

● Výroční jednání nejvyššího orgánu naší samostatné profesní odborové organizace ... str. 1 a 2 ● Už před lety zaseli... a my to dnes sklízíme ... str. 2 ● Co nám komplikuje práci ... str. 2 ● Ochranné pásmo, které nechrání ... str. 2 ● Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou při výkonu povolání – důležité změny! ... str. 3 ● Stav výstavby a provozu ETCS na české železniční síti ... str. 3 ● Strojvedoucí – zbraň hromadného ničení ... str. 3 ● O zákonech dobrých i horších popáté ... str. 3 ● Vzpomínková cyklojízda – vydejte se i vy k pomníčku v Malé Morávce ... str. 4 ●

číslo 7

15. dubna 2019
ročník 72



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Jednala celostátní rada předsedů základních organizací Federace strojvůdců

V jednacím sále žižkovského hotelu Ariston se 28. března konala celostátní rada předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky (CRP). Do Prahy se na toto vrcholné výroční rokování, které řídil viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, sjelo 61 předsedů ZO s mandátem nejen zhodnotit uplynulé období, ale zároveň projednat řadu dokumentů, které jsou důležité pro činnost naší samostatné profesní odborové organizace v příštím období.

V úvodu vystoupil prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic, který ve své zprávě připomněl hlavní milníky v činnosti naší samostatné profesní odborové organizace za uplynulý rok a nastínil i oblasti, kam musí FSČR – vzhledem k novým podmínkám provázejícím liberalizaci železniční dopravy v České republice – při obhajobě zájmů svých členů zaměřit pozornost v příštím období.

Předsedové ZO se seznámili s výsledky hospodaření FSČR za uplynulý rok, jež předložila hospodárka P-FSČR Jarmila Šírková, a se zprávou ústřední revizní komise za rok 2018, s níž vystoupil člen tohoto orgánu Ivan Muleňko.

Důležitým bodem programu pak bylo také projednání návrhu na úpravu stávajících stanov Federace strojvůdců ČR, kterou provázela širší diskuze, v jejímž rámci jednotlivé změny podrobněji vysvětlil především předseda ÚRK FSČR Jiří Hajný. V následném hlasování byla tato úprava většinou přítomných schválena v podobě 4. změny tohoto základního dokumentu, podle něhož se bude řídit práce FSČR.

Projednány a schváleny pak byly taktéž změny zásad pro hospodaření prezidia FSČR a zásad Sociálního programu FSČR Stephenson. Opomenout však nelze ani schválení předloženého návrhu rozpočtu centrálního konta FSČR na rok 2019, včetně stanovení výše členských příspěvků.

Účastníci CRP se seznámili rovněž se zásadami Fondu náhrady škody HVP, tedy Hašičské vzájemné pojišťovny, která je dlouholetým spolehlivým partnerem naší odborové organizace a poskytuje tak své služby většině našich kolegů. Jako každoročně byl schválen i návrh práce ÚRK FSČR na rok 2019, který přednesl člen ÚRK kolega Jaroslav Klapka.

Vedle poměrně obsáhlé diskuze, v jejímž znamení probíhala zejména závěrečná část jednání CRP, je nutno v neposlední řadě zmínit

také trojici dalších přednesených zpráv o aktivitách Federace strojvůdců za uplynulý rok 2018. O činnosti tiskového centra a vydávání časopisu Zájmy strojvůdce přítomně informoval odpovědný redaktor ZS Libor Poláček. Zprávu o zajištění právní ochrany členů FSČR přednesl smluvní advokát FSČR Gustav Valenz a kontrolní činnost na úseku bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vyhodnotil vedoucí oddělení BOZP Josef Daněk.

Marek Poláček



V úvodu jednání celostátní rady předsedů základních organizací vystoupil se svým projevem prezident FSČR Jaroslav Vondrovic (na snímku Libora Poláčka vpravo nahoře). V pražském hotelu Ariston promluvil nejen k více než šesti desítkám zástupců ZO, ale i k dalším přítomným hostům. Předsednický stůl se sedmi členy prezidia a v popředí jednacího sálu část delegátů převážně z Oblastí FS Olomouc a Plzeň „z ptáčích perspektivy“ zachytil Jiří Adolf

Podporujeme změny zákona o dráhách, které mohou zlepšit pracovní podmínky strojvedoucích

Z vystoupení prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovice na březnové CRP

... Na rozdíl od ČD Cargo, které se na zcela liberalizovaném trhu nákladní dopravy „aklimatizovalo“ a jeho pozice se stabilizovala, bojují České dráhy v rámci liberalizace o uhájení své pozice v oblasti osobní dopravy především s nepříznivými úřadními ministerstva dopravy a regionálních politiků.

Ministerstvo dopravy, ale i jednotlivé kraje by jako státní instituce neměly poškozovat pozice národního dopravce. Poptávková řízení (tzv. rozstřely) jsou zcela mimo zákonný rámec výběrových řízení či přímého zadání. Místo toho, aby hlavním kritériem při výběru dopravce byla bezpečnost železničního provozu zajištěná kompatibilitou traťového

zabezpečovacího zařízení se zabezpečovacím zařízením na hnacích vozidlech, preferují objednavatelé dopravy vybavení vozidel například wifi či možností promítání filmů.

Na přelomu měsíců února a března se stal středem pozornosti kompetentních institucí i všech médií nebývale vysoký počet mimořádných událostí, především projetych návštěvníků. Přestože Drážní úřad, Drážní inspekce i management ČD mají jasno, že jde o selhání lidského činitele, je prezidium FS přesvědčeno o tom, že k chybám strojvedoucích dochází z důvodu dlouhodobého přetěžování, a to až u vysokou mírou přesčasové práce, přenesením pracovních povinností zaměstnanců jiných profesí, tak

i špatně organizovanou výlukovou činností a nepřehlednými, zbytečně složitými předpisy.

Na základě pozvání jsme se spolu s viceprezidentem Jaroslavem Vincourem sešli s ministrem dopravy, abychom mu sdělili své podněty na řešení tohoto nepříznivého stavu. Po vzájemné dohodě jsme mu zaslali dopis s návrhem možných opatření, která by měla pracovní podmínky strojvedoucích zlepšit a eliminovat tak vysoký počet mimořádných událostí. Dalším krokem by pak mělo být společné jednání všech zainteresovaných institucí za účasti Federace strojvůdců České republiky.

Velice mě mrzí, že díky tradičnímu zájmu médií pouze o negativní informace byly zcela pominuty zásluhy našich kolegů, kteří

Projedeme zkouškou kolegiality?

Členství v naší profesní odborové organizaci je dobrovolným rozhodnutím každého jednotlivce. Historie Federace strojvůdců sahá hluboko do minulosti, v tom nemáme konkurenci. To samo o sobě však není tématem tohoto mého zamyšlení. V našich stanovách je ale zmíněno něco, co už v současné době je a pravděpodobně i v blízké budoucnosti bude velkou zkouškou pro mnoho z nás. Na mysl mám znění týkající se dodržování odborářské solidarity při prosazování požadavků FSČR. Zejména pak podřízení svého zvláštního práni celku a zachování kolegiálního vztahu k ostatním členům Federace strojvůdců.

Nechci se zde rozepisovat o poslední celostátní radě předsedů základních organizací. Ano, její průběh ovlivnilo několik měsíců se vlekoucí jednání se zástupci strojvůdců z Prahy, která podle mě budou mít svou dohru. Zda pozitivní či negativní, to v tuto

chvilí nedokážu odhadnout. Na obou stranách ale nyní především musí vychladnout emoce.

Ve svém příspěvku chci upozornit na stav, že zejména České dráhy jako zaměstnavatel největšího počtu našich kolegů již reagují na výsledky probíhajících výběrových řízení o provozování regionální železniční dopravy v naší republice. Průběžně jsme informováni o destinacích, kde se již podařilo obhájit ať již celkově či částečně současný rozsah objemu dopravy. Už ale také víme o tratích, kde bude od příštího jízdního řádu nebo až za rok jezdit konkurence ČD.

V tuto chvíli je jisté, že takto vysoutěžené zakázky mají své výherce. Poněkud méně je ale známo, s čím a hlavně s kým budou alternativní dopravci tuto dopravu zajišťovat. Zejména to je velkou neznámou! Ukazuje se, že se chystají anebo již probíhají náborové kampaně i v zahraničí a my se z médií s údivem dozvídáme, že cílem náboru strojvedoucích má být například i Bulharsko!

