kolegům za vynikající organizaci letošního turnaje a všem hráčům a realizačnímu týmu za skvělou reprezentaci.

Vladislav Pouzar

Soupeři, ale především přátelé. Dvojice snímků pořízených během fotbalového klání v Srchu v Pardubickém kraji. Nahoře tým Federace strojvůdců České republiky, dole polský výběr Rady Krajowe ZZM

Diskriminace věkem

Senioři 65+, kteří jsou držiteli režijních průkazek, dostali od ČD k prvnímu září loňského roku „dárek“. Pokud budou chtít cestovat 1. vozovou třídou, zaplatí doplatek vyšší o 350% než před tímto datem. Proč? Specialista GŘ to odůvodňuje tím, že u důchodců 65+ nebylo do 31. 8. 2018 žádné zvláštní jízdné, a proto se doplatek do 1. vozové třídy počítal z obyčejného jízdného. Dnem 1. 9. 2018 bylo pro tuto skupinu 65+ stanoveno zvláštní jízdné a z tohoto jízdného se počítá doplatek. Že to s režijkami vůbec nesouvisí a že to nemá logiku? Nevadí, je to záminka jak potrestat bývalého zaměstnance za to, že se dožil 65 let.

Já tvrdím, že režijka je jízdní doklad, který kryje jízdné v příslušné vozové třídě bez rozdílu věku, doplatek by měl být pro všechny držitele stejný. Rozhodnutím GŘ ČD režijka ztratila pro skupinu 65+ (a současně děti a studenti do 26 let) 75% hodnoty. Proto ona diskriminace věkem zmíněná v titulku tohoto článku.

Považuji to za velmi smutný příběh ...

Zdeněk Smílek, Chomutov

Knihy s modrou krví

Mezinárodní festival Literární Františkovy Lázně dokonale propojuje dva na první pohled odlišné fenomény – literaturu a železnici. Jeho 21. ročník ve vlaku začal i skončil. Úvodní tisková konference proběhla během jízdy pravidelného rychlíku mezi stanicemi Karlovy Vary a Cheb 2. listopadu, na závěr jízda happeningového vlaku na trase z Františkových Lázní do bavorského Hofu a zpět 11. 11. 2018. Součástí nevšední jízdy byl i křest dvou knih, které jsou podobně jako celý festival symbiózou psaného textu a prostředí vonícího rychlostí vlaků či dálkami odpočítávanými nekonečnými řadami pražců.

Prostory tzv. Královského salonku žst Hof se naplnily cestujícími vlaku, mezi nimiž nechyběli spisovatelé, umělci, zástupci veřejných institucí, zastupitelstva, novináři i běžní železničáři z obou stran hraniční čáry. A není se čemu divit, zvyk „křtít knihu“ je v Německu téměř neznámý. Teprve před rokem, právě na tomto místě, byla kniha pokřtěna poprvé. A letos se křtily rovnou knihy dvě: Literáti na trati V aneb Poezie mezi staničníky a Literáti na trati V aneb Próza mezi staničníky. Tento knižní projekt Mezinárodní federace pro volný čas železničářů FISAIC představil vedoucí literární sekce českého zemského svazu a tvůrce obou knih – František Tylšar.

Při vlastním křtu se kmotrem knihy prózy stal Harald Fichtner – Oberbürgermeister města Hof, kmotrem knihy poezie ředitel obchodního centra ČD Vladimír Omelka. Dalšími kmotry byli Petr Jančařík, Sabine Dittrich, Alenka Vávrová, František Tylšar a Olga Kupec, která je doplnila do šťastné sedmičky. Zvláštností knih je, že je můžeme považovat za „knižní aristokracii“. Jejich křty totiž vždy probíhaly pouze v saloncích vybudovaných pro účely císaře Františka Josefa či jeho následovníků – prezidentů. A to v Čechách i v Bavorsku.

