● Co bylo k vidění na železničním veletrhu v Ostravě ... str. 1 a 2 ● Nezapomněli jste si objednat kalendáře? ... str. 1, 2 a 4 ● Zajímavosti z historie jízdních (režijních) výhod zaměstnanců drah ... str. 2 ● Neoznačená návěstidla dál hyzdí první koridor ... str. 3 ● Z podniků ač jsme různých ... str. 3 ● Člověk člověku vlkem podruhé ... str. 3 ● Pane strojvedoucí, jeďte opatrně ... str. 3 ● Budu tedy navrhovat ... str. 3 ● Další část vlakového putování kolem řeky Sázavy ... str. 4 ● Jak jsem rozbil lokomotivu ... str. 4 ● Nabídka kalendářových vložek ... str. 4 ●

číslo 12

30. června 2019
ročník 72

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

O čem budeme vždy rádi psát

V našem časopise vždy s velkým potěšením zveřejňujeme články s příklady pozorného a odpovědného výkonu služby našich kolegů. Zásadně se tím lišíme od těch médií, která naopak – v honbě za senzacemi – se s velkým zaujetím snaží popisovat a „hluboce analyzovat" převážně mimořádné události, u nichž mohou (a často bohužel i bez ověření faktů a neprávem, neboť o vině rozhoduje vlastně až soud) strojvedoucí líčit jako viníky různých malérů, k nimž dochází na naší železnici.

Například v minulém vydání jsme psali o záchraně lidského života, o kterou se zasloužil náš břeclavský kolega Jaroslav Plot. A že vůbec nejde o ojedinělý případ, o tom svědčí další událost, o níž jsme se v čase uzávěrky tohoto čísla Zájmů strojvůdce rovněž dozvěděli od našich čtenářů. V tomto článku se pro změnu v čase vracíme o několik týdnů zpátky. Hlavním aktérem byl kolega strojvedoucí **Rostislav Kučera** z OCP Střed.

Tento náš kolega druhého dubna 2019 vedl vlak 142 s lokomotivou 151 008 z Bohumína do Prahy. Při míjení se s vlakem SC 505, jehož strojvedoucí mu při rychlosti 147 km/h, dal několik světelných upozornění, usoudil, že při jízdě okolo vjezdového návěstidla železniční stanice Studénka se děje něco neobvyklého. Neprodleně tedy zavedl rychločinné brzdění a s vlakem se mu podařilo zastavit cca deset metrů před osobou úmyslně ležící ve druhé staniční koleji.

Kolega Kučera ihned kontaktoval na lince 155 Zdravotnickou záchrannou službu Moravskoslezského kraje a zjistil životní funkce osoby v kolejišti. Do příjezdu sanitního vozu rychlé zdravotnické pomoci pak ženu uklidňoval, hovořil s ní a především ji ubezpečil, že pomoc je již na cestě. Mimo jiné mu sdělila, že svůj život chtěla ukončit skokem pod vlak.

O události kolega mezitím informoval i Policii České republiky a požádal dispečera Centrálního dispečerského pracoviště v Přerově o zastavení provozu v sousední koleji. Po příjezdu sanitního vozu RZP a Policie ČR byla žena převzata do jejich péče. Po informaci o situaci na CDP Přerov a jeho svolení k jízdě pak strojvedoucí Rostislav Kučera pokračoval s vlakem, který byl tímto opožděn o jednatřicet minut, dále.

Další šťastně zachráněný život a další důkaz toho, že naši kolegové jsou profesionály na svém místě. Věnovat pozornost výkonu služby a pozorně sledovat trať se prostě vyplácí. Na druhé straně je ovšem smutné, že ani v tomto případě vedoucí pracovníci, tentokrát z OCP Střed, nijak na tuto událost nezareagovali. Žádné poděkování anebo podání ruky. Přitom když nic jiného, alespoň to by se jistě slušelo!

Marek Poláček

Navštívili jsme ostravské dny kolejové dopravy

Návštěvníci každoročního a tentokrát dokonce i jubilejního 20. ročníku železničního veletrhu Czech Raildays 2019 – Dny kolejové dopravy, konaného na nákladovém nádraží v Ostravě ve dnech 11. až 13. června, nemuseli nijak litovat peněz, jež vynaložili na to, aby si mohli prohlédnout připravenou expozici. Byla rozsáhlá a zajímavá, zahrnuto v ní bylo totiž skoro dvě stě vystavovatelů, a to nejen od nás, ale i ze zahraničí. Návštěvníků byly stovky a hned v první den do výstavního areálu zavítali rovněž členové prezidia Federace strojvůdců ČR Jiří Šafařík a David Votroubek.