Předpokládám, že ČD nebudou postupovat podobným způsobem jako v nedávné minulosti na jihu



Čech, kde v podstatě bez boje ztratily zhruba dvě desítky strojvedoucích. Současný objem poptávky po této profesi je podstatě vyšší, a tak očekáváme i v této oblasti soutěž. Ale pojďme k podstatě věci. – To, co nyní zaměstnavatel připravuje, jsou podle našich informací i změny v turnusech tak, aby bylo v maximální míře umožněno strojvedoucím zejména v regionech, kde dojde k celkovému převzetí vozby soukromým dopravcem, setrvat u národního dopravce. Byť s mírou změnou místa nástupu do služby. Nepochybuji, že určitě jsou možnosti, jak tento stav kompenzovat. Nakonec podle informací, které máme, i na jihu Čech u strojvedoucích, kteří „lukrativní“ nabídku vedení GW Train Regio odmítli, tuto domluvu ČD dodržují.

Při možné změně přebíhání současné vozby ovšem může dojít i k ohrožení v úvodu zmíněné základní podmínky naší organizace. A tou je právě onen odstavec stanov Federace strojvůdců, zdůrazňující „podřízení svého zvláštního práni většině (celku)“. A tak můžeme jen doufat, že stanovy této zásady nezvítězí spíše mnohdy tolik neprosaditelná obhajoba mého vlaku, mojí lokomotivy, vagonu či kusu koleje.

Prezidium FSČR na březnové celostátní radě právě ony principy vyplývající ze stanov hájilo a já jsem pevně přesvědčen, že i dodrželo. Je bohužel smutnou skutečností, že na jakýchkoliv projevech naší kolegiality bude vždy parazitovat strana zaměstnavatele, ať už jim bude v budoucnu kdokoli. S úctou

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Odvaha jít s kůží na trh

Pro Zájmy strojvůdce je velkou ctí mít spolupracovníky a dopisovatele, jako je veselský kolega Martin Urbánek. A stejně tak to platí i pro naši profesní odborovou organizaci. Vždyť každý, kdo za několik posledních let alespoň trochu pozorněji četl jeho články, mohl si s velkou pravděpodobností povšimnout jedné důležité věci. – Jen málokdy mluvil jen sám za sebe. Vždy šlo především o výpověď, která shrnovala názory a stanoviska zároveň i naprosté většiny jeho kolegů z Veselí nad Moravou. Ti mu totiž dávají důvěru nejen jako místopředsedovi místní základní organizace Federace strojvůdců,

Ze všech zde uvedených důvodů budeme dle svých možností podporovat ty navrhované změny zákona o dráhách, které mohou zlepšit pracovní podmínky strojvedoucích...

ale také jako svému mluvčímu. Veselští fírové (a nejen oni) za ním prostě stojí a věří mu! A má to své opodstatnění. Martin je jako čestný chlap nejen velmi otevřený jakékoliv seriózní diskusi, ale především pevně odhodlaný (což mu pochopitelně často přináší nemalé potíže) obětavě se zasazovat o věc strojvůdců a celé naší profesní odborové organizace.

Proto jsme takřka nemohli uvěřit vlastním očím, když jsme se seznámili s ohlasy, vlastně spíše urážlivými poznámkami, jimiž tohoto našeho kolegu na Facebooku častovali

Pokračování na str. 2



Atmosféru rokování celostátní rady předseďů základních organizací, konané 28. března, přibližuje také čtvrtice snímků Libora Poláčka. Na záběru vlevo nahoře je část sálu, kde zasedli zejména kolegové z Oblasti FS Praha, a vpravo kolegové zastupující Oblast FS Plzeň (v popředí zcela vlevo je předseda ZO Plzeň a zároveň člen redakční rady Zájmů strojívedce Jaromír Ott). Na snímku vlevo dole předseda ústřední revizní komise FSČR Jiří Hajný přítomným právě vysvětluje navrhované změny ve stanovách Federace strojívedců ČR. Poslední fotografie zachycuje momentku, kdy krátce před hlasováním o usnesení CRP se u mikrofonu sešli předseda ZO FS Česká Třebová Vitek Šedivý (vpravo) a předseda trutnovské ZO a zároveň člen návrhové komise Bohumil Mlejnek



Ochranné pásmo, které nechrání

Přerostlé dřeviny u našich tratí a stromy padající na koleje jsou častým námětem článků v Zájmech strojívedce. Byly jich zveřejněny již desítky. Naposledy jsem na toto téma psal v č. 3/2019 ZS v článku **Jen jedna otázka**. Plzeňský kolega, předseda tamní ZO FSČR a člen redakční rady ZS, Jaromír Ott pak v č. 22–23/2018 ZS v článku **Strojvedoucí – povolání pro dobrodruhy!**

Do problematického právního stavu při odstraňování dřevin u našich tratí zasáhl také Parlament České republiky, když přijal 6. září 2016 zákon č. 319/2016 Sb., kterým byl mimo jiné novelizován zákon o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. Případné spory o kácení stromů za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nyní řeší závazným stanoviskem drážní správní úřad, tedy v případě tratí ve správě SŽDC Drážní úřad se sídlem v Praze 2, Wilsonova 300/8. I o tom jsme v ZS psali.

Jaký je současný stav? Při každém větším závanu větru nebo zatížení stromů sněhem dochází k situacím, které bezprostředně ohrožují bezpečnost železničního provozu. Zejména životy a zdraví přepravovaných osob a personálu dopravců.

Ale budme konkrétní. Nejprve připomenu udáje z č. 3/2019 ZS. Od pátku 11. ledna do pondělí 14. ledna 2019 došlo k pěti případům mimořádných událostí (MU) – najetí vlaku na spadlý strom. 1 x se jednalo o vlak kategorie EX, 3 x R a 1 x Os. Ve **31 případech** vlak bezpečně zastavil před spadlým stromem nebo tato překážka byla zjištěna před jízdou vlaku.

Vítř „řídil“ dopravu i v únoru. Od pátku 1. února do pondělí 4. února 2019 došlo ke třem MU – najetím vlaku na spadlý strom. 1 x vlak kategorie R, 1 x Sp a 1 x Os. Ke čtvrtému případu MU došlo v neděli 3. února, když Os 7608 zastavil před spadlým stromem v km 34,900 tratí č. 160 Plzeň–Žatec mezi Plasy a Mladoticemi. Při odstraňování stromu došlo k pádu dalšího stromu na vlakovou soupravu. Naštěstí bez zranění. V dalších **třiaosmdesáti případech** vlak bezpečně zastavil před spadlým stromem nebo překážka byla zjištěna před jízdou vlaku.

Další kalamita nastala také v březnu. Od pátku 8. do pondělí 11. března 2019 včetně došlo k deseti MU – najetím vlaku na spadlý strom. V dalších

sto sedmdesáti případech vlak bezpečně zastavil před spadlým stromem nebo překážka byla zjištěna před jízdou vlaku. Za čtyři dny toho bylo více než dost! Samozřejmě do zveřejnění těchto řádků v ZS došlo k pádu dalších stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy na koleje...

Na tomto místě je třeba vyslovit vysoké uznání hasičům z HZS SŽDC, ale i HZS ČR a SDH, ale i řadovým zaměstnancům SŽDC a dopravců, kteří se obětavě podíleli na znovuoobnovení provozu na postižených tratových úsecích.

Znalec předpisů při čtení těchto řádků jistě namítne, že strojvedoucí byli nebo měli být zpraveni písemným rozkazem podle článku č. 4107 předpisu SŽDC D 1. V některých případech byli, v některých ne. Dlužno ovšem dodat, že rozkaz podle čl. 4107 vytváří pouze alibi pro provozovatele dráhy a přenáší odpovědnost na jiného. Nijak však neřeší stále se opakující případy pádů stromů.

Co dodat k předchozím řádkům? Všechny stromy rostly v ochranném pásmu dráhy (viz § 8 odst. 1 zákona o dráhách) a v dopadové vzdálenosti od kolejí. Zákon o dráhách hovoří jasnou řečí: *Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení... Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování.* (Viz § 22 zákona o dráhách)

Zde popsaná situace a také již zmíněná dlouhá řada článků zveřejněných v uplynulé době na stránkách Zájmů strojívedce svědčí o **dlouhodobě trvajícím a opakujícím se selhávání systému zajišťování bezpečnosti provozu na tratích ve správě SŽDC**. Bude se tímto neúnosným stavem konečně někdo vážně zabývat?!

Odvaha jít s kůží na trh

Dokončení ze str. 1

diskutér M. Z. a M. J., když „hodnotili“ článek „Není všechno zlato, co se třpytí“ z letošního páteho vydání našeho časopisu. Připomeňme, že v něm šlo o reakci na nabídky, jež nyní alternativní dopravci na železnici směřují k strojvedoucím, aby je získali pro zajištění svých provozních výkonů, které se jim podařilo získat nejen v některých krajích, ale i v dálkové dopravě. Říká se tomu liberalizace. A zejména těm, kdo si v očekávání „lepšíh zítřků“ našich drah poněkud naivně nasadili růžové brýle, nyní prostě začíná vadit, když se o těchto věcech otevřeně diskutuje!