Pokud byste se chtěli i vy stát součástí takové knihy, vězte, že šestý ročník projektu byl nedávno vyhlášen. Podrobnosti naleznete ba webu ***http://fisaic-l.blog.cz/1811/literati-na-trati-vi***

Pražský Semmering opět s vlaky

Více než tříměsíční výluka vlaků na trati Praha-Smíchov–Hostivice, která vstoupila do povědomí železničních fandů jako Pražský Semmering, skončila 18. prosince.

Probíhá zde kompletní rekonstrukce dvou památkově chráněných mostů přes Prokopské údolí a Dalejský potok. U obou historických mostů v Hlubočepích, pocházejících z roku 1872 a měřících 115, respektive 92 metrů, se důkladná omlazovací kúra prozatím týkala většinou jen železničního svršku, který byl snesen, mostní klenby byly opraveny a sanovány. Poškozené římsové kameny byly nahrazeny a osadilo se nové ocelové zábradlí. Na kratším mostě, který překlenuje trať ze Smíchova do Rudné u Prahy, byla vyměněna ocelová konstrukce. V dalších měsících budou pokračovat injektáže zdiva opěr a pilířů či sanace trhlin ve zdivu kleneb a pilířů. Veškeré stavební práce na mostech skončí do poloviny tohoto roku. Hlavním cílem rekonstrukce je prodloužit jejich životnost a zejména zajistit bezpečnost železniční dopravy. Pokud by se oprava nerealizovala, pravděpodobně by se musela velmi brzy snížit na obou mostech rychlost. Mosty jsou památkově chráněny, a tak jejich rekonstrukce probíhá pod dohledem památkářů.

Pokračovalo se rovněž v realizaci rekonstrukce stávajícího staničního i traťového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení na celé trati mezi Smíchovem a Hostivicemi a v obnově železničních výhyben Praha-Žvahov, Praha-Jinonice a Praha-Stodůlky. Nová nástupiště jsou v Jinonicích a Zličíně. Pokračuje výstavba technologických budov ve Stodůlkách a v Jinonicích, obnoveny byly technologické budovy ve Zličíně a na Žvahově. Na celou trať se rovněž instaluje digitální rádiový systém GSM-R a po dokončení celé modernizace se zde provoz bude řídit z Centrálního dispečerského pracoviště Praha-Balabenka. Smyslem projektu „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov–Hostivice“ je především zvýšení propustnosti trati jako objízdné trasy při realizaci staveb souboru Praha–Kladno. Po zahájení modernizaci tratě z Prahy-Buben do Hostivic se část vlaků odkloní právě na tuto trať.

S použitím tiskové zprávy SŽDC připravil Marek Poláček.

Snažíme se vytvořit podmínky pro dokumentaci a zpřístupnění bohaté historie naší dopravy

Vážení příznivci železnice, náš spolek **Klub historické techniky Praha** (KHT) se zabývá historií, současností a budoucností silniční, železniční a městské dopravy. Jednou z našich aktivit je budování sbírky, kterou rozšiřujeme převážně s cílem zdokumentovat bohatou historii dopravy v bývalém Československu a v tzv. východním bloku.

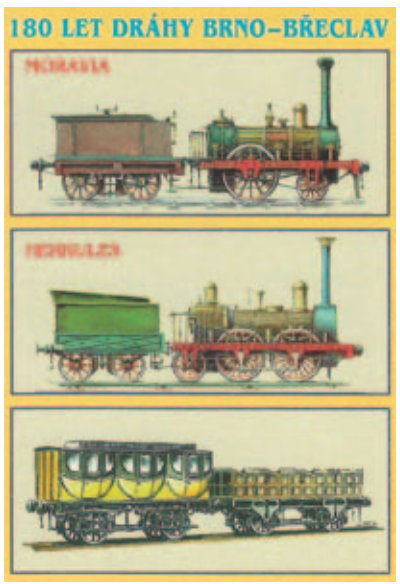
Naše sbírka například obsahuje různé časopisy, knihy, letáky, jízdní řády, jízdenky, cedule do orientací v autobusech, modely aut atd. Z historických vozů vlastníme dva autobusy Karosa a osobní automobil Škoda 125 L. Jednou z věcí, které nás v současné době trápí, je neexistence zázemí a prostor, kde bychom mohli naši sbírku vystavit pro veřejnost.

