

● **Podari se národnímu dopravci motivovat a stabilizovat své strojvedoucí? – Informujeme o valašskomeziříčském setkání zaměstnanců s managementem ČD ... str. 1** ● **Velké uznání patří našemu českořebovskému kolegovi... str. 1** ● **A stromy opět padaly! Víte ale, jak tento problém řeší zákon o dráhách Slovenské republiky? ... str. 2** ● **Modrá nebo žlutá armáda? ... str. 2** ● **Quo vadis, dráho? ... str. 3** ● **Parní lokomotiva 414.096 Heligón po půlstoletí znovu na scéně ... str. 3** ● **Ohlédnutí za loňskými aktivitami brněnského klubu důchodců ... str. 3** ● **O zákonech dobrých a horších ... str. 4** ● **Poslední jízda Jardy Kolly ... str. 4**

číslo 9

15. května 2019
ročník 72



Zájmy strojvedoucí

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Zahájeny dvě série důležitých vyjednávání na ČD Cargo

V polovině měsíce dubna byly zahájeny dvě velice důležité série jednání u společnosti ČD Cargo. První se týká změny IN PERs44 – Katalogu zaměstnání. Všem je určitě jasné, že se jedná o jeden z nejdůležitějších dokumentů společnosti. Zaměstnavatel přistoupil k projednávání změny této interní normy (IN) po našem dlouhodobém naléhání. Je totiž více než zřejmé, že v minulosti došlo k mnoha zásadním změnám zvláště v pracovních povinnostech strojvedoucích a je tedy potřeba, aby tento zásadní dokument na tyto změny reagoval. Federace strojvedouců České republiky do této změny navrhuje přestat dělit vozbu na „nadvlaký a podvlaký“ a sjednotit tarifní zařazení strojvedoucích při traťovém výkonu v jednom tarifním stupni (TS). Návrh FSČR:

Strojvedoucí bez licence vykonávajíci službu na vlečkách TS 10

Strojvedoucí na posunu v obvodu žst TS 11

Zabránil nehodě!

Příčinou řady mimořádných událostí končících ztrátou lidských životů, zranění a velkou hmotnou škodou je riskantní počinání řidičů silničních vozidel na železničních přejezdech.

Předehru k takové situaci řešil ve čtvrtek 25. dubna 2019 strojvedoucí OCP střed, RPP Česká Třebová **Štefan Bůš**. Při vedení R 872 s elektrickou jednotkou InterPanter 661.109-9 spatřil na přejezdu P6827 v km 224,032 trati Brno–Česká Třebová stojící kamion. Ihned zavedl rychločinné brzdění a vlak zastavil ještě před přejezdem. Jen díky jeho pohotovému jednání nedošlo ke střetnutí. Řidič vjel na přejezd v době, kdy bylo ve výstraze přejezdové zabezpečovací zařízení. Po sklopení závor zastavil v kolejišti. Jeden ze svědků incidentu nadzvedl závoru a řidič z přejezdu vycouval! Nad úroveň „schopnosti“ tohoto řidiče lze vyslovit jen podiv...

Policisté z Územního odboru Policie České republiky ve Svitavách řidiče kamionu zadrželi a zahájili úkony trestního řízení. Za příkladný výkon služby zaslouží náš českořebovský kolega vyslovení velkého uznání.

Už jeden z moudrých Římanů Seneca (4 př. n. l.–65 n. l.) napsal, že *Nejohavnější je ztráta času způsobená nedbalostí*. Lze jen těžko spočítat, jakou ztrátu času si svojí nedbalostí zavinil řidič kamionu sám a jakou ztrátu času způsobil cestujícím v R 872, kteří jen díky strojvedoucímu přijeli do cílové stanice sice později, ale bez újmy na zdraví a dalších škod.

Vladimír Selucký

Strojvedoucí na traťovém výkonu TS 12
Strojvedoucí jezdící do zahraničí SM
Strojvedoucí v záviku TS 8 a SM
Strojvedoucí TS 13

Jedná se zatím pouze o náš návrh k jednání nad změnou této normy a uvidíme, s jakými požadavky a postojí přijdou ostatní odborové centrály. Každopádně nás čeká



velice náročný vyjednávací maraton, který je naplánován cca do konce roku, ideálně do začátku vyjednávání o podobě nové PKS na rok 2020/2021.

Druhým otevřeným jednáním je změna IN ORz-46 – poskytování kondičních pobytů. Do tohoto jednání přicházíme s tím, že chceme zastavit zhoršování péče a snižování kvality a počtu léčebných procedur. Dalším požadavkem je změna odpracované doby nutné na nárok na kondiční pobyt (KOP) v námi zastupovaných profesích, a sice aby nově zaměstnancům vznikl nárok na KOP již po 10 letech výkonu práce. Vzhledem k tomu, že je ze

strany zaměstnavatele neustále vyvíjen tlak na zvyšování produktivity práce, nestále přibývá nočních nástupů a stejně tak se zvyšuje podíl práce v noci, dochází, a to zvláště u strojvedoucích, k enormnímu opotřebování organismu i se všemi negativními důsledky, které s tím souvisí. Mnoho našich kolegů má již po pár letech služby naprosto

zdevastované biorytmy, narušen spánkový režim a „zaděláno“ na mnoho chronických obtíží s takovým pracovním rytmem spojených. Z tohoto důvodu považujeme za nutné, aby zaměstnavatel ve vlastním zájmu poskytl těmto nejexponovanějším zaměstnancům možnost skutečně kvalitního odpočinku už v době mladšího věku.

Ze stejných důvodů pak pro zaměstnance nad 60 let věku, kteří v současné době představují obrovskou skupinu, a dá se říct, že drží společnost „nad vodou“, požadujeme snížení periodicity KOP na jeden rok.

Bohužel, v těchto návrzích se nám zatím nepodařilo získat podporu i od ostatních

V polovině března byly schváleny a uzavřeny smlouvy se společností České dráhy a Arriva vlaky, které budou od 15. prosince letošního roku zajišťovat veřejnou drážní dopravu ve Zlínském kraji. Tyto společnosti nabídly kraji nejnížší nabídkové ceny a zároveň splnily stanovené standardy a požadavky. V prosinci tak nastane nová situace, neboť v současné době jsou jediným osobním železničním dopravcem ve Zlínském kraji pouze České dráhy.

Nové smlouvy zohledňují navýšení objednaných vlakových kilometrů o 34 procent ročně oproti současnému stavu, což je v České republice ojedinělý počin, aby byla takto jednorázově navýšena objednávka. Náměstek hejtmana Zlínského kraje zodpovědný za oblast dopravy Pavel Botek si od takového razantního navýšení spojů slibuje (a počítá s tím), že přiláká nové cestující do vlaků a přispěje k zastavení negativního úbytku cestujících, kterého jsme byli v posledních letech svědky.

Oba dva zástupci zmíněných společností, jak na straně národního dopravce předseda představenstva Miroslav Kupec, tak za společnost Arriva její generální ředitel Daniel Adamka, prohlásili při podpisu smlouvy, že jsou připraveni

poskytovat ty nejlepší služby po celou dobu trvání smlouvy.

Připomínáme, že smlouvy s Českými drahami týkající se provozních souborů A a C jsou uzavřeny pouze na dobu čtyř let kvůli předpokládanému dokončení elektrifikace trati Otrokovice–Vizovice. Po spuštění elektrického provozu by se měly tyto smlouvy náležitě upravit, respektive se vysoutěžit smlouvy nové.

Zato smlouva se společností Arriva je uzavřena rovnou na 10 let a její hodnota přesahuje 3,5 miliardy korun, konkrétně 3 653 723 865 Kč. Účelem této smlouvy je řádné a plynulé zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy na části Zlínského kraje. Dopravce prohlašuje a zavazuje se, že nejspíše ke dni zahájení provozu splní veškeré požadavky stanovené příslušnými právními předpisy pro poskytování plnění v rozsahu této smlouvy a k tomuto účelu disponuje všemi potřebnými oprávněními.