Součástí akce byla taktéž velmi podnětná dvoudenní konference „Aktuální stav budování moderní železnice v ČR", na niž zamířili nejen představitelé firem patřících do stále rostoucí skupiny železničního průmyslu, ale i zástupci výzkumných ústavů a vysokých škol našich i zahraničních.

Jedinou problematickou věcí, kterou ale pořadatelé pochopitelně nemohli ovlivnit, tak bylo nadmíru teplé počasí, které už v den samotného zahájení akce určitě potrápilo nejednoho návštěvníka veletrhu. Jinak se ovšem musí uznat, že po loňském zklamání, zvláště co se týká hnacích vozidel, se letošnímu ročníku zdárně podařilo napravit svoji reputaci.

A nutno podotknout, že i vnitřní expozice měly tentokrát opravdu co nabídnout. A tak ti, kteří měli v úmyslu na výstavě projednávat své pracovní záležitosti s různými železničními výrobci/firmami, měli k dispozici široké pole působnosti. Na mnoha stáncích jim představitelé firem rádi a ochotně odpovídali na konkrétní dotazy a stejně tak trpělivě seznamovali i odborně méně zainteresovanou veřejnost se svojí prací a vizemi do budoucích let.

Pravidelný návštěvník výstavy si mohl povšimnout, že jednotlivé expozice jsou podobné těm, které byly k vidění již v minulých letech. Pokrok ve vývoji nových přístrojů či technologií však lze každopádně rozpoznat. Ať už jde o přístroje pro nově zaváděné ETCS nebo různé elektronické komponenty. Lidé se mohli rovněž obeznámit i s těmi „nejjemnějšími" technologiemi, bez kterých si dnes nedokážeme představit například už ani řízení lokomotivy. Nezapomínalo se ale ani na vybavení vozů pro cestující. Vystavené modernizované vozy (například vůz Českých drah řady Bdmtee známý na veřejnosti i jako Honecker) ukázaly další možnosti vývoje.

Jedním z vystavených vozidel sloužících v nákladní dopravě byl také vůz sloužící pro přepravu dřeva s nástavbami systému s označením „Innofreight". Pro otočnou vykládku používá Innofreight 45t otočné vykládací zařízení Kalmar a nově vyvinuté otočné zařízení s nosností maximálně 36 tun.

Velkou pozornost dále upoutala nová dieselová lokomotiva z produkce českotřebovské CZ LOKO, a to **HybridShunter 400**, která umí kombinovat klasický pohon a pohon na baterie. Dokáže tedy jezdit až 48 hodin na baterie a je první lokomotivou s komerčním využitím hybridní technologie na českých kolejích. Zkušenosti z využití dvounápravové lokomotivy chce výrobce následně využít i pro stavbu většího a výkonnějšího stroje, tedy čtyřnápravové lokomotivy, jež by mohla dobíjet energii třeba i díky sběrači. Výhodou má být tišší provoz a taktéž nízké emise. Stroj má jezdit především na akumulátorové baterie, jež se dobíjejí, a podle typu výkonu pak takto vydrží v provozu jeden až dva dny. Dieselový motor slouží tedy jen jako záloha na krátký dojezd.

Jedním z moderních hnacích vozidel vystavených letos v Ostravě byla elektrická lokomotiva Siemens Vectron MS nesoucí číslo 383 054. Foto: Marek Poláček

A výrobce v tomto případě také upozorňuje na životnost baterií kolem deseti let.

Představena byla i jednotka **EffiShunter 1000**, řady 744.110, z pětikusové výrobní série, určené výhradně pro ČD Cargo. Zde se jedná o univerzální traťovou a posunovací lokomotivu, která má za úkol zabezpečovat střední traťovou a posunovací službu. Je vybavena spalovacím motorem CAT C32 a má být prvním strojem vyrobeným v České republice, na který bude instalován zabezpečovací systém ETCS, jenž má zprostředkovat, aby vůz byl schválen pro všechny státy Evropské unie.