Vůbec ale nejde o to, že by i zmínění pánové neměli právo vyjádřit svůj nesouhlas anebo odlišný názor. Ten daleko vážnější problém spočívá v tom, jakým způsobem tak učinili. Když pomineme některé vulgarismy, nebylo možné si nevšimnout, že své výstupy vedle osobních invektiv proti pisateli článku využili především také k nesmyslným útokům proti Federaci strojívedců.

A podezřívá zrovna Martina Urbánka, že právě z pozice místopředsedy základní organizace FS se snaží skládat komplimenty národním dopravci jako svému zaměstnavateli?

Tak to už je vyložený nesmysl vyvolávající smutný úsměv. Osobně neznám nikoho jiného, kdo by si nyní na ČD více vytrpěl za to, že se nezištně snaží pomoci svým kolegům a spolupracovníkům, svůj odborové organizaci. Připomeňme si jen loňskou kauzu jiných článků otištěných v Zájmech strojívedce, kdy mu za ně svoji osobní pozornost věnovali dokonce i někteří členové představenstva ČD (hrozilo se mimo jiné i „žlutými kartami“). Brněnský vrchní přednosta DKV se ho pak vydal osobně kázeňsky řešit až do Veselí nad Moravou, aby ho ještě předtím týž den odvolal z výkonu služby strojmistra. A tehdejší místopředseda představenstva Ludvík Urban si udělal čas dokonce i na osobní setkání nejen s ním, ale také s dalšími takřka třemi desítkami veselských kolegů, kteří Martina na toto jednání v Brně ve svém osobním volnu přijeli podpořit.

Něco tady prostě nehraje. Cítíte také ten rozdí? Rozhodně je snazší jen lacině kritizovat a pomlouvat. Na druhé straně ale jen málokdo z nás dokáže v zájmu jiných svých kolegů a své životní profese jít se svojí kůží na trh!

Libor Poláček
odpovědný redaktor ZS

Co nám komplikuje práci

Stav našich hnacích vozidel bývá často problematický. V praxi to pak znamená, že co směna, to problém. Jsem přece v první řadě strojvedoucí a ne mechanik! Nejde jen na tratě řešit ty samé závady, které dílna opomenula odstranit. Neustále se opakující odpovědi v knize oprav – *V depu OK. Neprojevilo se!* anebo *Provedeno*. – jsou k vzteku, když jen co se vlak rozjede, znovu se jako zázrakem projeví a strojvedoucí už zase nemůže vykonávat službu tak, jak má. Moje povinnost je sledovat trať, návštěvnicka a bezpečně vézt vlak. Ne řešit závady, kdy se netopí, nefadí, nechladí atd.

Jak je možné, že se kniha oprav nedostane ke strojmistru? Při odstavení na malou opravu (MO) se dozvím, že už to nemám (nemusím) reziposovat, protože oprava je hotová a HV je bez závad. Prostě jsme si zvykli pořádně něco zachraňovat, přebírat hnací vozidla, která by vlastně ani neměla vyjíždět z depa. Často si říkáme: *Proč? Poděkuje nám někdo? Dostaneme za to něco na přilepšenou?* – Nic z toho! Jen si tím sami sobě děláme problémy. Při mimořádné události pak vyšetřující orgány nezajímá, že jsme měli problémy s HV a odvádělo to naši pozornost od výkonu služby. Zajímá je jen to, co jsme udělali, abychom vzniklú MU zabránili nebo co nejvíce zmírnili její následky.

Další kapitola sama pro sebe, to jsou někteří výpravčí, dispečeri a posunovači. Často jsou bohužel bez základních znalostí předpisů! Při sepisování příkazů vlaku se člověk někdy až nestačí divit. Kontrola spojení při vjezdu do zastávky nebo stanice také dokáže pěkně nazlobit. Ostatně stejně jako uvádění v omyl, nepřesné informace, výpravy proti návštěvníku v poloze stůj a mnoho dalšího. To všechno odvádí pozornost strojvedoucích od sledování tratí a návštěvnicka. Kolikrát jsem slyšelo od posunovačů anebo členů vlakového doprovozu: *„Neboj se. Opři se do toho. My tam snad nedojedeme. Jed! Nejsi tu jen ty. Nemám čas!“* Toto ke klidu strojvedoucímu rozhodně nepomůže. Předávání návštějí, závazné slovní znění je ale nemáme učit, mají to přece znát!

Jaké je to jen překvapení pro posunovače, který se dozví, že vedoucí posunu je strojvedoucí. Posunovačů máme málo, takže je asi jedno, že jejich kvalita je mizerná. Bereme každého. Stačí, že to chce dělat. Dáme mu oranžové montérky, kanady a „bojuj“. Nikoho už ale nezajímá, že často suneme do peronů na obsazené koleje s vlaky, v kterých už sedí nic netušící cestující.

Pohodě v práci nepřispívá ani arrogance některých vedoucích pracovníků, které nezajímají starosti a problémy obyčejného strojvedoucího: *„Proboha co chceš? Bud' rád, ve máš práci. Tak drž hubu a dělej. Strojvedoucích (čísle) máme dost a další (už ale jen číslo) si během tří měsíců připravíme.“*

V poslední době se objevuje zvýšený počet mimořádných událostí nedovolená jízda hnacího vozidla za návštěvnicka zakazující jízdu. Máme smutnou zkušenost, že jen málokdo z manažerů se zajímá, proč se to tak děje. Mnozí z nich, když už přijdou na schůzi odobru, tak je zajímá jen jedno. – Jak se co nejlépe vyhnout nepřijemným otázkám a co nejdříve pak odejít, aby se už nemuseli dívat na ty strané, unavené obličje.

Tak tedy vezměme, že k těm mimořádným událostem dochází, protože jsme jen lidi. Jsme omylní, nejsme stroje, ani ta ČÍSLA. Jsme často velmi unavení, máme svoje životy, problémy a ne vždy lze všechny starosti s nástupem na směnu hodit za hlavu. Navíc nebezpečí na nás číhá doslova všude. Jednu nohu proto máme takřka pořád v kriminále. Každý z nás ví, že projete návštěvnicka je dřív, než člověk luskné prstem. Všichni ale chceme svoji práci dělat co nejlépe, nikdo nechce projíždět návštěvnicka a riskovat tím zdraví či dokonce život svůj ani cestujících. Je přítom ale smutné, že do spousty problémů nás ale často dostane někdo úplně jiný.

Strojvedoucí je prostě ten poslední, který může zabránit neštěstí, ale také je tím prvním, který schytává rány. Naši práci provázají stále častější střety na přejezděch, překážky v kolejisti, agresivita cestujících a další problémy. Naše profese je v mnohém specifická a náročná. Máme obrovskou zodpovědnost a to si také dobře uvědomujeme. Máme v rukou spoustu lidských životů. Ať už vozíme lidi nebo náklady, jsme všichni na stejných kolejích.

Chťe! bych především apelovat na všechny kolegy, aby drželi při sobě a stáli za svojí odborovou organizací. Svě pracovní podmínky totiž zlepšíme jen tehdy, když budeme jednotní.

Chlapi, a dnes už vlastně i mnohé kolegyně, platí a bude stále platit – jen a jen Vlastní silou!

Martin Konečný
základní organizace FS
Veselí nad Moravou

Na rizika upozorňujeme a žádáme nápravu!

V souvislosti s právě probíhajícím procesem projednávání novelizace zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách oslovil prezident Federace strojívedců ČR Jaroslav Vondrovič v uplynulých dnech poslanca Parlamentu České republiky. Ve svém dopise upozornil na nutnost **ochrany lidských životů a majetku při provozování dráhy a drážní dopravy před rizikem pádu dřevin z obvodu dráhy a z ochranného pásma dráhy do kolejíště**.

K obsahu tohoto důrazného a podnětného apelu naší profesní odborové organizace se v Zájmech strojívedce ještě vrátíme konkrétněji.

Už před lety zasedli... a my to dnes sklízíme

V poslední době jsme ve sdělovacích prostředcích a na webových informačních portálech mohli opakovaně registrovat, že se dále prohlubuje nedostatek strojvedoucích. Situace je vlastně kritická, jelikož v nejbližších třech letech se očekává odchod velkého počtu našich kolegů na zasloužený odpočinek. Připomeňme, že zvláště v 90. letech se ve vlně všeobecného propouštění, útlumu osobní dopravy a naprostého propadu dopravy nákladní necitila žádná potřeba starat se o to, kdo bude vést vlaky za nějakých patnáct či dokonce dvacet let. To prostě nikoho nezajímalo. Nyní se ten nezáměr vrátil zpět jako pověstný bumerang. A úder je to více než drtivý.