Podpisem smluv se zlínské zastupitelstvo paradoxně rozdělilo na dvě části. Někteří zastupitelé schvalují navýšení vlakových km, ale na druhou stranu jsou někteří zastupitelé proti takovému kroku. Důvodem je výstavba nové nemocnice ve Zlíně-Malenovicích a chybějící finanční prostředky na její stavbu. Shodou

Kdo vyhraje personálně?

Zasedací místnost provozního pracoviště ve Valašském Meziříčí byla 24. dubna zcela zaplněna provozními zaměstnanci. A důvod? Rozhodnutím krajských zastupitelů dochází v tomto regionu od grafikonu 2019/2020 k podstatné změně v obsazování výkonů. Určitou část objemu dopravy pro Zlínský kraj vysoutěžila firma Arriva vlaky. Není proto divu, že stávající zaměstnanci očekávají, s jakou nabídkou přijde jak současný zaměstnavatel, tak i zmíněný nový dopravce.

O jeho nabídkách jsme se sice prozatím mnoho konkrétního nedozvěděli, ale „nábor“ zejména z řad strojvedoucích by měl dost možná proběhnout již v nejbližších dnech. A jistě je tak vlastně v tuto chvíli snad jen jedno. – A sice to, co už nebude moci nabídnout akciová společnost České dráhy. V některých případech to bohužel

nebude současné místo výkonu práce. A to bylo také hlavní téma, o kterém na této schůzi hovořil ředitel Oblastního centra provozu východ Jan Podstawka.

Co ale na druhé straně garantoval? Uvedl především, že současný personální stav v oblasti zaměstnanosti profesí strojvedoucích a i všech ostatních (také s přihlédnutím k tomu, že nejen v tomto regionu je do zajišťování provozu zapojeno poměrně dost kolegů, kteří již dosáhli věku nárokosti na odchod do důchodu) umožňuje nabídku zaměstnání pro všechny současné zaměstnance.

Vzhledem k tomu, že obdobná situace se bude řešit ještě na několika dalších místech v republice a grafikon 2019/2020 je teprve ve fázi přípravy, nebylo ovšem na této schůzi ještě možno hovořit o konkrétních změnách.

Ředitel OCP východ představil i podmínky a pravidla právě zavedeného materiálu týkajícího se oblasti motivace a stabilizace všech strojvedoucích u společnosti ČD a zároveň slíbil, že jakmile pokročí práce na přípravě jízdního řádu, svolá opět společně s vedením místní základní organizace FSČR další schůzku tak, aby bylo možno řešit vzniklou situaci pro dotčené kolegy co možná nejlépe.

David Votroubek
člen prezidia FSČR

Jaroslav Vincoura
viceprezident FSČR



Snímek Jaroslava Vincoura z jednání zaměstnanců provozní jednotky ČD Valašské Meziříčí s ředitelem Oblastního centra provozu východ Janem Podstawkou

Co také provází podpisy smluv s kraji

okolností se totiž právě výstavba nové nemocnice prolíná s délkou smlouvy pro společnost Arriva trvající 10 let. Do roku 2029 přijde z krajského rozpočtu na rozvoj železniční dopravy ročně asi 430 mil Kč, za 10 let to tedy je 4,3 miliardy korun. A to je také přibližně suma, která chybí na stavbu nové nemocnice. Někteří zastupitelé se domnívají, že by se kraj zbytečně zadlužil a nebyl schopen financovat oba projekty. Skeptičtí jsou i mnozí starostové z okolních obcí a odhadují, že autobusy a vlaky nad rámec stávajících spojů budou jezdit prázdné či téměř prázdné. Nepřibude-li cestujících, nevybere kraj ročně na jízdném až 40 mil. Kč, se kterými počítá.

Osobně si myslím, že navýšit dopravu o 34 procent je zbytečné. Navýšení ano, ale s rozumem. Je nutno posílit dopravu ve špičkových frekvencích a hlavně zefektivnit jízdní řád. Pokud ale spoje nebudou navazovat na sebe a jízdní doby se budou přibližovat času, který je běžný v případech dojíždění místních občanů na kole, tak to nemá význam. Ale o problémech s jízdním řádem na trati 341 jsem už toho dříve napsal dost a zatím bylo vše marné.

A také stojí za zaznamenání, že zlínský zastupitelé v souvislosti s podpisem

smlouvy se společností Arriva vlaky uveřejnili i smluvní pokuty a sankce (se smlouvou uzavřenou s ČD jsem se bohužel neměl příležitost seznámit), jež budou platit v případě nedodržení smluvních ustanovení. Uvedu alespoň některé příklady z těchto hrozičích sankcí. – Pokud dopravce v den zahájení provozu nerealizuje alespoň 95 % vlaků dle platného JŘ, a to z důvodu na straně dopravce, bude uložena pokuta až 10 milionů Kč. Za každý den prodlení nasazení souprav do provozu ve stanoveném termínu a počtu, a to za každou takto pozdě nasazenou soupravu, bude pokuta činit 100 000 Kč. Nezajištění náhradní autobusové dopravy (ani v přiměřené lhůtě) má představovat 10 000 Kč za každý jednotlivý případ porušení. Další drobnější sankce a pokuty jsou například za špatné označení vozidla, nehlášení zastávek, nefunkčnost toalet v soupravě, vytápění, znečištění soupravy atd.

Nezbývá tedy než doufat, že kroky Zlínského kraje povedou ku prospěchu cestujících veřejnosti a cestujících na železnici bude jen přibývat!

Martin Urbánek
místopředseda ZO FS Veselí nad Moravou



„...díky 36hodinovému pracovnímu týdnu si můžete lépe uspořádat svůj volný čas...“ aneb K čemu je nám zákoník práce?

Zákoník práce prý chrání zaměstnance. V sedmi dnech po sobě jdoucích musí být odpočinek 35 hodin, dle podnikové kolektivní smlouvy (PKS) 36 hodin. No to je přeci dobře, abychom nepracovali každý den.

Ale jaká je praxe u leťáka? Například minulý týden: v neděli noční, v úterý denní od 2:30, středa noční, pátek noční, neděle noční atd.... A když jsou noční v délce jen 10 hodin a denní 6 hod., tak nemá ani hodiny na volno. To se to pak „uspořádává“ volný čas...

Vždy si vzpomenu na článek paní z personálního oddělení, kde psala o profesi strojevodce: „...díky 36hodinovému pracovnímu týdnu si můžete lépe uspořádat svůj volný čas...“ Slušná slova pro tu paní nemám. Evidentně netuší, jaké máme směny.

A za vším je nedostatek strojevodců, špatná personální práce zaměstnavatele, neochota nedostatkovou profesi lépe zaplatit a příšerná skladba směn. A taky kolegové, kteří chodí na DPP (česky vedlejšák) a vybírají si „šichtičky“. A většinou denní.

Ať už kolegové z druhé společnosti ČD/ČD Cargo nebo kancelářští zaměstnanci, co mohou jen denní. Ale krátkou 6hodinovou šichtu si nevezmou, na tak krátce přece do práce nepojedou. Leťák může. Také turnusák si šichty na vložák vybírá, samozřejmě si vezme denní, z noční na noční jde málokdo. Kolikrát mu to ale turnus ani jinak neumožňuje. Neměl by odpočinky. Ty pitomé zákonné odpočinky, které spíš škodí.

Ale leťák „odpočinky“ má, protože chodí obden na noční. A tam se 36 hodin „krásně“ vejde.

A stromy opět padaly!

Výstrahy Českého hydrometeorologického ústavu před účinky větru jsou v posledních letech stále častější. Pečlivý hospodář činí včas opatření, aby zabránil případným škodám. Ne vždy a všude je tomu tak. Zpoždění, přerušení provozu, náhradní autobusová doprava, škody na hnacích vozidlech a infrastrukturu se vlivem padajících stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí nevyhnuly tratím ve správě SŽDC a dopravcům po nich jezdícím ani v období letošních Velikonoc.

Již ve čtvrtek 18. dubna došlo k první mimořádné události (MU) – najetí osobního vlaku na spadlý strom. Stromy padaly i 19. 4. K další MU došlo 22. 4. při najetí rychlíku na strom. Největší nápor větru byl v úterý 23. 4. Toho dne došlo ke třem MU – najetí vlaku na spadlý strom (2x R, 1x Os). V dalších sedmnácti případech vlak zastavil před spadlým stromem nebo závada byla zjištěna před jízdou vlaku.