Ve firmě CZ LOKO proběhla i revitalizace motorové jednotky **95 80 0654 005-7 D - AZD** pro Ústecký kraj, která bude jezdit po tzv. Švestkové dráze, jež je majetkem společnosti AŽD Praha. Jakožto modernizovaná a nízkopodlažní jednotka typu RegioSprinter (výrobce Siemens – Duewag) s hydromechanickým přenosem výkonu 2×198 kW a maximální rychlostí 100 km/h má sloužit od 15. prosince 2019 pro pravidelný každodenní provoz na lince U10 Litoměřice horní nádraží–Lovosice–Most. Budou v ní samozřejmě k dispozici mnohé služby, jako například připojení k síti Wifi, klimatizace, zásuvky na 230 V, občerstvení, a v neposlední řadě i velkoprostorové bezbariérové vakuové WC včetně pultu pro přebalování kojenců. Cestování touto soupravou je tedy vhodné i pro osoby s omezenou schopností pohybu, na přepravu dětských kočárků a jízdních kol (v zimě lyží).

Ke zhlédnutí byla i sedadla nebo palubní deska legendárního motorového vozu Slovenská strela, jenž nyní prochází generální rekonstrukcí, aby už příští rok mohl být na Czech Raildays 2020 tento vůz být představen celý. Některých z vystavených částí tohoto unikátu se mohli lidé dokonce dotknout, jiné – zejména ty menší – byly ale raději vystaveny jen ve skleněných vitrínách.

Zajímavá byla také expozice Správy železniční dopravní cesty. Asi největší počet návštěvníků se pohyboval u rozličné montážní techniky. Velký zájem ovšem vzbudila jako již tradičně Hasičská záchranná služba SŽDC se svojí novou vyprošťovací technikou. Generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda zde také poprvé představil a pokřtil nový a vylepšený hasičský vůz, jenž má zajistit snadnější vyproštění nepatřičných předmětů, jež se do kolejí dostanou při mimořádných událostech.

I na letošních Czech Raildays se samozřejmě myslelo i na děti, pro něž byly připraveny ukázky modelové železnice anebo se dokonce mohly svézt parním minivláčkem.

Marek Poláček

ETCS – v dobrém i zlém

Od počátku, kdy Evropská unie rozhodla o zavádění Evropského vlakového zabezpečovače ETCS, se o tomto novém systému psalo jen v superlativech. Bude tomu ale skutečně tak? Přinese opravdu významné výhody jak v oblasti spolehlivosti, bezpečnosti, zvýšení propustnosti a přispěje k výrazným úsporám v oblasti provozních nákladů?

Je třeba říct, že cesta k realizaci nebyla snadná a jednotlivé železnice napříč Evropou zápasily s navázáním ETCS na stávající technologie, se změnou provozních podmínek a financováním. Tato závažná změna v řízení a zabezpečení si vynutí také změnu filozofie a provozních návyků. Přechodné období není a nebude pro železničáře jednoduché.

Připomeňme si základní cíl ERTMS/ETCS. Měl by přinést jednotný systém řízení dopravy a signalizace. V rámci bývalé Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) jsme byli účastníky týmu expertů, kde mimo jiné bylo cílem změnit systém návěstní soustavy pro všechny účastnické země. To se samozřejmě nepodařilo. Cílem ETCS v rámci EU bylo i to, že bude větší dodavatelská základna a díky jednotným normám a specifikacím bude systém plně interoperabilní. Díky ETCS mohou vlaky bez problémů překračovat hranice mezi zeměmi, aniž by se musely měnit lokomotivy. To umožňuje společné rozhraní mezi strojem a strojvedoucím.

V žádné evropské zemi neprobíhalo nasazení ETCS jednoduše. V mnoha případech se musely v průběhu instalace provést podstatné změny v návrhu aplikace, a sice z důvodu technických a softwarových nedostatků. Problémy jsou také se zdlouhavým schvalovacím procesem v rámci režimu, který je stanoven pro posouzení bezpečnosti, a dále to musí být ověření bezpečnosti nezávislé. Mnohde není připravena logistika montáže, zejména pro montáže do kolejových vozidel s potřebným vybavením vlaku a kabiny pro strojvedoucího.

Je možné říct, že interoperabilita je spíše politickým než technickým cílem a vyžaduje spolupráci mezi jednotlivými zeměmi. Zde byl hlavní problém v tom, že hodně členských států trvalo na tom, že ERTMS jim musí umožnit udržovat dlouhodobé provozní postupy specifické pro jednotlivé země. To vyžadovalo začlenění možností, které by měly být jinak standardním systémem. Důležitá při budování ETCS je i spolupráce mezi dodavateli výrobců zařízení ETCS a GSM-R pro infrastrukturní i vlakové systémy. Ukázalo se, že požadovaná spolupráce je v mnoha případech velmi obtížná. Důvodem jsou hardwarové a softwarové faktory a progresivní implementace aktualizací a změn.