Vzhledem k našemu záměru provozování nostalgické železniční dopravy jsme hledali vhodnou budovu s napojením na železnici. V oblasti na západ od Prahy, kde působíme, takové budovy nejsou anebo jsou ve velice špatném technickém stavu. Postupem času jsme ale v žst Hostivice našli budovu bývalého železničního depa, která nás okamžitě zaujala. V loňském roce jsme Správu železniční dopravní cesty požádali o prodej poloviny této její budovy, bohužel nám ale na konci srpna přišla odpověď, že SŽDC vše prověřila a že chce budovu na základě špatného technického stavu zbořit. Důvodem má být i to že několikrát vyhořela a že hrozí nebezpečí pádu dřevěné konstrukce v objektu.

Aktuální fotografie depa jsme tedy poskytli Aleši Krajdlovi, předsedovi spolku Zděná 2012, z.s. Podle něho je ale budova depa v dobrém stavu a nejedná se o žádnou ruinu. Takže i díky panu Krajdlovi a podpoře široké veřejnosti náš boj nevzdáváme a předběžně pracujeme na projektu muzea. V obytné části budovy předpokládáme vznik kanceláře spolku, jednací místnosti, místnosti s modelovým kolejištěm a dalších výstavních prostorů. V části pro deponování kolejových vozidel zvažujeme vznik výstavních prostor a menších skladů pro uložení sbírky.

Pokud se vám náš nápad líbí, informujte o něm dále a můžete nám napsat své postřehy a nápady na e-mail ***khtpraha@email.cz***. Náš telefon je 721 323 303.

Marek Kubík, předseda Klubu historické techniky Praha, z.s **+420 603 590 213**



Nabídka kalendáříků

OSŽ Brno hlavní nádraží nabízí **kapesní kalendáříky na rok 2019 s železniční tematikou** k výročí 180 let železnice v Brně (série 17 ks) v ceně 25 Kč. Vzhledem k malému počtu v doprodeji je nutný dotaz na telefon:

Společenská rubrika

Ač věřit se tomu nechce, dne 11. ledna 2019 se dožil 70 let kolega a stálý kamarád, pan **Jiří Němec**. V roce 1967 absolvoval Odborné učiliště železniční v Plzni. Nastoupil v LD Karlovy Vary jako topič na parních lokomotivách. Již v srpnu 1969 složil zákonité zkoušky a byl zařazen jako strojvedoucí motorové trakce. V roce 1981 se přestěhoval do Brna a jezdil na motorech v tehdejším depu Brno dolní. V roce 1994 si rozšířil kvalifikaci na elektrickou trakci, které zůstal věrný až do odchodu do důchodu v roce 2010. Svou nezdolnou energii a šikovnost uplatňuje při zvelebování domu a ve Spolku chatařů a chalupářů v Malé Morávce v Jeseníkách, kam se po odchodu do důchodu s manželkou odstěhovali. Přejeme Jirkovi ještě mnoho hezkých let ve zdraví. Kamarádi a kolegové ze ZOFS Brno dolní

***

K poslednímu listopadovému dni loňského roku ukončil svoji práci na železnici a odešel do předčasného důchodu náš kolega **Vladimír Kočí**, strojvedoucí ČD Cargo a člen základní organizace FS Liberec. Za vykonanou práci mu děkují a na zaslouženém odpočinku ještě po mnoho let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přejí výbor a ostatní členové liberecké ZO Federace strojvůdců.