Na stránkách Zájmů strojevodce je neutěšená situace v problematice vážného ohrožení bezpečnosti provozu vlivem padajících stromů věnována pravidelná pozornost. Ovšem zatím bez příslušné odezvy ze strany SŽDC, případně dalších státních institucí.

Dané problematice se věnuje soustavně také Drážní inspekce. V závěrečných zprávách o výsledcích šetření mimořádné události jsou obsažena bezpečnostní doporučení pro provozovatele dráhy, případně pro Drážní úřad nebo ministerstvo dopravy, směřující k odstranění příčin vzniku takových MU. Těto problematice se věnují i výroční zprávy Drážní inspekce. A reakce odpovědných? Stromy padaly a padají dál!

Šestého září 2016 přijal Parlament zákon č. 319/2016 Sb., účinný od 1. 4. 2017, kterým se měnil zákon o dráhách a zákon o ochraně přírody. Tato novela zjednodušovala postup při povolování kácení stromů za účelem zajištění bezpečnosti železničního provozu. I o tomto byla na stránkách Zájmů strojevodce podrobná informace. Situace v provozu však nedoznala zásadního zlepšení.

Nyní bych mohl uvést řadu dalších čísel a argumentů k této problematice... Ale budu citovat jen § 6 odstavec 2 ze zákona o dráhách Slovenské republiky č. 513/2009 Zb. z. SR, účinného od 1. 1. 2010. Přeloženo: *Vlastníci a uživatelé nemovitostí a správci vodních toků a odkrytých podzemních vod v ochranném pásmu dráhy jsou povinni udržovat pozemky a stromy a keře na nich, skládky, stavby, mostní pilíře a jiné konstrukce a vzdušné vedení v takovém stavu a užívat je takovým*

způsobem, aby neohrožily provoz dráhy a její součásti, ani neomezily bezpečnost a plynulost drážní dopravy. Vysazovat a pěstovat stromy a keře s výškou přesahující tři metry možno v ochranném pásmu dráhy pouze tehdy, pokud je zajištěno, že při pádu nemohou poškodit součásti dráhy.

Komentovat předešlé řádky je jistě zbytečné. A tak by nejen mě zajímalo, zda úředníci na ministerstvu dopravy, ředitelé odborů MĐČR a příslušní náměstci ministra ví něco o citovaném zákonu bratrské Slovenské republiky, členu EU, stejně jako naše republika. Na stejnou otázku bych čekal odpověď i z GR SŽDC.

Vladimír Selucký

Poznámka redakce: Pripomínáme, že v ZS č. 8 vyšel článek „Střety vlaků s dřevinami = dlouhodobý systémový problém!“ informující o interpelaci prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovce v hospodářském výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Patnáct minut už bohužel nemůže stačit!

Dlouhodobě zaměstnavatelem (ČD) neřešený a přehlížený problém se sdílením jeho informací strojevodci nelze podle našeho názoru dále tolerovat.

Předpis V1 poskytuje strojevodci 15 minut před nástupem na samotný výkon na hnacím vozidle, rg jízdou apod. V rámci takto stanovené doby je strojevodce povinen ohlásit nástup na směnu, podrobit se detailnímu zkoušce,

aktualizovat data ve služebním tabletu a seznámit se s nimi (během směny tuto možnost nemá), prokazatelně se seznámit s vyhláškami a toto potvrdit svým podpisem v Knize vyhlášek, vyplnit před směnou údaje v Provozním záznamu (nutné zejména u směn začínajících rg jízdou).

Již výčet těchto činností dává tušit, že zmíněných 15 minut, stanovených předpisem před mnoha lety, nemůže bohužel stačit, když situace

se navíc ještě komplikuje v době neustálých výlukových opatření (v současnosti prolínaných opatřeními svátečními), kdy zaměstnavatel ukládá strojevodci za povinnost seznámit se i s mnohostránkovými dokumenty.

Tento problém ostatně také „otevřel“ kolega strojevodce na společném jednání odborových organizací s vedením OCP a OČÚ střed. Snaha o bagatelizaci ze strany vedení oblastního centra provozu s odkazem na „brzkou“ instalaci SIM karet však k nápravě nepovede, neboť strojevodce není povinen seznamovat se s uvedenými informacemi ve svém osobním volnu, ve směně na úkor PDOJ apod.

Výbor základní organizace Federace strojevodců Pardubice vnímá tento závažný problém jako další systémové selhání zaměstnavatele, navíc v době výskytu zvýšeného počtu mimořádných událostí, kdy je kredit naší profese zpochybňován nejen neseriózními zástupci médií, ale bohužel i některými institucemi včetně Drážního úřadu.

Do doby, než se podaří tento neuspokojivý postoj zaměstnavatele změnit, doporučuji výbor pardubické ZO FS svým členům, aby úplnému seznámení s těmito dokumenty na začátku směny dali jasnou prioritu i za cenu případného narušení GVD.

Jan Tomášek



Uhelň Nex 66367 Třebošice–Řečany nad Labem. Záběr vlakové soupravy s uhelnou várkou pro elektrárnu Chvalatice, v čele s lokomotivou 163 248, zachytil kolega Pavel Mlejnek v Libochovanech

Brejlovec u Nesovic

Na snímku pořízeném 11. dubna v 16.15 hod. se z železniční stanice Nesovice rozjíždí na stoupání k zastávce Brankovice spěšný vlak 1731 „Hruškovice“ vypravený z Brna-Židenic přes Veselí nad Moravou a Uherské Hradiště do Starého Města u Uherského Hradiště (přij. 17.27).

Vlak táhne remotorizovaný „brejlovec“ 750 712-2 DKV Brno, za kterým jsou řazeny čtyři vozy řady Bdmtee. Původní diesellový motor K 12V 230 DR byl u těchto strojů řady 750.7 nahrazen novým motorem CAT 3512 C nastaveným na výkon 1550 kW, který splňuje nové emisní normy UIC IIIA.

V CZ Loko bylo takto modernizováno celkem 19 lokomotiv, které jsou vybaveny řídicím systémem MSV Elektronika s funkcí AVV a cílovým brzděním. EDB má výkon 1460 kW. V OČÚ východ (Brno) a OCP východ (Olomouc) je dislokováno celkem

dvanáct těchto lokomotiv, které se podílejí na vobě vlaků na „vlárcské trati“ 340, dále Brno–Jihlava, Zábřeh na Moravě–Jeseník, popřípadě jinde. Uvedené stavy strojů se mohou pochopitelně měnit.

Část tratě číslo 340 z Brna do Nesovic prošla v nedávné době modernizací položením nového svršku systému Vossloh, čímž mohlo dojít v určitých úsecích ke zvýšení rychlosti na 100 km/h. Nyní se připravuje další etapa modernizace do železniční stanice Nemočice, která je jako jedna z mála dosud vybavena mechanickými návěstidly.

V současné době probíhá v Brně hl. n. modernizace zabezpečovacího zařízení a nového přemostění na jižním zhlaví. Osobní vlaky jsou vypravovány z hlavního nádraží, Sp vlaky z Brna-Židenice a vlaky Brno–Nemočice ze žst Brno-Slatina.

V pozadí za vlakem je vidět historická památka Nové Zámky u Nesovic. Dvoukřídlý jednopatrový zámek ve stylu italské renesance nechal vystavět v letech 1561 až 1571 rytíř Závist z Vickovic. Po 2. světové válce stavba propadla státu a byla v ní drůbežárna a také sklad obilí. Roku 2002 zámek získala v restituci rodina Floriánova, která zchátralou stavbu prodala brněnskému podnikateli Tomáši Novotnému, který začal s postupnou rekonstrukcí. Stavba je zapsána jako národní kulturní památka České republiky a občas bývá přístupná veřejnosti.

Miloš Brunner

Text a foto: Pavel Hromek

Modrá nebo žlutá armáda?