Když na podzim 2002 opět otevřeli v Ústí nad Labem první kurs strojvedoucích, bylo to snad pro jedenácti či dvanácti letech. Už tehdy skolitelé upozorňovali na to, co přijde. Na budoucí masivní odchod strojvedouců do důchodu a neexistující personální rezervy, které by je mohly nahradit. Nyní je vlastně už jedno, kdo za to může, a ten, kdo zastavení výchovy strojvedouců kdysi prosadil, zůstane navždy neznámý. Bohužel nikdo nepředvídal, že zvláště nákladní doprava se opět vzhopí a že i osobní doprava nabude do té doby nevidaných rozměrů a soukromí dopravci, kteří si své strojvedouče – až na malé výjimky – sami nevyučovávali, budou poměrně úspěšně do svých řad přetahovat strojvedouče z řad ČD či ČD Cargo.

Zejména „starší“ kolegové, se kterými mám možnost se potkat, se ale dnes chytají za hlavu, když dojde řeč na téma zácvek. Uvolnění kritérií pro výchovu strojvedouců, pro výkon naší náročné profese, je prostě devastující. Mnoho z toho, co kdysi bylo nekompromisně požadováno, už neplatí. Nyní jezdí každý, kdo má ruce, nohy a rozpozná červenou od zelené. A ani to už není pravda, jak před nedávnem psal jeden kolega o tom, jaké poměry a jaká kvalita vládné například u jihočeského soukromého železničního dopravce. Až na vzácné výjimky

„zácvekanti“ nejeví žádný zájem o technickou stránku věci. Nic je nezajímá, snad kromě mobilního telefonu a sociálních sítí. Jejich zodpovědnost je často na katastrofální úrovni. Když jsem se o tom bavil se „cvičným“, jen pokrčil bezradně rameny a řekl něco v tom smyslu: „No jo, my to víme, ale někdo jezdit musí, nikoho jiného nemáme.“

A takoví kandidáti strojívedcovské profese pak chodí i ke zkouškám, a protože je zřejmé, že strojvedoucích je nedostatek, ty zkoušky – i když na druhý či třetí pokus – stejně udělají. Lépe řečeno, nechají je, aby je udělali, protože nikoho jiného přece nemáme. Dávno je ztracena čest vykonávat toto povolání. Jen minimum z nových strojvedoucích zajímá, v jakém stavu lokomotivu přebírá a už vůbec je nezajímá, v jakém stavu ji předávají dál svému kolegovi, nebo když ji odstavují.

Zato ale během směn často volají strojvedoucí na dispečerském nástupu, že jim to nějak nejede, že fouká vzduch, že jim tam cosi bliká, cosi tam houká... A tak kolega na dálku radí, aby si nový „řídil“ kolejového vozidla“ zapnul VZ, nebo aby si odbrzdil ruční brzdou, když mu tam cosi smrdí a i když má kopyto na doraz, ono to moc nejede. Také doporučí, aby se podíval na teplotu vody či oleje... „A kde to najdu?!“ byla prý odpověď. Případně se radí, aby nešťastník zapnul trvalé chlazení, aby šel zkontrolovat ochranné relé atd. S tímto tedy „máte

tu čest“ jezdit, takoví na kolejích jedou proti vám, tohle je budoucnost naší profese!

„Víš, on ale nikdo jiný není...“ Na taková slova „cvičného“ mě napadá jen známý slogan, a sice že *Kdo uteče, ten vyhraje!* Přiznejme si, že naše povolání dnes není zrovna atraktivní a dosud není ani spravedlivě ohodnocené. A tak nemáme zaručené, že do našich řad získáme kvalitní posily, za které se nebudeme muset stydět. Slogany z náborových plakátů na nástupištiích o možnosti organizovat svůj volný čas či terak získat nějakých pět týdnů dovolené jsou jen prázdnou frází, která má daleko k pravdě. Většina zaměstnavatelů dnes už dává pět týdnů dovolené, někteří i víc, a to po vás často ani nechtějí soboty, neděle, noční a (omlouvám se za to slovo) buzeraci typu ZOZ. Nazýváme věci pravými jmény. Každý, kdo umí jen trochu počítat, se pak takovému povolání zdaleka vyhne.

„Proč jdeš dělat na dráhu, proč strojvedoucího?“ byla otázka na jednoho z uchazečů. „No, já jsem si říkal, že by mne to mohlo bavit.“ Co máš za školu? „Obchodní akademii.“ „Co víš o dráze a provozu na dráze?“ „Že vozíte lidi a já bych chtěl jezdit na ičečkách. Nejsm tady proto, abych jezdil na lokálce s reginou.“ Mám pokračovat dál?

Zaměstnavatelé už nemají kde brát, a tak ani padesátiletý uchazeč o naši profesi dnes bohužel není žádnou výjimkou. Zoufalství dosahuje swnou vrcholu. Až tak jsme dopadli. A možná bude hůř. -RK-

Vážení kolegové a vy ostatní, kteří čtete tyto řádky, dovolte mi krátkou noticku, za kterou budete cítit do značné míry i moje emoce. Omlouvám se za to, ale nemohu jinak.

Jeden kolega mi nedávno pobaveně sdělil, že našel na motorovém voze zapomenutou propisku. Co je na tom „zábavného“? – Bylo na ní skřtnuté logo FSČR a zároveň vyvedený nápis „NE ODBORŮM!“

Fakt, že někdo investoval vlastní prostředky

Nic moc „zábavného“

do výroby takové propisky, mě přivedl do šoku. A vůbec ne z toho důvodu, že se její majitel distancuje zrovna od naší profesní odborové organizace, ale že se zřiká odborů jako takových. Takže dovolte, vy všichni odborové neorganizovaní, několik dotazů.

Uvědomujete si, že využíváte výhod, které vám právě odbory vydobyly? Bijete se v prsa, že odbory jsou něco výsměchu hodného, ale budete mezi prvními, kteří se ozvou, pokud zrovna u vás dojde k porušení podnikové kolektivní smlouvy!

Jste si vědomi toho, že nebyť odborů, bude se k vám podnik chovat striktně podle zákoníku práce? Mohli byste zapomenout na zkrácenou týdenní normu, stejně jako na volné víkendy a na spoustu příplatků, které generuje právě PKS.

Nelíbí? Pochopitelně. Pánové, vy, kteří budete svůj obraz na snaze zesměšnit úlohu odborových organizací, nejste pro mne nic jiného než propodnikoví oportunisté nebo rovnou hlupáci.

Jiří Morávek, předseda ZOFS Šumperk

Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou při výkonu povolání – důležité změny!

Vážení kolegové, v případě pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou při výkonu povolání došlo k několika důležitým změnám.

• Na příští pojistné období, tedy od 1. června 2019 do 30. května 2020, nebyly zvýšeny

částky za pojištění v jednotlivých kategoriích. Nově bylo ale dojednáno pásmo I. na maximální výši, kterou zaměstnavatel může podle příslušného ustanovení zákoníku práce přepřesat zaměstnanci k náhradě, a to v případě 4,5násobku až do 350 000 Kč.

• Rovněž byla upravena spoluúčast pojistníce v případě, nečerpali-li v posledních pěti kalendářních letech žádné pojistné plnění. Spoluúčast byla v dohodnutém „Dodatku ke smlouvě FSČR s HVP“ v tomto případě snížena ze současných 10% (maximálně 1 000 Kč) na nově 5% (maximálně 500 Kč). Celostátní rada předsedů, která proběhla 28. března, vzala na vědomí vytvoření Fondu náhrady škody HVP, kdy spoluúčast v případě splnění podmínky předchozích pěti let bez plnění z pojistky HVP bude nulová.

V této souvislosti Vás všechny ale upozorňujeme na skutečnost, že současná evidence pojištěnců v porovnání s aktuální výši průměrného výdělku strojevedoucích napovídá, že existuje reálná možnost, kdy mnozí naši kolegové jsou v současné době podpojištěni!

S ohledem na zde uvedenou skutečnost Vás žádáme, abyste v nadcházejícím pojistném období, kdy budete obnovovat svoji „pojistku“, si sami překontrolovali, na kolik jste aktuálně pojištěni, a případně si zvolili dostatečnou variantu svého nového pojištění. Případný rozdíl při tak zvaném „podpojištění“ padá pouze na vrub samotného pojistníce a není jmožné v žádném případě hradat ani ze strany pojistovny či některého z fondů FSČR.

Miloš Brunner

leťák a padesátník s trochu radikálním názorem, ale korektnost je na nic ...

Jaroslav Vincour
viceprezident FSČR

Stav výstavby a provozu ETCS na české železniční síti

Vzhledem k tomu, že se v tisku v poslední době objevily různé nepravdy ohledně stavu výstavby a provozu ETCS na naší železniční síti, jsem přesvědčen, že nastala doba seznámit veřejnost, jak to skutečně je.