***

Jan Košař

Jaroslav Štýbr

V poslední lednové dekádě oslaví životní jubilea dva bývalí strojvůdci Strojové stanice Lysá nad Labem a nyní státní rentiéři a členové Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem, pánové **Jan Košař** a **Jaroslav Štýbr**. Jane a Jaroslave, při této slavnostní příležitosti vám oběma přejeme do dalších let dobré zdraví, k němu aspoň kousíček toho pověstného štěstí a hlavně stále dobrou náladu. Za K.O.S Lysá Jaroslav Krupička

***

V měsíci lednu slaví svá životní jubilea naši kolegové ze základní organizace FS Chomutov. Dvěma prvními oslavenci jsou strojvedoucí ČD Cargo – pan **Jaroslav Bureš**, který oslavil 10. ledna své 60. narozeniny, a pan **Karel Pánek**, který 28. ledna oslaví své 50. narozeniny. Dalším oslavencem je strojvedoucí ve výslužbě, pan **Bohumil Škuthan**, který má 28. ledna 70. narozeniny. Všem jim srdečně blahopřejí kolegové a kamarádi z chomutovské ZO Federace strojvůdců, kteří také jubilantům přejí hodně štěstí, zdraví a spokojenosti do dalších let.

***

Dne 12. ledna oslavil své 55. narozeniny kolega **Miroslav Vondrka** a 31. ledna bude slavit kolega **Jan Dykast** svých 60 let. Oběma oslavencům k jejich životnímu jubileu srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme mnoho štěstí, pevné zdraví a životní optimismus. Výbor ZO a všichni královéhradečtí kolegové

***

Dne 29. prosince oslavil významné kulaté jubileum 80 let náš kolega v důchodu, pan **Jiří Hnídek**, bývalý strojvedoucí turnovského depa. K tomuto výročí mu přejí spoustu zdraví, štěstí a pohody do dalších let kamarádi a kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Turnov.

***

Dne 15. prosince oslavil padesáté narozeniny strojvedoucí ČD Cargo, kolega **Luděk Sochor**. Výbor a ostatní kolegové ze základní organizace FS Mladá Boleslav mu přejí do další padesátky hodně zdraví a spokojenosti.

***

Koncem prosince vstoupil do klubu „dospělejch chlapů“ (50+) náš kolega a výborný parťák, co nezkazí žádnou legraci, strojvedoucí ČD **Daniel Bratršovský**. A v lednu do stejného klubu vstupuje ještě okříšský kolega (druhej do tahu), strojvedoucí ČD **Stanislav Zikmund**. Do dalších let jim přejí hodně zdraví, sportovních i jiných úspěchů, členové základní organizace FS Jihlava.

***

Mnoho štěstí do dalších let nejen v práci, ale také v osobním životě a k tomu hlavně zdraví přeje základní organizace Federace strojvůdců Bohumín našemu kolegovi **Milanu Hrdlovičovi**.

***

Z provozního pracoviště Nymburk ČD odešli na sklonku loňského roku do důchodu naši kolegové: 15. prosince **Zdeněk Baštecký** a 31. prosince **Petr Pokorný**. Všichni členové základní organizace FS jim děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

V posledních dnech toho měsíce oslavují svá významná životní jubilea sedmdesáti let hned dva naši kolegové ze základní organizace FS Letohrad: 27. ledna **Miroslav Cimfl** a 30. ledna **Jaroslav Vaníček**. Ještě do mnoha dalších let spokojeného života jim jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a ostatní členové letohradské ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 7. ledna oslavil své kulaté šedesátiny v plné síle pan **Jaroslav Bozetický**, strojvedoucí ČD Cargo. Jarda je členem ZO Federace strojvůdců Most. Výbor této základní organizace a ostatní kolegové mu přejí pěknou oslavu narozenin a do dalších let hodně štěstí, zdraví a spokojenosti.

Vědeckotechnický sborník ČD je zde i pro vás

Na webových stránkách Vědeckotechnického sborníku Českých drah ***(https://vts.cd.cz/)*** bylo na sklonku roku zveřejněno jeho již 46. číslo. V obsahu aktuálního čísla naleznete osm příspěvků. Například článek **Evropský železniční výzkum Shif2Rail a zapojení českých subjektů** se zabývá aktuálním stavem výzkumu a inovací v rámci společného podniku Shift2Rail jednak z hlediska celoevropského i v kontextu zapojení českých aktérů do řešení projektů. Dále je diskutována budoucnost pokračování této technologické iniciativy a stěžejní oblasti inovačních a výzkumných aktivit vedoucí k posílení ostavení železniční dopravy v evropském dopravním systému.