Největším problémem při zavádění a výstavbě ETCS je vývoj po sobě jdoucích verzí systémového softwaru. Z dosavadních zkušeností vyplývá, že konečně schválená verze nikdy nebude konečná a software nebude stabilní po celou dobu. I nadále se budou objevovat změny. Co je přitom ale důležité, je to, aby bylo zajištěno, že zařízení, která jsou již v provozu, mohou i nadále fungovat bezpečným a efektivním způsobem. To bude samozřejmě přinášet problémy jak provozovatelům dráhy, tak i provozovatelům dopravy, ale i dodavatelům ETCS, kteří musí mít dostatek specialistů schopných změny ve stávajících systémech realizovat.

Ing. Josef Schrötter, nezávislý železniční expert

Nabídka kalendářů na rok 2020

Vážení kolegové, nabízíme vám **nástěnné a stolní kalendáře Federace strojvůdců České republiky** na rok **2020**. Každá základní organizace FSČR také tentokrát obdrží zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Všechny další kalendáře, o které budete mít zájem, je **nutno včas objednat**! Celkový náklad vyrobených kusů kalendářů bude stanoven **na základě vašich závazných objednávek**.

Výbory ZO si mohou kalendáře **pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu výhodně objednat** za podmínky následující **finanční spoluúčasti**:

- u stolního kalendáře 40 Kč (za jeden kus),
- u nástěnného kalendáře (13 listů) 70 Kč (za jeden kus).

Všichni zájemci si stejně jako už v loňském roce mohou stolní a nástěnné kalendáře na rok 2020 objednat **výhradně prostřednictvím některé ze základních organizací Federace strojvůdců**.

Objednávky jednotlivých zájemců v žádném případě **nelze adresovat přímo prezidiu nebo tiskovému středisku FSČR**. Také výdej objednaných kalendářů se pak uskuteční jen v ZO, kde jste si kalendáře objednali!

Závazné hromadné objednávky s uvedením počtu kusů jednotlivých druhů kalendářů pošlou základní organizace na prezidium FSČR, a to nejlépe elektronickou formou na adresu ***analytik@fscr.cd.cz***. **Objednávky ze ZO je nutno poslat co nejdříve, nejpozději ovšem do 4. července 2019!** K tomuto datu bude objednávaný počet kalendářů uzavřen a na případné další, až po stanoveném termínu zaslané objednávky již nebudeme moci brát zřetel!

Tiskové středisko FSČR

Ostrava 2019 z pohledu strojvůdce

Venkovní i vnitřní expozice letošního ročníku Czech Raildays rozhodně měly co nabídnout. Coby mašinfíra jsem nemohl vynechat návštěvu novinky v barvách ČD Cargo, kterou byla lokomotiva EffiShunter 1 000 společnosti CZ LOKO. Myslím, že o tomto stroji s výkonem 895 kW již bylo a ještě bude řečeno mnohé. Důležité především bude, abychom v provozu nevychytávali počáteční mouchy či nedokonalosti, jak to u novinek občas bývá. I když v tomto případě o novince nemůžeme až zase tak hovořit. Výrobce s těmito lokomotivami již slavil úspěch v Itálii a ve Slovinsku. Lokomotiva je vybavena prvky pasivní bezpečnosti, které u nových hnacích vozidel jsou už ale téměř samozřejmostí. Stanoviště vypadá velice pěkně. Jde ovšem také o to, abychom se na něm cítili pohodlně a vše co potřebujeme k výkonu naší služby, nám bylo po ruce. Možná bude chybět systém ARR. Uvidíme, zda tempomat zvládne to, co očekáváme.

Z dílny CZ LOKO mě zaujala také aktuální novinka HybridShunter 400. Jak je zřejmé už z názvu, její pohon zajišťují trakční baterie, které se nabíjí přímo ze zásuvky. Jako záloha je na této lokomotivě použitý spalovací motor CAT C4. Při krátkém hovoru se zástupci výrobce jsem se mimo jiné dozvěděl, že ověřovací provoz má začít už v nejbližších týdnech.