V současné době je na české železniční síti vybavena stacionární částí systému ETCS trať Kolín–Česká Třebová–Brno–Břeclav–st. hranice SK/A. Od 1. ledna 2019 zde probíhá již 3. etapa ověřovacího provozu, jejímž účelem je primárně provozní ověření začlenění nového evropského vlakového zabezpečovače typu ETCS do celkového systému řízení provozu včetně ověření příslušných předpisů a v rámci níž je možný provoz vozidel pod přímým dohledem systému ETCS.

Přes to, že dlouhodobě byl prezentován požadavek na zahájení provozu pod dohledem ETCS s odkazem na připravenost dopravců nasadit do provozu svá ETCS vybavená vozidla, doposud se k tomu žádný z dopravců nepřihlásil a nezahájil žádné kroky, které by

možny věst k tomu, že jeho vozidlu bude vstaven příslušný PZ – Průkaz způsobilosti, který mu jízdu pod dohledem ETCS jako jediného VZ umožní.

Do konce tohoto roku bude dokončena stavba ETCS na 2. koridoru v úseku Petrovice u Karvíně–Přerov–Břeclav. Dále již probíhají stavby ETCS v úseku Kolín–Kralupy nad Vltavou na trati do Děčína včetně spojky Běchovice/Libeň–Malešice–Hostivař, v úseku Česká Třebová–Přerov a na 4. koridoru do Českých Budějovic v úseku Praha–Uhřetěves–Vošovice.

Bohužel ale pokulhává vybavení hnacích vozidel systémem mobilní části ETCS. Plně vybavení mají zatím jen hnací vozidla Siemens Vectron, některá z vozidel Traxx firmy Bombardier a rakouské railjety. Žádné z těchto vozidel provozovaných na našich tratích ale prozatím nemá již zmíněný průkaz způsobilosti a ani jejich majitelé doposud nezahájili kroky, které by vedly k homologaci těchto zástaveb.

Neustále nové aktualizace technické specifikace interoperability v oblasti řízení a zabezpečení (TSI CCS) si vyžadují a vyžadují další vývoj, testování a schvalování, což vztahuje ovlivňuje průběh výstavby ETCS a u stavěb dochází ke zpoždění uvedení do provozu.

Tento problém se týká všech železnic v Evropě. Je zcela evidentní, že systém ETCS i přes své dětské nemoci nahradí národní vlakové zabezpečovače v Evropě. ETCS si mimo jiné vyžadá i mnoho dopravních a technických změn, což také souvisí se změnou chování a návyků provozních pracovníků.

ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Archiv a knihovna ČD

Víte, že knihovna ÚTKD (Ústřední technická knihovna dopravy) v Kralupech nad Vltavou soustřeďuje a nabízí široké veřejnosti více než 120 tisíc českých a zahraničních svazků knih a ročníků časopisů s dopravním, především železničním tématikou k prezenčnímu studiu? Z toho knihy a časopisy mladší padesáti let i k absenční výpůjčce. Otvírání doba knihovny: úterý 12–15 hodin, středa 9.30–15.30 hodin, čtvrtek 9.30–12.30 hodin. Adresa: **Poděbradova ul., 278 01 Kralupy nad Vltavou**, e-mail: **knihovna@gr.cd.cz**; web: **www.odis.cd.cz/knihovna.asp**.

Do Království železnic s 30% slevou!

Navštívili jste již expozici železničních modelů, zcela unikátní projekt Království železnic? Najdete ji v Praze na Andělu, ulice Stroupežnického 23. Díky spolupráci naší odborové organizace s Královstvím železnic mají členové Federace strojevedoucích možnost uplatnit při zakoupení své vstupenky dokonce hned třicetiprocentní slevu! Bližší informace o akcích pro návštěvníky, ale i právě aktuálních speciálních výstavách najdete na www.kralovstvi-zeleznic.cz.

Zdeněk Herzog
ZOFS Brno–Maloměřice

Závist nebo diskriminace?

Můj článek o důchodcích v tumusech (Zájmy č. 21/2018) vyvolal prý velký ohlas na Facebooku. Nemám tuto sociální síť, takže nemohu posoudit. Ale že je to téma výbušné, je jasné. Jeden kolega dokonce chtěl na redakci ZS podat trestní oznámení. Záporné i kladné reakce kolegů vyšly v následujících číslech Zájmy, které jste jistě četli. Osobně mi pár kolegů vyjádřilo podporu, pár se mnou nesusouhlasilo, a jeden důchodce, kterého jsem „vyhodil“ z tumusu, se mnou nemluví. Takový je osud, když člověk projeví názor veřejně a s podpisem. To, že se konečně v naší jednotce zavedlo pravidlo, že důchodce bude v tumuse, jen když je tam místo, považují za správné.

Myslím, že dokážu pochopit důvody, proč někteří chtějí pracovat, i když mají už nárok na důchod: „*To jsem už jako odepsaný do starého železa? Tak se necítím. „Celý život jsem měl jen práci, na žádné koničky nebyl čas, co já teď budu dělat? „S tou mojí babou doma nevydržím. „Misto vnučat jsem si pořídil v padesáti nové děti a musím je ještě podporovat na studiích. „Konečně nemusím, ale můžu do práce chodit. „Když mne naštvou, můžu kdykoliv odejít. „Oni mne potřebují, teď vedení vrátím, jak se po celou dobu ke mně chovali, a budu si diktovat podmínky. „Mě ta práce opravdu baví a zdraví zatím slouží.“*

Ale to jsou všechno osobní rozhodnutí daného člověka a nevidím důvod, proč by kvůli tomu měl trpět někdo jiný. Když chce pracovat přes důchod, a máš to štěstí, že sis zdraví neznehutová, pracuj, ale jako leťák! Užij si to se všim všudy. A ulev kolegům, kteří to štěstí se zdravím mít nebudou a sotva důchodu dožijí.

Kolega z výboru ZO mi vytkl, že diskriminuji lidi kvůli věku. Tak se ptám, jakým právem diskriminujete kolegy, kteří mají stejné zkoušky, stejné seznání jako důchodci? Proč má někdo turnus den, noc, za měsíc 10 dní volna a jiný má za měsíc jednu denní a pak samé noční?! Jakým právem z něho děláte netopýra a ničemní osobní život?

Hrajeme si na systém „mazácké vojny“. Podle čísla bude zařazení. S tím souhlasím. Mladí ať zapomenou, že rok po zkouškách poletí s rychlikem. Ale když mazák na vojně „dostříhal metr“, tak šel. A když náhodou přelsthoval, tak žádné výhody neměl. To by si měli všichni připomenout. Když v 90. letech bylo strojevedců nadbytek, jak se vám všem

abych něco nepodělal. Naučili jsme se mnohá rizika přehlížet či podceňovat, abychom se tím bránili před zblázněním.

Ale vážení politici, strojevedoucí není jediným, kdo za všechno může. Ono těch okolností bývá mnohem víc. A lidé, kteří se na nich více, či méně podílí, si většinou na tu toaletu či na kávu dojít mohou. Ale pozor! Předpis je předpis! Nemáš správně vyplněnou brzděnou? – Flastr! Není zapnutý rychloměr, nebo máš špatně založený proužek? – Flastr! Ale ten papír vlak nezastaví. Je to jen fira, který má ruku na brzdu. Je to ten poslední, který mnohým úrazům a škodám může předejít. Má to dokonce za povinnost, ať chybu udělá kdekoli. Od výpravčích až po techniku. A když se to povede, tak se vlastně nic nestalo. Když se to nepovede, je tu minimálně spoluúčast na mimořádné události.

Opravdu si někdo myslí, že sofistikovanější postihy nám přidávají na klidu a pozornosti? Když strojevedoucí ví, že má zpoždění, které bude muset zdůvodňovat a možná za ně bude i „odměněn“, k tomu sleduje soupravu, průvodčí, dveře a do toho volá dispečer, proč už nejede!? Téčko a bere za to. A ejhle! Nebylo postaveno! Jak to mohl přehlédnout?!

Výpravčí s výpravkou mizí v nenávratno. Kdo bude sledovat odbavení? Fira. Po objektu soupravy mašinu zavěsí kdo? Strojevedoucí. Ten si i připojí topné spojky a vše ověří. I na to bývali kdysi lidi. Každá profese, která na dráze zmizela, přidala další povinnosti strojevedoucímu. Spoustu věcí, na které bývali lidi, dnes má v povinnostech jen a jen strojevedoucí. Konečně je to jediný, ke všemu (!) kvalifikovaný zaměstnanec na vlaku. Mnohdy i k prodeji jízdenek.

Možná i u Třemošnice by to dopadlo lépe, kdyby na manipulaku někdo viděl i doleva. Kdo ví? Ano pak se jen strohým úředním jazykem řekne: „... nerespektoval návěst stůj“,



Se strojem 150 222-8 se od GVD 2018/2019 můžeme setkat na rychlicích Hradečan mezi Prahou a Hradcem Králové. Snímek Jaroslava Krupičky byl pořízen prvního dubna v Nymburku, kdy lokomotiva byla v čele R 929

O zákonech dobrých i horších – V.