Dovolte mi, abych se i prostřednictvím tohoto časopisu poprvé podělil o své postřehy z loňské podzimní cesty do Nizozemského království. Všiml jsem si tam totiž různých zajímavých vychytávek na tamní železnici, které by se daly více či méně aplikovat i u nás.

Například dlouhé izolované tyče na mytí oken i s kbelíky přímo na nástupišťích v uzamčených bednách, tabulky označující místo zastavení podle počtu vozů atd. Tento můj příspěvek bude ale o jině zajímavé záležitosti. Tak jako se u nás železnice občas označovala modrou armádou podle barvy oděvů jejich zaměstnanců, nebál bych se nizozemskou železnici nazvat armádou žlutou. Tamní strojevodci (a nejen oni) totiž místo tmavě modrých bund, na které jsme zvyklí u nás, nosí bundy pěkně žluté a reflexní. Už při oblečení bundy tak mají splněnou podmínku pro vstup do kolejí, a sice být označen reflexním oděvem.

Kromě zimní zateplené verze mě zaujala hlavně jarní/podzimní softshellová, která má odepínací rukávky, takže se z ní dá udělat i výstražná vesta. Po mojí návštěvě jsem si podobnou bundu sám pořídil a v práci ji nosím. I navzdory vědomí, že nesplňuje předpisem danou podmínku, aby byla přidělena zaměstnavatelem. Jsem teď ale nejviditelnější strojevodce v naší provozní jednotce a dle mě je lepší porušovat předpis „dobrým“ směrem než tím špatným.

Všiml jsem si totiž, že pro velkou většinu kolegů je vesta (jako zatím jediný reflexní doplněk) nepřítelem. Nebál bych se dokonce mluvit u některých z nich o jakémsi bojkotu. To mi ale přijde poněkud smutné. Byť samozřejmě čest výjimkám...

Když jsem slyšel argument, že když vás srazí vlak, je vám vesta už stejně k ničemu. Jistě, ale ochrana v případě nehody ani není jejím účelem. Jiní kolegové, jimiž jsou strojevodci-manekýni, zase lamentují nad estetickou stránkou věci. Často s tím, že nechtějí vypadat jako popeláři apod.

Dnes se ale výrobci pracovních oděvů přece snaží i o docela pěkný design, takže pracovní bunda už není jen kus funkčního, ale nevhledného hadru. A podle reakce na mou bundu ze strany některých kolegů jsem si jist, že kdyby nám zaměstnavatel umožnil také nafasovat takové bundy, určité by ladem ležet nezůstaly. Odpadlo by nasazování vesty a její skládání při umísťování do batohu. To je totiž také dalším častým důvodem, proč jsou strojevodci bez vesty v přesle nad těmi, kteří ji nosí.

Samozřejmě by ale bylo vhodné umožnit strojevodcům vybrat si. Nechcete reflexní bundu? OK, nafasuj modrou a k ní vestu. Stejně jako je tomu doteď. Každopádně by možnost nafasovat reflexní bundy mohla přispět ke zvýšení bezpečnosti železničních zaměstnanců. A to za tu změnu předpisu a trochu papírování stojí.

Jiří Poláček
strojevodce PP Brno hl. n.

Quo vadis, dráho? – II.

Dokončení ze *Zájmy strojvůdce* č. 8/2019

Kdo provádí s kandidátem jízdní závěrek

Když to řeknu stručně, dnes zavčívá každý každého. A to je další chyba! Když jedu na trati a okolo mě projíždí křížící vlak, tak koukám, že jsou vpředu dva. Ha, má tam kandidáta. Jenže ouha (!), vpředu na osobním vlaku vidím dva doslova mladé hochy. V ten moment nejsem schopen identifikovat, kdo koho vlastně zavčívá! Pak si vzpomenu, že ten vlevo (pan mistr) ještě před nedávnem jezdil jako kandidát. Následně se skýtá otázka, jaké zkušenosti může předat čerstvý „kadet“ osobě v závěru? Mnohdy se přitom jedná o jedince, jež by bylo zapotřebí řádně doškólit. A zmíněná situace není ojedinělá!

A ti ostatní, co zavčívají? V našem depu (bývalém) to fungovalo tak, že pro výcvik kandidátů byli určeni pouze (!) někteří jedinci. Takový kolega musel být velice zdatný nejenom po stránce technické, aby byl schopen zodpovědět jakékoliv dotazy kandidáta, musel být rovněž erudovaný v předpisech a mít tzv. pedagogické vlohy – kandidátovi každou záležitost vysvětlit a s některými mít patřičnou trpělivost. Bohužel, dnes zavčívá prakticky každý, a to mnohdy i přes protesty. Někdě prostě nestojí o to, aby mu byli kandidáti přidělováni. Takovou praxi považují za další velikou chybu. Jaký asi tak může mít zavčívající přístup ke svěřenci, o kterém se po straně vyjadřuje tak, že ho ti kandidáti tak akorát s...! Nejednou jsem se setkal s tím, že se mi kandidát svěřil s tím, že ten předchozí strojvedoucí jej uvítal slovy: „Tady to máš a dělej si s tím, co chceš, a kdyby ses na něco chtěl zeptat, tak mě se neptej, já nic nevím!“ Tak to asi nebude vhodný přístup k svěřené osobě!

Další nešvar, co se docela často vyskytuje, že o kandidáty si někteří strojvedoucí doslova říkají – z důvodu příplatku za závěrek. Navíc se někdy jedná o jedince, kteří nejsou zrovna na takové úrovni, aby někoho zavčívali.

I samotný pojem jízdní závěrek je poměrně zavádějící. Nejednou se stává, že zavčívající strojvedoucí zjistí, že svěřenec má takové mezery v dopravním vzdělání, že vlastně supljuje dopravní část kurzu v DVI. Mezery v části technické jsme ochotni eliminovat – hlavně u těch, co mají zájem. Když provádím výklad (exkurzi) ve strojevně, tak mám mnohdy pocit, že provádím člověka absolutně neznalého. Kandidáti většinou mlčí, když se zeptám například na to, co zde máme za motor, typové označení, výrobce... Většinou ti strojvedoucí čekatelé nejsou schopni na cokoliv odpovědět. Jeden z kandidátů mi po mém hodinovém výkladu, co je ve strojevně co a k čemu to slouží, sdělil: „Teda pane strojvedoucí..., takhle mě strojevnou ještě nikdy neprovedl!“ Byl jsem poněkud v rozpacích, pokud jde o přístup předchozích kolegů nejenom k tomuto kandidátovi.

Domnívám se, že kandidáty by měli zavčívovat nejenom erudovaní a ochotní strojvedoucí, ale navíc by tito měli být podrobeni testům znalostí jak z oboru obecné strojírenského, elektrotechnického (i elektronika), tak i ze znalostí příslušných hnacích vozidel. Pak by nám vlastně vznikla staronová profese strojvedoucí instruktor.

A jak by to mělo ohledně strojvedoucích čekatelů vypadat?

Jistě, my jsme tady na to, abychom pracovali, raději mlčeli a neměli jakékoliv připomínky k práci svých nadřízených. Na myšleni jsou tady přece oni! Na druhou stranu například já sám jsem na lokomotivě bezmála 40 let, a tak si dovoluji o svém řemesle něco vědět. A dovoluji si klidně říci, že moje zkušenosti jsou jistě bohatší než znalosti absolventa vysoké školy, který se 14 dní povozil na levé straně a nyní se domnívá, že pojal všechno to, co zná ten, co ho po tuto dobu vozil.

Už jsem zdůraznil, že erudovaný psycholog u přijímacího pohovoru je nezbytná nutnost, aby se uchazeči cílenými otázkami tzv. dostal pod kůži. Nespoléhejme na to, že absolvování psychologického vyšetření, které se provádí pomocí počítače, o dotyčném prozradí vše. Jedná se pouze o naprogramovaný stroj. A pokud vyšetřovaný ví, jak obejít záhadné otázky, tak se snadno „prosmekne“. Nechtějme se dočkat toho, až se dozvíme něco takového, co nedávno spáchal německý pilot Andreas Lubitz!