Autor článku Ostrava 2019 z pohledu strojvůdce, předseda redakční rady Zájmů strojvůdce Evžen Mikolajek. Na snímku je na stanovišti lokomotivy Newag Dragon společně se svým synem Jiříkem. Foto: Marek Poláček

Samozřejmě nelze opomenout Siemens Vectron, který – alespoň dle mého názoru – dominoval venkovním exponátům. Tato provozem odzkoušená lokomotiva je doslova dříč na kolejích. Skutečnost, že ji na tratích potkáváme v barevných schématech několika dopravců, svědčí o oblibě a spolehlivosti tohoto stroje. Není se ostatně čemu divit. Siemens je osvědčeným výrobcem kolejové techniky, zmíněná lokomotiva se vyrábí již několik let a firma má dost objednávek na několik let dopředu. Je samozřejmě vyrobený k tomu, aby strojvedoucí „nahodil" sběrač a jel. Pokud vím, specialita českých kolejí, tedy „stahovačky", této mašině moc nevoní a nejsou na takové situace zrovna dvakrát stavěné. Snad se tedy někdy dočkáme elektrického provozu bez těchto traťových záludností.

Jako přímá konkurence tomuto stroji se mezi exponáty objevila šestinápravová lokomotiva Dragon polského výrobce Newag Gliwice o výkonu 5 MW, která je schopna táhnout vlaky o hmotnosti až 4000 tun. Stanoviště je téměř shodné s Vectronem, a to jak co do rozdělení ovládacích prvků, tak i jejich označení. Jen je na něm ale o poznání méně místa. Výrobce udává, že jde o spolehlivou lokomotivu, která se od roku 2015 dočkala mnohých objednávek, prozatím hlavně od polských dopravců. Zde reprezentovala dceřinou firmu ČD Cargo Poland. Nejnovější verze této lokomotivy již samozřejmě nabízí i prvky pasivní bezpečnosti.

Z motorových jednotek byl pro návštěvníky atraktivní RegioSprinter společnosti AŽD Praha, v úpravě pro 65 cestujících. Jedná se o modernizaci starších souprav přivezených z Německa. Stejné soupravy už ostatně používá i soukromý dopravce na šumavských lokálkách. V nejbližších dnech by měl být zahájen zkušební provoz i těchto jednotek, jichž si již zmíněná společnost zakoupila celkem čtyři.

Co se týče vozů, zaujal mimo jiné i nový vůz z dílny vagónky Poprad, určený pro nástavby systému Innofreight. Zde se jednalo o systém s vysokými klanicemi na přepravu dřeva. Vůz na veletrhu byl naložen a dle nákladového listu byla hmotnost naloženého dřeva 90 tun. Nutno dodat, že to byla opravdu pořádná hromada. Pro odvoz dřeva napadeného kůrovcem to bude jistě velký pomocník. Tento i mnohé další vystavené vozy ukázaly, kam by mohla být dále směrována nákladní doprava na železnici.

Jistě jsem nemohl vynechat výrobce tu oblíbeného, jinde ale i zavrhovaného „hlídače" Mirel. I zde se pracuje na dalších verzích. To je na jednu stranu pochopitelné, na druhou stranu to ale bude klást další nároky na to, abychom vlastně věděli, která varianta je zrovna na té které mašině, co máme. A také co zařízení vlastně umí. Připravuje se i na ETCS, ale na toto téma bylo těžké se bavit. Vývoj požadovaných komponent je údajně teprve v začátcích.

Jistě bylo k vidění i mnohé další, o tom sen však dočtete v jiném článku v tomto vydání ZS. Zde jsem se snažil shrnout věci, které mne zajímaly nejvíce jako strojvedoucího.

Evžen Mikolajek

Obr. 1

Obr. 2

RegioSprinter 654 005-7 AŽD Praha v atraktivním barevném provedení pro „Švestkovou dráhu". Na druhém snímku, rovněž pořízeném na letošním veletrhu Czech Raildays 2019, je interiér stanoviště strojvedoucího téhož motorového vozu. Foto: Marek Poláček

Zajímavosti z historie jízdních (režijních) výhod zaměstnanců drah

Dokončení ze Zájmů strojvůdce č. 11/2019

Okupace

Výhody sníženého jízdného a přepravného přetrvávaly i po roce 1939 a až na výjimky se jejich přidělování řídilo předválečnými předpisy K 3 (z 1. 10. 1937) a K 8 (z 1. 2. 1935). Teprve od 1. ledna 1943 vstoupil v platnost předpis P 26 vycházející i z německého železničního tarifu, kde již byly některé změny a objevily se nové průkazy a tiskopisy. Jinak se počítala lhůta pro poskytování výhod pomocným zaměstnancům a dělníkům na výpomoc, režijky ztratily družky zaměstnanců a změny byly ve zlevněné přepravě.