Příspěvek **Operativní řízení u ČD, a.s. a jeho IT podpora** obsahuje vymezení a specifikaci operativního řízení železničního osobního dopravce ČD. V úvodu definuje základní obecné bloky činnosti operativního řízení, následuje popis situace dispečerského řízení společnosti ČD a současně je také specifikován potřebný informační systém sloužící pro podporu operativního řízení tohoto železničního osobního dopravce. V závěru se uvádějí další očekávané směry a trendy v operativním řízení.

Článek **Postup přípravy VRT v ČR** se věnuje aktuálnímu stavu přípravy výstavby vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice. Zmíněny jsou jak technické aspekty přípravy VRT, tak aspekty legislativní, územní a celospolečenské. Pozornost je věnována přínosům VRT pro regiony a provázanosti VRT s existující konvenční železniční sítí. Popsán je i evropský kontext otázky realizace VRT v ČR a mezinárodní spolupráce v přípravě VRT. Proces přípravy VRT je vysvětlen jako komplexní a náročná mezirezortní úloha. Popsáno je i to, že pojem vysokorychlostní železnice zahrnuje nejen infrastrukturu, ale i vozidlový park včetně potřebného zázemí a také systémy řízení provozu a zajištění provozuschopnosti tratí.

Účinným nástrojem ke zvýšení výkonnosti a efektivnosti nákladní železniční dopravy je podle článku **Provoz nákladních vlaků délky 740 m, díl I.** zvyšování délky, a tedy i hmotnosti nákladních vlaků. Na železničních tratích, náležících k hlavní evropské síti, je nařízeno zajistit provoz vlaků délky alespoň 740 m. To nařízení se týká všech tří strukturálních subsystémů tvořících traťovou část železničního systému (trať, elektrické napájení, řízení a zabezpečení) i subsystému vozidla. Proto je namístě identifikovat všechny atributy, které s vozbou dlouhých a těžkých nákladních vlaků souvisejí a koordinovaně je řešit tak, aby byl železniční systém při řešení této úlohy funkční a vnitřně vyvážený. Tento příspěvek je zaměřen především na aspekty, které přímo souvisí s vyvíjením tažných a tlačných sil potřebných k vozbě dlouhých a těžkých vlaků, tedy zejména na jízdu nákladních vlaků do stoupání.

Povídání o lokálkách na Ostravsku pod Oderskými vrchy

Pokračování ze ZS 22/2018

O jedné úzkokolejce

Trochu odbočíme od normálně rozchodné dráhy a něco si řekneme o úzkokolejce, která existovala v Suchdole nad Odrou. Byla to soukromá drážka pro převoz nákladu, a to hlavně černého uhlí jedním směrem a mouky a pekařských výrobků druhým.

Málokdo ví, že v Suchdole byla jedna z prvních elektrifikovaných úzkokolejných drah. Vedla do mlýna Till v Jeseníku nad Odrou. Vznikla v době výstavby druhé traťové koleje. Ze začátku měla animální provoz, ale ten byl po výstavbě nové pekárny přímo ve mlýně nedostačující a tak došlo k elektrifikaci. Napájecí stanice byla přímo ve mlýně, kde bylo instalováno elektrosoustrojí, sloužící jednak pro napájení dráhy a taktéž pro elektrifikaci mlýna. Ten byl celý elektrifikován napětím 110 V a to až do roku 1982, kdy byl po požáru přepojen do celostátní sítě. Trať vedla souběžně se silnicí ke mlýnu, šikmo překročila řeku Odru (dodnes jsou patrné pilíře mostu), podcházela tratí KFNB a pokračovala souběžně až k přejezdu v kilometru 231,2. Zde silnici překročila a pokračovala po okraji tratě KFNB až ke skladišti kusového zboží. Na tomto místě se dělila na dvě překládkové koleje u normálně rozchodného překladiště. Později se vybudovala ještě jedna větev a to do továrny na rybí konzervy firmy Warhanek. Tato větev nebyla elektrifikovaná a přecházela okresní silnici. Část drážky byla patrná ještě v roce 1966, kdy naproti stanice kusových zásilek byly v asfaltu zalité kolejnice. Dráha měla dvě elektrické lokomotivy rozdílného typu a na trati mohl být vždy pouze jeden vlak. Na drážce sloužilo asi 24 vozů pro náklady. Trať byla pouze pro nákladní provoz a nikdy se zde nepřepravovali cestující.