Aby se včas zjistilo, jak to dotyčný se svým budoucím povoláním myslí (zda například nemá hned po zkouškách zaječi úmysly), měl by nejdříve absolvovat pasivní jízdní závěrek. Ovšem se strojvedoucím, který je speciálně vycvičen i v jistých oblastech psychologie a může tak adepta nenápadně vyzpovídat, než do něj podnik nasype peníze. Pak už totiž nebude cesty zpět. Následně by měl každý adept

projit dílenský závěrek a to vše v rámci tzv. zkušební doby.

Doba závěru by měla být prodloužena. Kandidáti už v DVI Česká Třebová zažijí veliký nápor ohledně přísunu informací. A obzvláště ti, co jsou starší oněch 35 let, již často nejsou schopni se náležitě koncentrovat a tyto informace v plné míře přijmout. Následný postup je pak takový, že čerstvý strojvedoucí s téměř nulovými zkušenostmi a praxí, navíc s neuspořádanými myšlenkami, je neprodleně poslán do kurzu na elektrické lokomotivy. A to pak má v hlavě hotový prejt! Řešit tímto způsobem personální problémy je více než zcestné!

Měla by se také opětovně zavést a respektovat zásada, že se budou přijímat pouze uchazeči z technických oborů – ÚSO vzdělání potom podmínkou!

Co se jízdního závěru týče, tak kandidáti jdou doslova z ruky do ruky, střídají se (kdyby to tak v některých provozních jednotkách nebylo, tak to neuvádím) a pokaždé jednou s někým jiným. To je další chyba. Co asi tak může strojvedoucí kandidátovi o stroji vysvětlit, když časy na obrazech jsou dost „utažené“ a za jednu směnu to prostě nejde. Popřípadě když ještě za směnu máme několik různých hnacích vozidel? Kandidát by měl být přidělen jednomu strojvedoucímu, jenž by s ním cíleně pracoval a kontinuálně jej zaškoloval.

Co napsat závěrem?

Pozorný čtenář jistě vytyčil, že pouhopouhé konstatační, že na vině je strojvedoucí, je velice povrchní a mylné. Na několika místech jsem už upozornil na to, co je kde špatné. Pozorný čtenář jistě zaznamenal množství uvedených chyb či problémů, na které jsem upozornil. Bylo jich celkem deset a přitom jsou to pouze ty podstatné...

To „špatné“ ale nezavedli strojvedoucí, ani ti, co je školí. To zavedl někdo jiný! Ono řešit personální otázky způsobem, že se zkrátí doba závěru, se jeví jako momentálně dobré řešení, ale z hlediska dlouhodobého je to velmi kontraproduktivní. Na post strojvedoucího se již delší dobu dostávají lidé, kteří by tam být neměli. Velice často si ale uvědomují, že dráha je vlastně jejich poslední instance, kde se se svými „schopnostmi“ chytne – a těch se pak železnice nezbaví. Na dráze se tím vlastně rozrůstá profesní a personální spoušť! Tato politika se pak nedá nazvat jinak než výrazem „Po nás potopa“.

Téma nevhodní zaměstnanci, co pak způsobí mimořádnou událost, však stojí také tak trochu jinak. Otázka zní: Kdo „ohnul“ předpisy, nařízení a jiné dokumenty ohledně závěru? Kdo přijal ony nevhodné zaměstnance s tím, že se „zaježdí“? A tady by se ti, co konstatovali, že na vině je strojvedoucí, měli zamyslet sami nad sebou a uznat velikou část viny.

Už jste ale, vážení čtenáři, viděli šéfa, co prohlásil: „Ano, je to má vina, to já jsem svým rozhodnutím přispěl k tomu, co se stalo, a jdu si tedy vybalit své těžké ze psacího stolu!“ Viděli? Slyšeli? Nikoliv! A řemeslo strojvedoucí je i proto v úpadku. Tedy v tom smyslu, že na ně nyní nikdo nechce jít, neboť ani mzda vs. požadavky nejsou v rovnováze. „Peníze, peníze, peníze ..., nejsou peníze,“ uslyšíme odezvu od kompetentních míst. Domnívám se však, že peníze by vlastně byly, jen se tak nějak s nimi špatně hospodaří.

Když jsem se v době našeho bývalého DKV náhodou ocitl ve skladu a tam viděl cedulky na regálech s nejrůznějším materiálem, tak mi doslova lezly oči z důlků, za kolik se co pro ČD nakupovalo. To je ovšem pouze špička ledovce, nemalé peníze se totiž „prohospodařují“ stále i jinde.

Epilog

A kam, že tedy kráčí ta naše dráha? Inu, odpověď na závěr tohoto mého obsáhlého příspěvku raději nechám na každém z vás, vážení kolegové a čtenáři tohoto časopisu. Domnívám se ale, že i pocity mnoha z vás mohou být dosti podobné těm, které zažívám já již delší dobu, a proto jsem se snažil o ně podělit i s vámi.

S. T.
strojvedoucí OCP-IV

P.S.: Vážení kolegové a čtenáři ZS, jsem zvyklý jednat otevřeně a za své názory jsem se nikdy nestyděl, nyní jsem ale měl dilema se signováním tohoto příspěvku. Z myšlení některých lidí se dosud nevytratila netolerantnost k názoru druhého, často vítězí arrogance a pomstychtivost. A obzvláště u některých vedoucích pracovníků uvedené vlastnosti bohužel přetrvávají (mám s tím osobní zkušenosti), a tak z těchto důvodů výjimečně zůstávám v anonymitě, byť redakce časopisu moje jméno jako autora této dvojdílné stati samozřejmě zná.



Parní lokomotiva 414.096 Heligón po půlstoletí znovu na scéně

Oprava a zprovoznění unikátní technické památky, parní lokomotivy Českých drah 414.096 s přezdívkou Heligón, finišuje. Dne 17. dubna, poprvé po více než 50 letech od jejího odstavení z provozu, v ní zažehl plamen a její kotol začal poprvé po tak dlouhé době vytvářet páru nezbytnou pro její jízdu. První zatopení je dalším důležitým mezníkem pro návrat lokomotivy do provozu, do čela dnes už muzejních a nostalgických vlaků. Dalším důležitým mezníkem bude vykonání technicko-bezpečnostní zkoušky. Lokomotivu bude možné obdivovat už během letošního muzejní sezóny v železničním muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka.

„Lokomotiva pochází z roku 1906. Z více než 450 vyrobených kusů se v celé Evropě zachránilo pouze tři. Jeden u nás a další dva stroje jsou odstaveny v muzeích v rakouském Strasshofu a ve slovinské Lublani,“ říká Miroslav Kupec, předseda představenstva a generální ředitel ČD a dodává: „Právě jen ten náš Heligón bude opět po půl století odstavení uveden do provozuschopného stavu. A to i díky úsilí mnoha fanoušků, kteří s námi na opravě spolupracují. Lokomotiva 414.096 byla vyřazena z provozu v roce 1967. Pak stála nechráněna před povětrnostními vlivy několik desetiletí jako pomník v Českých Yelenicích, odkud byla převezena na kryté stání do muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka.“

Oprava více než stoletého stroje byla velmi náročná. Při jeho obnově nechaly České dráhy udělat ve specializovaných firmách jen kotel, dvojkolí a s využitím dotace Ministerstva dopravy ČR tendr, jinak byl historický unikát rekonstruován svépomocí v dílnách Centra historických vozidel v Lužné u Rakovníka.

„Teď se s ním musíme seznámit. Lokomotiva byla půl století odstavená a nikdo z nás se s touto řadou v provozu nesetkal. Máme ale informaci, že ještě žijí dva strojvedoucí, kteří ji zažili v provozu. Spojíme se s nimi a zkusíme získat informace od nich. Také naši současní strojvedoucí si musí mašinku postupně osahat, sžít se s ní a poznat, co taková stará dáma potřebuje. Až praxe pak ukáže, jaké jsou její možnosti v běžném provozu ČD nostalgické, ale již nyní víme o velkém zájmu o tento stroj u našich i zahraničních fanoušků,“ upřesňuje Miroslav Kothera, ředitel Centra historických vozidel ČD, pod které ČD Muzeum spadá.