Z předpisu vyjímáme: Jízdní výhody se poskytovaly železničním zaměstnancům a železničním lékařům, zlevněná přeprava, jež mohla být za jednotkové sazby (1,5, resp. 2,1 hal/km a 100 kg) anebo za snížené dovozné, jen železničním zaměstnancům. Jízda byla buď za zaměstnanecké jízdné anebo za snížené (50 nebo 33 %), průkazky pro opětovné jízdy (R nebo S), jen pro jednu jízdu anebo svazky poukázek pro určitý počet jízd. Na jízdní výhody mj. neměli nárok manželé výpomocných dělnic, bývalí pomocní zaměstnanci, bývalí dělníci na výpomoc, důchodci po úrazech či zaměstnanci propuštění od drah z trestu. Definitivní zaměstnanci v činné službě na základě průkazu R si mohli zakoupit jízdenku za zaměstnanecké jízdné, na tratích soukromých železnic zúčastněných na „Úmluvě o jízdních výhodách" měli nárok na volnou jízdu a mohli zakoupit zaměstnanecké jízdenky pro děti od 4 do 6 let (pro 2 děti stačila 1 jízdenka). Činní pomocní zaměstnanci měli na zhruba totéž nárok, pracovali-li nejméně 3 roky, dělníci na výpomoc pak s pětiletou služební dobou. Poukázky na zaměstnanecké anebo poloviční obyčejné jízdné měly uklízečky, zaměstnankyně úschoven. Možnost cestovat za zaměstnanecké jízdné (na průkaz R) měli důchodci (bývalí definitivní i pomocní zaměstnanci a smluvní úředníci). Zaměstnanci, kteří provozovali obchod nebo živnost, měli omezeny jízdní výhody jen na 6 poukázek na rok pro celou rodinu. Výhody pro rodinné příslušníky se týkaly manželek (ovšem jen pokud žily s manželem ve společné domácnosti a nikoli bývalých manželek), dětí (vlastních, nevlastních, adoptovaných a schovanců), ale také rodičů a pomocnic v domácnosti. I pro ty (ovšem s různými mnohdy komplikovanými podmínkami, které na omezeném prostoru nelze rozebírat) platily průkazy R na zaměstnanecké jízdné. Manželky a děti dělníků na výpomoc po tříleté době měly nárok na svazek 6, resp. 12 jízdenek. Poukázky na jízdu za zaměstnanecké jízdné (většinou dvě měsíčně) měly např. děti zaměstnanců, sestry činných zaměstnanců (ve společné domácnosti), příbuzné, pokud obstarávaly domácnost za manželku zaměstnance, „jež se stala pro tělesnou nebo duševní chorobu k vedení domácnosti trvale a úplně nezpůsobilou", příbuzné ošetřující manželky v šestinedělí a pomocnice v domácnosti. Výčtu nárokovosti železničních lékařů, zaměstnanců ústavů pojišťovny ČMD a prázdninových osad, pravidel sepisování průkazů, přepravních výhod a zlevněné přepravy pro železniční konzumní družstva vás ušetříme.

Režijní příplatek na spěšný vlak (1943) III. třídy do 225 km stál 1,50 K, poloviční stál 2,50 K (76–150 km) a na slevu 33 % 7 K (u pásma 226–300 km)

Konec režijního jízdného

Po roce 1945 se částečně měnil jak vzhled jízdenek, tak i nárokovost. Tarif setřel rozdíl mezi pomocnými a definitivními zaměstnanci, přestal znát slevy pro pomocnice v domácnosti aj., naopak rozsah mimodrážních osob majících nárok na zvýhodněné jízdné se po roce 1948 rozšířil o různé okruhy osob (např. partyzány, osoby zasloužilé v odboji II. světové války nebo vyšší funkcionáře strany). Jen pro zajímavost, naopak osoby německé národnosti, které neměly osvědčení o národní spolehlivosti, nesměly vlaku používat vůbec.