Parní lokomotiva 423.069 (snímek z archivu Milana Klewara)

Mlýn dodával mimo jiné chléb i pro zaměstnance KFNB, kdy se v Suchdole překládal a rozvážel do podřízených železničních stanic.

Po elektrifikaci oblastí státní společnosti nestačila dráha uživit mlýnskou elektrárnu a tak byl v roce 1935 elektrický provoz zastaven, dráha snesena a její funkci převzali nákladní automobily. Zůstala jen větev do rybí továrny a to zřejmě do roku 1948. Na ní byl animální provoz. Zařízení úzkokolejky bylo údajně prodáno do papírny v Ružomberku.

Poslední památky na tuto zajímavou drážku zmizely s výstavbou koridoru a zůstaly jen pilíře mostu v řečišti řeky Odry, vedle současného silničního mostu.

K napsání tohoto pojednání mě inspirovala zajímavá práce pana Zdeňka Melíka z roku 1996, ze které jsem rovněž některé údaje čerpal.

Milan Klewar

Opravte si v adresáři

Upozorňujeme, že od letošního roku došlo ke změně názvu dosavadní základní organizace Federace strojvůdců ČR DKV Praha (ve zkratce ZO FSČR DKV Praha) nově na **Federace strojvůdců Praha** (ve zkratce **FS Praha**). Původní e-mailová adresa *zofscrdkvpraha@gmail.com* byla **k 1. lednu 2019** změněna na ***odbory@fspraha.info***. Adresa webových stránek této základní organizace je nově ***www.fspraha.info***

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***, kde je také **v provozu rezervační systém**.

Poslední rozloučení s kolegou Šleisem

Na sklonku loňského roku zemřel po dlouhé těžké nemoci pan **Zdeněk Šleis**, strojvedoucí ve výslužbě a dlouholetý předseda základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem. Tento náš kolega, který navždy opustil naše řady 26. prosince, byl nejen železničářem celým svým srdcem, ale především velkým zastáncem strojvůdcovské profese a její samostatné profesní odborové organizace. Ani ve složitých situacích, kdy došlo k ohrožení sociálního smíru, neváhal veřejně, dokonce i v médiích, vystoupit na obranu oprávněných zájmů strojvůdců. Zvláště tehdy byl jeho hlas slyšet velmi silně!

Od znovuobnovení profesní odborové organizace Federace strojvůdců v roce 1990 Zdeněk aktivně působil ve výboru její základní organizace v Ústí nad Labem anebo se podílel na činnosti její revizní komise. Významně se zasloužil rovněž o organizování celé řady aktivit v rámci své ZO. Opomenout ale nelze ani skutečnost, že jako milovník železnice v neposlední řadě taktéž pomáhal při organizování oslav výročí depa Ústí nad Labem a bývalé Ústecko-teplické dráhy.

S kolegou, který nám bude velmi chybět, jsme se naposledy rozloučili čtvrtého ledna v obřadní síni krematoria v Ústí nad Labem-Střekově.

Prosíme všechny, kdo Zdeňka Šleise znali, aby mu společně s námi rovněž věnovali svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové základní organizace FS Ústí nad Labem

Dlouholetý předseda ZO FS Ústí nad Labem Zdeněk Šleis

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