Ohromný zájem železničních fanoušků i laické veřejnosti u nás a v zahraničí je pochopitelný. Heligón, jak se lokomotivě přezdívalo pro její baňatý komín připomínající roztrhanej stejnojmenného žesťového hudebního nástroje, nebo služebně také řada 414.0 u tehdejších ČSD, má svůj původ ještě za Rakouska-Uherska. Vyráběly ji v letech 1885 až 1909 všechny

významné rakouské lokomotivky. Během té doby vyprodukovaly 453 lokomotiv, které se po 1. světové válce rozdělily mezi nově vzniklé železnice Polska, Československa, Rakouska a menší počty byly přiděleny také do Itálie, Jugoslávie a Rumunska.

„Předpokládáme, že v květnu si stroj odbude technicko-bezpečnostní zkoušku (TBZ). Dále musíme předložit všechny potřebné dokumenty na Drážní úřad a počkat na schválení. Do prázdnin, pokud vše dobře půjde, bude hotovo a můžeme vyjet. TBZ si mašinka odbyde na tratích kolem Lužné a také hlavně zde by se měla letos objevit na nostalgických jízdách. Půjde o parní vlaky například do Rakovníka, Stochova nebo na známé dráze s muzejním provozem Kolečovce,“ vysvětluje Miroslav Kothera.

Lokomotivní řada 414.0 vznikla v Rakousku-Uhersku pro provoz na náročných horských tratích, kde měla dopravovat nákladní vlaky. První stroje byly určeny pro alpskou Arlberskou dráhu se sklony až 31 promile a postupně se rozšířily na množství náročných tratí v celé rakouské části monarchie od polské Haliče, přes Čechy a Moravu a různé regiony Rakouska až k Jaderskému moři. V období 1. světové války byly hojně využívány při přepravě vojenských transportů.

Lokomotivy řady 414.0 měly omezenou maximální rychlost na pouhých 35 km/h a indikovaný výkon byl až 700 koní. Průměr sřažených náprav byl pouze 1100mm, tedy přibližně jen polovina průměru velkých rychlíkových lokomotiv z přelomu 19. a 20. století. Tyto parametry ji umožňovaly dopravit na rovině nákladní vlak o hmotnosti až 1 650 tun rychlostí 30 km/h. Na stoupání 10 promile mohla dopravovat ještě vlak o hmotnosti 580 tun rychlostí 15 km/h a na stoupání 25 promile dosáhla stejné rychlosti s vlakem o hmotnosti ještě 220 tun.

ČSD získaly po vzniku republiky 119 lokomotiv. Navzdory jejich nízké rychlosti a pozdějším dodávkám výkonnějších strojů došlo k jejich plošnému vyřazování až v 60. letech 20. století. V té době sloužily více než 50 let staré lokomotivy Heligón hlavně na posunu a při obsluze vleček. Zachráněná a do provozu se vracející lokomotiva 414.096 měla původní označení u císařsko-královských státních drah k.k.St.B. 73.368 a byla vyrobena v lokomotivce StEG ve Vídni v roce 1906. Na našem území jezdila například ve výtopnách Přerov, Praha-Smíchov a České Budějovice.

Mgr. Petr Štáhlavský



Parní lokomotiva Českých drah 414.096 Heligón je ozdobou v parku historických vozidel národního dopravce. První zatopení v jejím kotli (dvojice snímků nahoře) bylo 17. dubna dalším významným mezníkem pro návrat tohoto stroje do provozu

Právo posledního kroku

Jedenáctého listopadu jsme měli v našem seniorském klubu „Přítav“ literární posezení u příležitosti 100 let od narození Miroslava Horníčka. Donesl jsem si tam ještě naše „Dobře utajené housle,“ abych připomněl Horníčkovu variaci na chválu prvního kroku. Čtvrt roku uplynulo a já si stále jeho hovor H ráno prezentuji po svém. Pokud jde o připomínání prvního kroku, známe ho i my strojvůdci. Připomenu své zaškolování na dvouproudovkách v depu Přerov. Na jízdu s osobním vlakem mezi Přerovem a Břeclaví.

„Všechno je poprvé,“ řekl mi dohlížející strojvedoucí, když jsem začal úzkostlivě sledovat od zadávacích pák neznámou trať. Dnes už i ta trať pozbyla svého privilegia levostranného provozu. Chválu toho Horníčkovu „prvního kroku“ si vykládáme všichni každé ráno svým navyklym systémem úkonů, protože je celkem běžný a stereotypní. Sem tam něco zapomeneme, nebo se jdeme přesvědčit, zda jsme onen úkon skutečně vykonali. Obměna by byla namísto! Prostě pokaždé změnit pořadí úkonů – bude to právě ta chvála prvního kroku, jiný směr myšlení provětrá mozkové závitky a každé ráno bude jiné.

Začátkem loňského roku jsem si vyzkoušel, jak bude vypadat právo posledního kroku. Při přecházení tramvajových kolejí před brněnským nádražím jsem zakopl a upadl na levé koleno. Následně snímkování sice ukázalo, že je koleno v pořádku, ale že v něm mám počínající

artrózu. Slovenka v tom našem zdravotním zařízení mi řekla, že prý „sa mám šetrít.“ Jak bych ale mohl, když mám rychlou chůzi rád.

Je třeba se zamyslet nad tím, proč někteří z nás trpí nemocí z povolání. Tou docela zásadní nemocí je příliš brzké vstávání. Všichni se dívají, jakým přeborníkem v něm je Láďa Franěk, dlouholetý osnoveclet zájezdů brněnských (odložených) strojvůdců. Už jsem nejspíš psal o tom, že každou připravovanou akci si musí ve dvojici napřed „omakat“ a připravit nanečisto. Klobouk dolů před tou neúnavnou dvojici! Je pravda, že některé zájezdy se každým rokem opakují a to zejména pro zahrádkáře. Neboť zahrádka je pro mnohé tou poslední instancí a právem prvního kroku. Flora Olomouc a Flóra Kroměříž jsou tedy nezastupitelné, stejně tak jako výjezdy na Slovensko do termálů pro rehabilitaci našich těl. Tohoto koupání se vytrvale zúčastňuje kolem tří desítek členů. Velký nápor zažívá dráha vždy při návštěvě Velkých Pavlovic za účelem burčákového posezení. Loni to bylo dokonce již 30. srpna.

Masarykova menza 16. listopadu znovu potvrdila, že se naši důchodci umí bavit i bez hudby. Na poslední chvíli totiž onemocněl interpret hudební produkce. Pro vyjmenování dalších akcí loňského roku zbývají ty hlavní zájezdy. Zájezd do Boskovic se konal 29. května. Dobrý pocit z prohlídky zámku a synagogy trochu zastínil spěch obsluhujícího personálu objednaného oběda v místní Zálužné.

Dne 27. června jsme navštívili skanzen Modrá. Vzniklo zde unikátní dílo opevněného sídliště Velkomoravské říše. Před našimi zraky se otevřel ve 30 originálních stavbách pohled do života našich předků v době Velké Moravy (9. století). Po celou sezonu skanzen žije bohatým programem. Představuje se tavba kovů, výroba keramiky, zemědělství i archeologický výzkum. Celou vesničku doplňuje stylová škola s komůrkami pro ubytování školáků, expozice písemnictví Cyrila a Metoděje z období byzantské misie. V sousedství byl vybudován areál „Živá voda“, kde se nachází tunel ve sladké vodě jako ojedinělý experiment v rámci celé Evropy. Diváci tak mohou přímo nad hlavou sledovat pohyby jelečů, lipanů, mníků, pstruhů, parem, ouklejů, kaprů, štik, candátů nebo sumců. Raritou jsou tažní jeseteři a největší sladkovodní ryba vyza velká. Prohlídku Modré jsme zakončili degustací v expozici regionálních vín a destilátů a zhlédli palírnu, a to dokonce i s pětistupňovou kolonou na 170 litrů. Prohlídka poutního místa na Velehradě náš zájezd ukončila.