V minulých úvahách o zákonech dobrých i horších jsem konstatoval, že je zajímavé sledovat v běhu času a měnících se společenských a politických poměrů počet přijímaných zákonů a ostatních právních předpisů. To dokládá následující tabulka:

Rok	Položek ve sbírce zákonů	Přijato zákonů	Rok	Položek ve sbírce zákonů	Přijato zákonů	Rok	Položek ve sbírce zákonů	Přijato zákonů
1920	697	208	1950	207	69	2000	505	149
1921	508	130	1951	130	22	2001	501	96
1922	415	125	1952	110	39	2002	590	149
1923	270	59	1953	115	16	2003	498	86
1924	319	94	1954	65	13	2004	700	160
1925	274	48	1955	68	22	2005	554	101
1926	259	45	1956	74	34	2006	626	139
1927	190	40	1957	82	33	2007	393	65
1928	229	43	1958	95	31	2008	486	113
1929	193	29	1959	82	31	2009	492	114
Celkem	3354	821	Celkem	1028	310	Celkem	5345	1172

Z první části tabulky – léta 1920 až 1929 – je patrné, že po tragickém období I. světové války a při vytváření demokratického státu bylo v prvních letech jeho existence přijímáno značné množství zákonů i jiných právních předpisů. Postupem let jejich počet klesal. Přijímané zákony byly pečlivě zpracovány a lze říci, že posilovaly postavení nového státu ve prospěch jeho občanů.

Rada zákonů se dotýkala železniční dopravy. Například zákon č. 124/1923 Sb. pojednával o nabytí Buštěhradské železnice státem. Kupní cena byla 34 403 600 tehdejších korun. Zákon č. 168/1924 Sb. řešil výkup místní dráhy Holíč–Hodonín. Zákonem č. 156/1925 Sb. stát nabýval 48 místních drah. Pro stručnost uvedu je čtyři: Domažlice–Tachov, Kostelec–Telč, Svitavy–Polička a Vsetín–Velké Karlovice. Zákon č. 158/1925 Sb. byl o nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy (KBD) československým státem. Tak bylo postupně vybudovány jednotné Československé státní dráhy, které patřily v meziválečné Evropě k předním železničním správám.

Dnes patří celostátní i regionální tratě (až na výjimky) státu a funkci vlastníka zastává SŽDC. Tato státní organizace je také provozovatelem dráhy ve smyslu § 11 a následujícího platného zákona o dráhách. Jiné je to u dopravců. Těch působí na síti ve správě SŽDC celkem 104 (stav XII/2018), z nichž 28 může provozovat osobní i nákladní dopravu a zbytek jen dopravu nákladní. V současnosti má platnou licenci strojevedoucího v ČR celkem 9565 osob (§ 46b a následující zák. o dráhách). Dopravcům chybí cca 300 strojevedoucích (stav II/2019). Na otázku, co by tomuto stavu řekl odborník z ministerstva železnic a ti, kteří řídili ČSD v době I. ČSR, nám nikdo neodpoví. Rozhodně by museli být zděšení stavem, jak rychle dnes „vyrobíme“ nového strojevedoucího. A také „lanafením“ strojevedoucích Českých drah a ČD Cargo ze strany soukromých dopravců.

Ale odbočme na chvíli z kolejí tehdejších státních drah. Výhybka je přestavena na vlečku do pivovaru. Nařízením vlády č. 301/1920 Sb. byly stanoveny nejvyšší ceny piva. Prodej piva za ceny vyšší než stanovené citovaným nařízením byl zakázán. A také trestán podle zákona č. 568/1919 Sb., o trestání válečné

lichvy. Pachatel se dopustil správního přestupku a bylo možno jej potrestat vězením od jednoho týdne do šesti měsíců. Vedle trestu vězení bylo možno uložit i peněžitou pokutu až do výše dvaceti pěti tisíc korun. Nevím, co by na takové právní předpisy řekli někteří dnešní prodejci, kteří na různých akcích prodají nedotočenou „desítku“ v kelímku za 50 i více korun. Trhovecká (rozuměj tržní) ekonomika dokáže divy...

I v době I. ČSR existovala „nesmrtelná“ byrokracie. Jistě ne v dnešním rozsahu... Opatření proti ní stanovoval zákon č. 286/1924 Sb., o úsporných opatřeních ve veřejné správě. Dovoluji si citovat jeho § 1: *Úkoly státu budtež zásadně omezeny na míru, kterou nezbytně vyžaduje životní zájem státu a obyvatelstva.*

Podepsání pod tímto paragrafem byli vedle jiných ústavních činitelů prezident T. G. Masaryk a předseda vlády Antonín Švehla. Nebylo by na škodu, aby si tento zákon naši dnešní zákonodárci pečlivě prostudovali.

Příště o dalších dobrých i horších zákonech.

Vladimír Selucký

Strojevedoucí – zbraň hromadného ničení

V poslední době se na nás strojevedoucí zaměřil snad celý svět. Není dne, aby se neprezentovala nějaká mimořádná událost na železnici. Není zpravodajství, v kterém by se „odborníci“ zejména z politické sféry nevyjádřili ke zvýšené neohodnotě. Není hodiny, aby se laická veřejnost nevyjádřila ke statusům na sociálních sítích. Jsou to stovky příspěvků, které ve velké míře hodnotí železnici jako zbraň hromadného ničení. S národním dopravcem se musí zatočit podobně jako s kůrovcem. A já jsem nábojník v tom železničním „mašinkvěru“, a je jen otázkou, kdy i já budu vystřelen.

Celkem by mě zajímalo, zda se někdo z odpovědných politiků zabýval situací přepracovaných, unavených železničářů dříve, než se toho chopili novináři. Nehoda, která vše spustila, byla navíc natolik kuriózní, že si přímo říkala o medializaci (ujetí motorového vozu u Velkého Meziříčí).

Bohužel i po mediální kampani se odpovědní nějak „válí“ ve své nevědomosti. Vymýšlí bodové systémy, kamery na lokomotivách a jiná opatření pro zvýšení bezpečnosti. Každý, kdo někdy seděl za kontrolérem, moc dobře ví, že když způsobí MU, tak jde okamžitě z mašiny, ještě dříve, než se vlastně zjistí, co se stalo. Pokud jde o drobné chyby a neplnění předpisů, pak se odeberá osobní ohodnocení. A proto budeme vymýšlet body, které ještě prohloubí stres a napětí při výkonu práce?

Přitom nikdo nepočítá, kolik času je na obrat soupravy či přepřah. Pokud ano, tak v klidu bez stresu změní čistý čas. Nikdo za psacím stolem se neptá, kdy si fira může dát něco tak samozřejmého, jako pauzu na kávu. Nikdo neřeší, kam si fira odskočí na záchod. Jestli může kdykoli odejít, nebo musí počkat do perónu a jít před mašinu. A nikdo nezná ten ze všech stran dotírající stres. 12 hodin v napětí,

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 rezervací systém.

Na www.svetem.eu

ubytování u moře.
Itálie – Kalábrie
od 6 000 Kč/týden 4 osoby,
Černá Hora od 200 Kč osoba/noc.
Tel.: 604 953 467

Vzpomínková cyklojízda – společně k pomníčku v Malé Morávce

Dne 15. května 2019 se koná XIX. ročník **Vzpomínkové cyklojízdy**, věnované památce našeho kolegy, při tragické nehodě zesnulého krnovského strojvedoucího Pavla Trojka. Tradiční společenská a sportovní akce je pořádána základními organizacemi Federace strojvedouců a OSŽ Krnov.

Společný odjezd k pomníčku v Malé Morávce v 10:30 hod. od žst Bruntál. Sráz k uctění památky v 12:00 hod. Občerstvení je zajištěno v penzionu Mariana v Rudné pod Prádemem.

Přesuny do Bruntálu: ● nejdřívejší na kole v 9:00 hod. od žst Krnov; ● méně zdatní vlakem v cca 9:40 hod. z Krnova do Bruntálu; ● ostatní účastníci dojedou dle svých možností k bruntálskému nádraží do 10:30 hod.; ● turistické vlakem v cca 9:40 hod. z Krnova do Malé Morávky. Návrat vlaku z Malé Morávky mezi 14.00 a 15.00 hod. Jede se za každého počasí. Případné dotazy zodpoví Luděk Janešik na tel. č. 725057518.

Ukončení a zhodnocení akce po dojezdu do Krnova v restauraci PENZION ESO.

Tato jízda se koná za plného provozu a každý účastník jede na vlastní nebezpečí!