Mimo drobné změny zůstal stav v mimotarifních výhodách až do 31. 12. 1980, kdy platilo u ČSD klasické režijní pásmové jízdné. Mj. i proto, že náklady na tisk a prodej široké palety jízdenek se symbolem okřídleného kola byly vyšší než tržby z nich získané, se přistoupilo ke kroku režijní jízdenky zcela zrušit. Režijní průkazka od té doby opravňovala k jízdě bez nutnosti kupovat jízdenky pro jednotlivé jízdy.

Vzory posledních „režijek" už mají zaměstnanci více či méně v paměti. V letech 1981–1984 sloužily zaměstnancům průkazky s modrými deskami, v letech 1985–1993 průkazy s kmenovým listem (a přelepkou ČSD přes fotografii). V letech 1994–1998 už pod hlavičkou ČD sloužila průkazka se zasunovacím kuponem. V letech 1999–2005 další zatím poslední „papírový" vzor s tím, že se postupně zvyšovala cena cenného kuponu (pro důchodce a rodinné příslušníky byla vyšší).

Po roce 1989 se s otevřením západních hranic zaměstnancům rozevřela paleta možností zdarma nebo se slevou cestovat do většiny dosud zapovězených zemí Evropy, na druhou stranu se po 40 letech znovu rozběhla diskuze na téma používání režijních výhod za účely podnikání a postupně byly oživeny snahy o okleštění rozsahu nárokovosti. S odčleňováním různých výkonných jednotek (železniční opravny a strojírny apod.) a vznikem dceřiných společností také zaměstnanci nových subjektů ztratili nárok na jízdní výhody. Oživli další dopravci a s nimi i jejich výhody a jejich vzájemné uznávání.

Železniční průkazky – v současnosti v podobě In-karty s nahranou aplikací „železniční průkazka" – jsou nyní tarifní výhodou. Nárok na ně je zakotven v „Tarifu jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy (ČD), zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), zaměstnanců Ministerstva dopravy (MD) a Drážního úřadu (DÚ), podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy", který vydává a určuje Ministerstvo dopravy po projednání s odborovými centrálami. Tarif je určujícím a základním dokumentem. Z Tarifu vychází a vysvětluje jej Prováděcí předpis ČD Ok 10 – Prováděcí předpis k Tarifu jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců (ČD a.s., SŽDC s.o., MD a DÚ, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy.

Poznámka redakce ZS: V souvislosti s dubnovým jednáním zástupců odborových centrál působících na železnici s tehdejším ministrem dopravy Danem Ťokem, o němž jsme informovali v ZS č. 8/2019, ještě aktuálně připomínáme, že mají i nadále platit ujednání v duchu Memoranda o udržení sociálního smíru na železnici v souvislosti s řešením problematiky jízdních výhod na období 2018–2019, které podepsali zástupci MD ČR a odborových centrál působících na železnici 4. prosince 2017.

Byly, jsou a budou trnem v oku

Režijní výhody byly, jsou a nejspíše i budou občasným cílem kritiky zvenku. Přitom je jasné, že větší nebo menší benefity poskytuje svým zaměstnancům prakticky každá firma (ČSAD, městská doprava, energetika). Hlasy proti výhodám se zvedaly hlavně v dobách, kdy se zvyšovalo jízdné. Podrobnou analýzu nabídl článek uveřejněný v Rodinném kalendáři československých železničářů na rok 1927. Uvádí se tu, že „zvláště kruhy obchodní a živnostenské, velkoprůmysl a kruhy agrární, které hlasovaly proti zdražování jízdného … a napadaly naše jízdní výhody a výhody režijního uhlí". Zároveň poukazovaly na to, že správa drah nemá co zdražovat jízdné, když lze nalézt úsporu právě ve zvýšení režijních cen jízdného „na cenu výloh skutečných", případně ve škrtu výhod pro rodinné příslušníky.

Na druhou stranu samy železniční správy postupně jízdní výhody oklešťovaly (uváděny jsou kkStB – c. k. rakouské státní dráhy). Autor článku poukazoval na to, že ač soukromé společnosti (rakouské) poskytovaly velkorysé mimotarifní výhody, tak jim přesto nešlo upřít, že by jejich hospodaření nebylo efektivní. Společnosti si byly vědomy toho, že výhody nemají pro ně tak velikou finanční hodnotu, než na jakou si je oceňoval personál, a že omezováním výhod by jen a jen znepokojovaly své zaměstnance na úkor dobrého výkonu jejich služby.