Devatenáctého září zájezdu do Vlachovic na prohlídku jednoho z vymírajících řemesel, výroby sudů, jsem se bohužel nezúčastnil, stejně tak i exkurze v třetí říjnový den do Dukovan, která byla hlavně pro nové členy. Podobnou prohlídku jsem totiž absolvoval již v roce 2007.

Letošní únorová schůze připadla tentokrát na 5. února a účast mohla být podobná jako loňská, tedy s 80 procenty. A jestliže loni naše řady opustilo asi deset kolegů, tak letos se Fraňkovo čestné právo posledního kroku zastavilo už na čísle 6!

-Miš-



Poslední jízda Jardy Kolly

Za krásného jarního počasí 25. dubna se v železniční stanici Suchdol nad Odrou uskutečnilo slavnostní setkání, na němž se loučil se svojí dlouholetou profesní dráhou strojvůdce na naší železnici kolega **Jaroslav Kolla**, člen suchdolské základní organizace Federace strojvůdců.

Nebe bez jediného mráčku a skvělá atmosféra provázely jeho poslední jízdu, které přihlíželo více než dvacet nejen kolegů a spolupracovníků z mateřské provozní jednotky ČD,

ale i spolupracovnic ze suchdolské železniční stanice, jež pro oslavence připravily speciální, totiž velmi stylový „mašinkový dort“.

Na motorovém voze 810 009-1 zvlášť vyzdobeném pro tyto slavnostní okamžiky bylo možno za čelním oknem stanoviště vidět i trojici dat „1980 + 39 = 2019“, jež vlastně i výstižně shrnuje působení našeho kolegy v profesi strojvedoucí. Připomeňme jen, že v posledních letech jsme se s ním mohli setkávat především na vlakových soupravách

Regionova, a to zejména na trati D3 Suchdol nad Odrou–Nový Jičín město.

Jardovi srdečně děkujeme za poctivou práci pro České dráhy a za zaslouženým odpočinku mu přejeme hodně zdraví a ještě mnoho let ve spokojenosti při užívání si zaslouženého odpočinku. A v neposlední řadě mu také přejeme, ať se mu daří v kuželkářském sportu, jehož je vášnivým příznivcem.

Za základní organizaci Federace strojvůdců Suchdol nad Odrou

Petr Kowalski
Foto: Petr Vyležlík

0 zákonech dobrých i horších – VII.

Již v druhé části těchto úvah o zákonech (ZS č. 4/2019) jsem se zmínil o Mnichovu 1938 a také o smutném 80. výročí 15. března 1939. Naivně jsem se domníval, že dnešní mládež má o těchto temných stránkách naší moderní historie alespoň základní znalosti. Nemá! V oněch březnových dnech jsem položil řadě žáků 9. třídy ZŠ, gymnazistům stejného věku, maturantům i vysokoškolákům stručnou otázku: Co vám říká datum 15. března 1939 v dějinách Československa? Odpovědi byly trapné mlčení. Pouze jeden – student Univerzity obrany v Brně – na otázku bez zaváhání správně odpověděl. A tak laskavý čtenář jistě dovoluji, abych se k této smutné kapitole našich dějin vrátil.

Mnichovská dohoda z 30. září 1938 podepsaná představiteli Německa, Francie, Itálie a Velké Británie (bez účasti zástupců ČSR) nás připravila o více než čtvrtinu území předanému nacistickému Německu. Vláda nucenou dohodu přijala a prezident Edvard Beneš 5. října abdikoval a následně odletěl do Anglie. Prezidentem byl zvolen Emil Hácha. Období od Mnichova 1938

do 15. března 1939 je také nazýváno II. republikou. Již 6. října 1938 vyhlásili zástupci většiny politických stran na Slovensku tzv. Žilinskou dohodu, která znamenala faktickou autonomii Slovenska. To bylo právně potvrzeno, když 22. listopadu 1938 přijalo Národní shromáždění ústavní zákon č. 299/1938 Sb., o autonomii Slovenské krajiny. Od účinnosti tohoto zákona se republika nazývala Česko-Slovenská. Tzv. pomlčková válka po společensko-politických změnách v roce 1989 nebyla tedy ničím novým pod sluncem. Ústavním zákonem č. 328/1938 Sb. byla přiznána autonomie také Podkarpatské Rusi. A dne 15. prosince 1938 přijalo Národní shromáždění ústavní zákon č. 330/1938 Sb., o zmocnění k změnám Ústavní listiny a ústavních zákonů republiky Česko-Slovenské a o mimořádné moci nařizovací. Tento ústavní zákon znamenal praktický konec parlamentní demokracie v okleštěném Česko-Slovensku. Vládě nyní příslušela pravomoc vydávat vládní nařízení s právní silou zákonů... Formálně činnost obou komor Národního shromáždění ČSR zanikla s nacistickou okupací 15. 3. 1939.

Dne 14. března 1939 vyhlásil Slovenský sněm samostatnost Slovenska. Stalo se tak na přímý nátlak Adolfa Hitlera. A 15. března obsadila armáda nacistického Německa (Wehrmacht) zbytek území ČSR. 16. března podepsal Adolf Hitler Výnos o Protektorátu Čechy a Morava. Tento dokument je veden pod č. 75/1939 Sb. ve Sbírce zákonů a nařízení. Ve Výnosu se mj. uvádí: ... Po tisíc let náležely k životnímu prostoru německého národa česko-moravské země. Násilí a nerozum vytrhly je svévolně z jejich starého historického okolí a posléze jejich zapojením do umělého útvaru Česko-Slovenska vytvořily ohnisko stálého neklidu... Asi tato slova nepotřebují žádný komentář. Byla vytvořena funkce říšského protektora, do které byl jmenován Konstantin von Neurath, důstojník SS ve vysoké hodnosti Obergruppenführer SS. I když formálně existovala protektorátní vláda a v úřadu prezidenta zůstal Emil Hácha, tak fakticky veškerá moc v Protektorátu byla v rukou okupantů. Nařízení protektorátní vlády vydávaná podle zmocňovacího zákona

č. 330/1938 Sb., zmíněného v předchozím textu, musela být v souladu s vůlí okupační správy reprezentované říšským protektorem. A tak z ČSD vznikly BMB-ČMD, Českomoravské dráhy (Böhmisch-Mährische Bahn). 18. září 1939 vydala vláda nařízení č. 219/1939 Sb., kterým byly stanoveny památné dny 1. květen, 5. a 6. července a 28. září. Státní svátek 28. října byl zrušen. Přesto se v tento den demonstrovalo. V Praze byl zastřelen dělník Václav Sedláček a postřelen student medicíny UK Jan Opletal. Na následky zranění 11. 11. zemřel. Jeho pohřeb 15. listopadu v Praze na Albertově se změnil v mohutný protest studentů proti okupační moci. Okupanti následně zatkl a popravili 9 studentských vůdců a na 1200 studentů uvrhli do koncentračního tábora. 17. listopadu 1939 byly na přímý rozkaz Adolfa Hitlera zavřeny české vysoké školy. Brána k naprosté právní zvlášti a teroru byla otevřena...

V roce 1941 byl 17. listopad v Londýně vyhlášen za Mezinárodní den studentstva. Po ukončení II. světové války byl 17. listopad připomínán shodně jako Mezinárodní den studentstva. Po roce 1989 bylo toto významné datum několikrát v rukou zákonodárců. V zákoně č. 167/1990 Sb. byl 17. listopad uveden jako významný den České a Slovenské Federativní republiky pod názvem Den boje studentů za svobodu a demokracii. V zákoně č. 245/2000 Sb., o státních svátcích, o ostatních svátcích, o významných dnech a o dnech pracovního klidu byl 17. listopad ustanoven státním svátkem s názvem Den boje za svobodu a demokracii. Zákon č. 48/2019 Sb. ze dne 31. ledna 2019, kterým byl změněn z. č. 245/2000 Sb. stanovil nový název: 17. listopad – Den boje za svobodu a demokracii a Mezinárodní den studentstva. Pomineme hrátky politiků s názvem tohoto dne. Jde především o to, aby zejména mladá generace dobře věděla, o co šlo v roce 1939 a v roce 1989. Aby studenti trapně nemlčeli před otázkami na 15. března 1939 nebo otázkami na události obou 17. listopadů od sebe padesát let vzdálených.