Rovnou šedesátku oslavil 11. dubna náš kolega a člen základní organizace FS Všetaty, strojvedoucí **Jan Kudlíčka**. K životnímu jubileu mu blahopřejí a do dalších let spokojenosti, úspěchů v práci i osobním životě a zejména zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z všetské ZO Federace strojvedouců

Společenská rubrika

Devátý březen byl dnem, kdy své významné životní jubileum 70 let oslavil náš kolega **Arnošt Středa**. Pětasedmdesátiny 12. dubna slavil kolega **Lumír Volný**. Oba jubilanti jsou ze základní organizace FS Letohrad, jejíž výbor a ostatní členové jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí spokojenost, pohodu a hlavně zdraví.

Dne 24. dubna oslaví své padesátiny náš kolega **Libor Marčíšovský**. Do druhého půlstoletí spokojeného života mu jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a všichni členové základní organizace FS Suchdol nad Odrou.

V druhém měsíci letošního roku oslavili svá životní jubilea tito naši kolegové ze základní organizace FS Pardubice: strojvedoucí **Petr Vozenílek** 27. února 50 let, strojvedoucí **Milan Jarý** 5. února 55 let, strojvedoucí **Petr Jehlička** 16. února 55 let, strojvedoucí ve výslužbě **Václav Kurka** 17. února 65 let a strojvedoucí v.v. **Miroslav Kohout** 4. února 75 let. Výbor a členové pardubické ZO Federace strojvedouců jim dodatečně (*původní mail poslaný do redakce ZS se bohužel někde zatoulal*) blahopřejí a ještě do mnoha dalších let života přejí hodně štěstí a zejména pevné zdraví.

V dubnu oslavil své šedesáté narozeniny **Vladimír Košár** a 55. narozeniny **Vratislav Zabil**, strojvedoucí ČD provozní jednotky Břeclav. Základní organizace Federace strojvedouců Břeclav jim přeje vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti.

Po mnoha letech náročné služby na železnici do výslužby odešli naši lounští kolegové – 28. února **Zdeněk Průcha** a v poslední březnový den **Václav Krušina**. Za vykonanou práci jim děkují a na zaslouženém odpočinku ještě mnoho dalších let ve zdraví a spokojenosti přejí výbor a členové základní organizace FS Louny.

Dne 18. dubna bude 50. narozeniny slavit náš kolega **Michal Konopa** ze základní organizace FS Ústí nad Labem. K tomuto jubileu mu blahopřejí a do dalšího života osobní spokojenost, hodně štěstí a především zdraví přejí výbor a členové ZO Federace strojvedouců.

Mezi našimi jubilanty jsou rovněž tři kolegové ze základní organizace FS Čerčany – 7. února slavil 60. narozeniny **Ladislav Buranský** a 11. března rovnou čtyřicítku **Miroslav Bohatý**. Dne 24. dubna bude slaviti své 65. narozeniny **Jiří Fořt**, který je již ve výslužbě. Do mnoha dalších let spokojeného života jim pohodu, štěstí a hodně zdraví přejí výbor a členové české ZO Federace strojvedouců.

Svá životní výročí slavili anebo ještě oslaví naši kolegové ze základní organizace FS Všetaty – 60. narozeniny **Petr Ronovský** a první padesátku **Petr Dumek**. Hodně zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let života jim přejí výbor a členové všetské ZO Federace strojvedouců.

Svá životní jubilea oslavili anebo ještě oslaví tito naši kolegové ze základní organizace FS Louny: 55 let 17. března **Jaroslav Hejda**, 60 let 14. února **Jaroslav Kříž** a 3. března **Pavel Týc**, 24. 4. **Jan Novák** a 29. dubna **Milan Žitník**. Výbor a ostatní kolegové z lounské ZO Federace strojvedouců jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí spokojenost a zejména zdraví.

Devátého dubna se dožil krásných 65 let náš kolega **Marian Čapla**, kasičkový strojvedoucí depa Karlovy Vary. Mariane, do dalšího života Ti vše jen nejlepší a hlavně zdraví přejí kolegové z karlovarské základní organizace Federace strojvedouců.

Miroslav Zikmund: „Hypotézám o tom, že si strojvedoucí hrají s mobilními telefony, nevěřím, ale ...“

Kumulace několika nehodových událostí přinesla zvýšený zájem médií a především mnohé absurdní reakce. Namísto řešení zásadních problémů se totiž vymýšlí zástupná, nic neřešící opatření, která jsou leda tak k pousmání nebo pláči. V krajích i na celostátní úrovni se vybírá „nejlevnější“ dopravce na objednané výkony, tedy aby vlakový kilometr stál co nejméně. Bez ohledu na provozní dopady a kvalitu doplnkových služeb poskytovaných dopravcem. Výsledkem jsou „provozní úspory“ v podobě „dělených směn“, které jsou sice oceněny příplatkem za dělenou směnu, ale nepočítávají se do normy pracovní doby (totéž u autobusových dopravců).

Před 40 lety jsem pracoval jako zpracovatel lokomotivních oběhů a personálních turnusů v někdejší lokomotivní depu Praha střed. „Moje“ personální turnusy žádné pevné (nepřelázané) přestávky neobsahovaly. Samozřejmě s výjimkou odpočinku ve vratné stanici na lůžku (nocležny nebo u přítelkyně). Strojvedoucí akceptovali moji filozofii – pokud chcete mít co nejlépe uceleného turnusového volna (sen každého turnusového zaměstnance), je třeba natáhnout směny na maximum povolené turnusovým řádem a o něco více se jezdit. Odpočinky ve vratné stanici – zákonné minimum 6 hodin – byly zhruba o dvě hodiny delší. Nějakou dobu trvá cesta na nocležnu, příprava k spánku a cesta zpět. Tyhle doby se považují za „odpočinek“, přičemž zaměstnanec spí reálně 4 hodiny ... na skutečnou regeneraci nestačí – v mém pojetí spal hodin šest. Přesvědčit zaměstnance dalo sice práci, ale vyplatilo se.

První ranní nástup byl v 5.00, poslední kolem desáté večer. Mezitím se nenastupovalo. V téže době byl stanoven roční limit přesčasové práce na 900 hodin ročně, tj. 80 hodin měsíčně.

Tradiční setkání mariášníků

Devátého února se konal již 16. ročník **Memoriálu Jaromíra Horny v mariáši**. Již tradičního turnaje, při kterém vzpomínáme na našeho kolegu z „lokálky“ i na ostatní kamarády, kteří se již oddávají této hře v karbanickém nebi.

V letošním roce se nejlépe umístili Luděk Beneš před Petrem Balcerem a Honzou Broulikem. O dobrou pohodu se postarala obsluha v restauraci U Lenina.

Za organizaci tohoto turnaje patří velký dík našemu kolegovi ve výslužbě, panu Jindřichu Burcalovi, který letos oslavil již 70. narozeniny.

*Vitek Šedivý
předseda ZO FS Česká Třebová*



Na „Masaryčce“ se ovšem našlo dost strojvedoucích, kteří měli i s tímto limitem problém, takže musela pomoci guma. V tužkou papírově vedené evidenci, kterou nikdo dále nekontroloval, se prostě nějaké hodiny umazaly. Zaměstnanec tak najel o 100 až 200 hodin přesčasů za rok více. Mnozí z nich pak ještě pracovali v tzv. grafikonu „C“, tj. na pomocných činnostech (zákoník práce umožňoval převést zaměstnance s jeho souhlasem na dobu tří měsíců na jinou práci, za niž byl odměňován průměrnou mzdou), např. v kotelně, v šatně nebo dokonce v mzdové účtárně. To není vtip. Nedostatek mzdových účtenčíh byl v době uzavěrky a počítání mezd nahrazován strojvedoucími ... Taková byla realita. Pozoruhodné ale je, že „přetěžovaní“ strojvedoucí trávili tři měsíce „na jiné práci“, kteří vyčerпали řádnou dovolenou na zotavenou a překročili díky gumě roční limit přesčasové práce, tehdy nehodové události neměli.

Nelze opomenout i jiný výdobytek tehdejšího „socialistického“ života. Bytová otázka se řešila mimo jiné i družstevní bytovou výstavbou. „Družstevník“ musel složit nějakou finanční částku, ale mohl se také „vykupovat“ pracovní činností na stavbě (něco jako církevní odpustek za středověku). Takže mnozí zaměstnanci trávili turnusové volno určené k odpočinku a regeneraci na stavbě svého budoucího bytu ...

Nesouhlasím s tím, aby strojvedoucí ČD jezdili v době turnusového volna u jiného dopravce. Rád bych ale slyšel vysvětlení, jaký je věcný rozdíl mezi tím, že strojvedoucí „využívá“ turnusového volna určeného k odpočinku a regeneraci k přesčasové práci pro vlastního zaměstnavatele (zmiňovaných 80 hodin představovalo sedm směn v délce 11,24 hod), takže reálně byl zaměstnanec celý měsíc v práci, často bez jediného volného dne, nebo pracoval na stavbě, a tím, když pojedou pro „jiného“ dopravce. Tím „jiným“ dopravcem totiž může být i „příležitostný provozovatel drážní dopravy“ v podobě zájmového spolku, jehož je členem. Anebo se organizují další různé mikulášské a čertovské vlaky, které strojvedoucí jezdí „zdarma“ ... Jak se bude taková činnost posuzovat?