Příště opět o zákonech dobrých horších.

Vladimír Selucký

Vzpomínka na kolegu Vlada Piknu

Před několika týdny nás velmi zasáhla smutná zpráva, kterou jsme dostali od našich slovenských kolegů. Dne 17. března 2019 zemřel ve věku pouhých 61 let náš kolega **Vladimír Pikna**, slovenský strojvůdce, který po roce 1990 zastával celou řadu funkcí nejen ve společně – „federální“ – Federaci strojvůdců, ale poté i ve Federácii strojvůdcov Slovenskej republiky (FSSR). Poslední rozloučení se konalo 20. března v Domě smutku Trenčín jih.

Vlado (na snímku je zachycen v roce 2002) byl nejprve předsedou ústřední revizní komise a před rozdělením ČSFR na sklouku roku 1992 stál i v čele takzvané delimitační komise Federace strojvůdců. Poté byl předsedou základní organizace FSSR Trenčianská Teplá. V roce 1999 byl zvolen

prezidentem Federácie strojvůdcov Slovenskej republiky, aby tuto vrcholnou funkci zastával do roku 2002.

Jako firmu si ho mnozí kolegové ještě jistě pamatují v čele vlaků na strojích mnoha řad, poněkud T 679.1, M 286, T 478.1 anebo S 458. Právě na „žehliče“ měl ostatně i svoji poslední šichtu, neboť při výkonu služby na jednom z manipulačních vlaků měl srdeční příhodu. Vyzval z ní sice naživu, bohužel už ale dále nemohl vykonávat svoji profesi strojvůdce. V posledních několika letech života byl tento náš kolega po mozkové příhodě již připoutaný na lůžko...

Kdo jste Vlada Piknu znali, prosíme, věnujte mu i vy společně s námi svoji tichou vzpomínku.

Kolegové a bývalí spolupracovníci

Společenská rubrika

Dne 21. května oslaví své 55. narozeniny **Vladimír Komárek** (z ČD) a 27. 5. oslaví své 60. narozeniny **Libor Černý** (z ČD Cargo). K jejich životním jubileím jim srdečně blahopřejeme a do dalších let přejeme mnoho štěstí, pevně zdraví a životní optimismus. Výbor ZO a všichni královéhradečtí kolegové

Dne 14. dubna oslavil padesáté narozeniny strojvedoucí **Milan Kwasiak**. Do dalších let hodně zdraví a pohody v novém působišti přejí členové a výbor FS Krnov + Opava.

Dne 25. května oslaví své 80. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě a člen chomutovské ZO Federace strojvůdců, pan **Jan Čurda**. K tomuto významnému životnímu jubileu mu přejí kamarádi a všichni členové ZO FS Chomutov mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let na zaslouženém odpočinku.

Čtvrtého dubna oslavil své 60. narozeniny náš kolega **Jiří Lanc**, strojvedoucí a člen základní organizace FS Louny. K tomuto jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let hodně úspěchů, spokojenosti a zejména pevně zdraví přejí výbor a členové lounské ZO Federace strojvůdců.

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel k 13. dubnu do důchodu náš kolega **Petr Netopilík**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

Své krásné životní jubileum 80 let oslavil 17. dubna náš letohradecký kolega ve výslužbě, pan **Josef Havlát**. Čtvrtého května své 65. narozeniny oslavil kolega **Zdeněk Vančura**. Hodně zdraví, štěstí a spokojenosti ještě do mnoha dalších let života jim přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace FS Letohrad.

Dne 28. května oslaví životní jubileum 75 let náš bývalý člen a strojvedoucí PJ Bohumín, pan **Evald Knispel**. Členové základní organizace FS Bohumín a bývalí kolegové mu přejí ještě do mnoha dalších let hodně zdraví a životních úspěchů.

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel 1. května do důchodu náš kolega **Ivan Pavlíček**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

Prvního května oslavil šedesáté narozeniny pan **Milan Pedack** a 30. května oslaví šedesáté narozeniny pan **Jaroslav Musila**. Oběma opavským strojvedoucími přejeme pevně zdraví a mnoho pohody do dalších let. Členové a výbor ZO FS Krnov

V tomto měsíci má základní organizace FS Trutnov dva oslavence. 7. května oslavil své šedesátiny kolega **Otakar Šanda** a 18. 5. tožé výročí slaví kolega **Jaroslav Prouza**. Do dalších let jim přejeme pevně zdraví,

štěstí a spokojenost. Výbor a ostatní kolegové z trutnovské ZO Federace strojvůdců

V letošním roce odešel na zasloužený odpočinek náš kolega ze základní organizace FS Bohumín, pan **Vladimír Kubišta**. Ještě do mnoha dalších let spokojeného života mu přejeme pevně zdraví a hodně úspěchů. Výbor a členové bohumínské ZO Federace strojvůdců

Letos na jaře oslavil životní jubileum 60 let strojvedoucí **Ludvík Špímler** a strojmistr **Olda Vais**, 55 let kolega **Milan Mihulka** a krásně kulatou padesátku strojvedoucí **Roman Steinmetz** a **Karel Urban**. Všem přejeme do dalších let hodně štěstí, pevně zdraví a pohodu v profesním i soukromém životě. Kolegové a kamarádi ze základní organizace FS Česká Třebová

V květnu slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: sedmdesát let 22. května **Ladislav Kubánek**, padesát let 11. května **Petr Tomášek** a 25. května **Ivo Friedrich**. K těmto významným životním výročím jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Mezi našimi květnovými jubilanty jsou i dva kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo. Dne 20. 5. bude své pětapadesátiny slavit pan **Libor Jablonka** a 23. 5. rovnou šedesátku **František Pelikán**. K těmto jubileím jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojenost v práci i osobním životě a k tomu především zdraví přejí výbor a členové ZO.

Padesáté narozeniny bude 28. května slavit náš kolega **Josef Káca** ze základní organizace FS Děčín. Do druhé padesátky hodně životního elánu, spokojenost a zejména pevně zdraví mu přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

Dne 16. května bude slavit 60. narozeniny náš veselský kolega, pan **Josef Vašica**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou mu přejí do dalších spokojeného života hodně zdraví, štěstí a spokojenosti.

Významné životní jubileum 70 let bude 20. května slavit náš kolega, pan **Zdeněk Vyháček**. Členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Letohrad mu k tomuto krásnému životnímu mezníku srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí spokojenost a zejména pevně zdraví.

Dne 2. května oslavil své padesátiny strojmistr ČD Cargo PP Plzeň, člen plzeňské základní organizace FS, kolega **René Kopaček**. Výbor a ostatní kolegové a kamarádi Renému k tomuto významnému životnímu jubileu srdečně blahopřejí a do dalších let přejí pevně zdraví, klid a pohodu.

Svá životní výročí v uplynulých týdnech oslavili hned tři naši kolegové strojvedoucí ze základní organizace FS Pardubice. Devátého dubna se dožil 55 let **Jaroslav Brabec**, 23. 4. slavil svoji první padesátku **Tomáš Koupil** a 27. dubna 60. narozeniny **Jaroslav Vytlačil**. Výbor a členové pardubické ZO Federace strojvůdců jim přejí ještě mnoho dalších spokojených let, úspěchů v práci i osobním životě a k tomu zejména hodně zdraví.

Poslední rozloučení

Dne 17. dubna 2019 jsme se naposledy rozloučili s bývalým turnovským strojvedoucím, panem **Petrem Kopeckým** z Doubravice, který zemřel náhle 10. dubna ve věku 68 let.

Petr Kopecký byl celý svůj život věrný lokomotivnímu depu Turnov, kde pokračoval ve své práci i po odchodu do důchodu, a tak jsme ho nadále mohli vídat v čele historických vlaků vedených parním strojem 310.0134.

Prosíme ty, kdo jste ho znali, o tichou vzpomínku.

Kamarádi a kolegové ze ZO FS Turnov



Vlado Pikna

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

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 strojvůdců: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.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