Natájm se obdivem k švýcarským železnicím, kde jsou běžné obraty 6 minut, nicméně tuzemská infrastruktura na podobné obraty postavena není. Nehleďe na to, že švýcarské vlaky jezdí velmi často v intervalu 15, ale i 10 minut, takže se na „zpožděný“ přípoj nečeká – další vlak jede za chvíli a zpoždění se mezi jednotlivými vlaky nepřenáší. Švýcarská infrastruktura se přizpůsobuje potřebám provozu, což o té tuzemské říci nelze. Např. nedostatečně dlouhá nástupišť neumožňují nasazení delších souprav.



RegioPanter 440 001-6 Českých drah v železniční stanici Teplice v Čechách. Snímek Marka Poláčka byl pořízen v srpnu 2017

Výsledkem snahy o co nejnižší vlakové kilometry jsou, mimo přerušených směn, také ostré obraty vlakových náležitostí. Křiklavým příkladem jsou obraty souprav ve Vizovicích (objednávka organizátora dopravy Zlínského kraje). Pobyt soupravy je 4 minuty, což nestačí ani na vykonání přirozené lidské potřeby. V rámci úspory nákladů provozovatele dráhy (SŽDC) je úsek z Lípy nad Dřevnicí do Vizovic provozován podle „předpisu pro zjednodušené řízení dopravy“ (ve skutečnosti je to ovšem složitější a rizikovější). Strojvedoucí se musí ohlásit dirigujícímu dispečerovi, v jednom případě se musí rozpojit zdvojená souprava 814.

Vlaky z Otrokovic do Vizovic jezdí téměř pravidelně zpožděné. Jednak vlivem čekání na zpožděný přípojní vlak (Hulin, Otrokovice). Přibude-li výluka nebo výpadek zabezpečovacího zařízení, pak se jízda vlaku ukončí ve Zlině a cestující z Vizovic mají smůlu. Další vlak jede za hodinu.

Podobná situace je i na trati do Berouna. V Berouně je obvyklá doba na obrát 10 minut. Pokud ovšem vlak jedoucí z Českého Brodu „chytil“ delší zpoždění v důsledku předjíždění zpožděným vlakem „jiného“ dopravce, tak by se obrát v Berouně nestihl. Vlak ukončí jízdu v Karlštejně. Cestující mají smůlu. Uřednostnit „pomalý“ zastávkový – včas jedoucí – vlak ČD na hlavní trati před zpožděným vlakem jiného dopravce si dispečerský aparát nedovolí (viz ustanovení o pořadí důležitosti). Kdyby to udělal, tak by si „jiný“ dopravce stěžoval, protože zpoždění zpožděného vlaku by narůstalo a on by musel při překročení limitu zpoždění odškodnit své zákazníky ... Takže smůlu mají i zákazníci ČD.

Podle slov generálního ředitele ČD kontroly nezjistily systematické nedostatky. To je samozřejmě. Pokud je celý systém nastaven špatně, tak v něm nelze najít nedostatky.

V současné době mají strojvedoucí týdenní normu pracovní doby zkrácenou na 36 hodin, ale mnohé turnusy – vlivem nepřelázaných přestávek – poskytují méně uceleného turnusového volna než v době, kdy byla týdenní norma vyšší. To je nepochybně ŠPATNÉ.

V kolika „administrativních aparátch“ ministerstev mají zaměstnanci nepřelázané přestávky. Např. pracovní doba 7–11 a 14–18? V žádných. Není chybou zaměstnanec, že pro něj zaměstnavatel nemá práci, protože „objednavatel dopravy“ si výkony neobjednal. V TAXI zákazník platí i za čekání na červené na semaforu. I když si objednavatel dopravní výkon neobjednal, musí nést náklady spojené s čekáním zaměstnanců dopravce na objednané výkony. Prostě cena vlakového i silničního kilometru vzroste.

Cena vlakového kilometru se může výrazně snížit, pokud „objednané“ výkony uskutečněné na železniční dopravní cestě budou zpoplatněny stejnou sazbou, jako činí silniční daň u objednaných výkonů na silnici (zákon číslo 16/1993 Sb., § 3, odst. c), a dále kolejová vozidla analogická odst. f) – odrážka 1).

Chyba je ovšem na straně zákoníku práce přispouštějícího nepřelázané přestávky. Odpovědnost tedy mají členové zákonodárných sborů, průřezově všech politických stran, ale rovněž odborová uskupení, jež mohou v rámci tripartity situaci významně ovlivnit. Ty jsou totiž partnerem vlády při jednání o zákoníku práce. (*Poznámka redakce ZS: Samostatná profesní odborová FSCŘ účastníkem tzv. tripartity bohužel nemůže být. Jsou jim pouze ČMKOS anebo ASO.*) Jaká by asi byla politická reakce na stávkou zaměstnanců všech dopravců (silnice, železnice) za zrušení nepřelázaných přestávek? Jsem si ale zároveň plně vědom

toho, že případné odstranění nepřelázaných přestávek jejich zahrnutím do pracovní doby zvýší turnusovou potřebu zaměstnanců.

Také se hovoří o kontrolách a školeních zaměstnanců, zejména o poučných listech. Poučný list konstatující, že příčinou nehody byla nepozornost strojvedoucího, nic neřeší. V době „vlády jedné strany“ turnusoví zaměstnanci měli pravidelné (povinné) poučování – v hančtyřce „škola“ – každý měsíc v rozsahu 2 až 3 hodiny (strojvedoucí doprava + technika). „Do školy“ se chodilo po noční, před odpoledním nástupem, mnohdy následovala „schůze BSP nebo turnusové skupiny“ ... Nějaký čas po změně politických poměrů vymyslel nějaký novátor, že chodit do školy každý měsíc, navíc po noční nebo před směnou, je špatně. Takže roční objem školících hodin (prakticky u všech profesí) se kumuloval do několika vícehodinových bloků s několikaměsíčním odstupem. Pro posluchače únavné, pro školitele zase docela problém jak naplnit několikahodinový blok ... V konečném důsledku se totiž některé změny předpisů brábaly nikoli před jejich zavedením, ale i dva až tři měsíce po jejich zavedení. Do „školy“ se navíc musí chodit na úkor turnusového volna a pravidelné poučování není možné zapracovat do výpočtu turnusové pracovní doby počítané na 28 dní. Při 40hodinovém pracovním týdnu činila přepočtená pracovní doba na 28 dní 158,2 hod.

Hypotézám o tom, že si strojvedoucí hrají s mobilními telefony, nevěřím. Nicméně zavonivší služební mobilní telefon může být prvním krokem k maléru. Přirozenou reakcí je na zvonící telefon zareagovat, což odpoutává pozornost ... Představme si 8. srpna 2008, vlak EC 108 projíždějící stanicí Studénka. Strojvedoucí Jiří Šindelář byl po zásluze doslova veleben za svoji rychlou reakci při pádu mostu. Veden svým strojvedoučským školitelem k tomu, aby držel při jízdě ruku na ovladači brzdicí průběžné brzdy, dokázal zareagovat na padající most a ještě utéci do strojovny, čímž si zachránil život. Pokud by mu ale při průjezdu stanicí zavonil mobil, patrně by ruka opustila brzdicí a pohled na mobil odpoutal na několik vteřin pozornost ... s velkou pravděpodobností by na pomníčku nebylo „jen“ osm jmen, ale více, včetně jména strojvedoucího.

Ani vytvoření jakéhosi bodového systému nic nevyřeší. Stejně tak nic nevyřeší sledování práce strojvedoucích. Strojvedoucí si totiž může najít vedlejší u dopravního podniku a řídit tramvaj (to mnozí strojvedoucí reálně dělali) nebo autobus, taxikářit pro firmu Uber, může si poříditi živnostenské oprávnění a podnikat jako OSVČ či být součástí rodinné firmy.

Miroslav Zikmund

Poslední rozloučení



Oznamuji všem kamarádům a přátelům, že dne 22. března 2019 opustil tento svět, pouhý měsíc po osmdesátých narozeninách, pan **Jiří Šulc**.

Jeho posledním pracovištěm byla strojová stanice ČSD v Lysé nad Labem, odkud odešel do invalidního důchodu. Podzim svého života trávil na vlastnoručně vybudované chaloupce v Kytlici, kam jsme za ním, jako za členem našeho Klubu odložených strojvedouců, pravidelně a rádi jezdili.

Kdo jste Jiřího znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku.

Za K.O.S. Lysá nad Labem Jaroslav Krupička

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvedouců 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 Vlachsčský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvedouců: 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. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otříděných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