Nešlo nevidět, že na jednu stranu se brojilo proti zaměstnaneckým jízdním výhodám, na druhou stranu

Lepenková režijní jízdenka platná roku 1978. Za jízdu z Kácova do Čáslavi železničáři sice platili „jen" 1,20 Kčs, ale plně platící cestující jen o pár korun více

mj. „vysoká byrokracie mimoželezniční" si vždy uměla najít cestičky k dosažení různých výhod. Svazové volné jízdenky měli poslanci, různí hodnostáři, velkoprůmyslníci, nehledě na celou řadu „funkcionářů různých spolků, svazů, ústavů a podniků, redaktorů (!), kteří používali celou řadu možných a nemožných zlevněných a volných lístků a kteří se všemi prostředky a zákroky snažili, aby železničním zaměstnancům, zvláště těm, kteří používali I. a II. třídy vozové, byla tato výhoda správami odňata, aby jen oni sami mohli býti pány v těchto vozových třídách a nebyli při svých soukromých třídách rušeni ve svém pohodlí nenáviděnými železničáři…".

Nemohl ovšem být veden tlak jen na omezení výhod I. a II. třídy, ale i na ostatní. Rakouské státní dráhy (kkStB) tak skutečně počet volných jízd „dříve přiznávaných železničním zaměstnancům bez omezení" a zvláště počet jízd rychlíky značně snížily, což vyvolalo v řadách zaměstnanců velký rozruch. Objevila se i myšlenka vykoupit jízdní výhody zaměstnanců finančními částkami pevně odstupňovanými podle kategorií a hodnostních tříd.

„Ti, co poukazovali na zbytečnost výhod, jako by nevěděli, že výhody naše jsou jen nepatrnou odměnou za to, že jsme nedostatečně a naprosto nepřiměřeně honorováni za svoji těžkou, vysilující a riskantní službu. Zaměstnanci považují jízdní výhody za vydržené právo a součást svých služebních požitků, mající pro ně nejen význam hmotný, ale i morální a sociální, a jejich zrušení nebo značnější omezení, jak se prosl'chalo, by rozhodně vyvolalo živelní odpor v řadách personálu, který by si tyto těžce zasloužené výhody bez boje nedal nikdy vzíti … Finanční efekt takového kroku by nebyl pro stát značný, protože co má pro zaměstnance velký význam materielní a mravný, nestojí stát de facto nic."

Součástí citovaného článku o jízdních výhodách (1926) ale bylo i ponaučení zaměstnancům, jak se při cestování na „režijky" chovat. Tato slova v zásadě platí i dnes a každý zaměstnanec by si měl denně výhod vážit a uvědomit si, že o ně (nemluvě o jejich zneužití) snadno může přijít.

„Vážte si jízdních výhod … a vězte, že výhody ty jsou pro vás nedocenitelné. Nechlubte se proto nikdy před veřejností a zvláště ne před ostatními cestujícími ve vlaku svými režijními výhodami … a nezavdávejte nikde příčin k tomu, aby muselo být na výhody poukazováno! Jedete-li ve vlaku, nepředkládejte své jízdenky a průkazky ostentativně, jak byste vy sami byli pány železnic, nýbrž hleďte tyto doklady dávat průvodčím vždy nenápadně, aby nikdo nepotřeboval viděti, že jedete na režijní lístek. Rovněž tak vystupujte u osobních pokladen. Upozorněte zvláště své členy rodinné, aby se, jak se často stává, nevychloubali vždy a všude stále oněmi zbytečnými, nepravdivými a nás tak poškozujícími frázemi: „My to můžeme dělat, nás dráha nic nestojí!" a nebo „Nás to stojí jen pár haléřů."

Věříme, že u dnešních Českých drah (potažmo SŽDC) tak hloupí zaměstnanci snad nejsou.

Martin Navrátil

Autorovo poděkování za pomoc a cenné rady patří Ing. Miroslavu Kuntovi, Jiřímu Tydlitátovi, Richardu Cílovi, Jitce Češkové, Bc. Romanu Šulcovi, Ing. Alanu Butschekovi a za zapůjčení předpisů a vzorníků jízdenek zaměstnankyním knihovny Telematika – ODIS.

Výhodná nabídka diářů a parního kalendáře

Vydavatelství ing. Zdeňka Ulricha, které s Federací strojvůdců dlouhodobě spolupracuje při přípravě stolních a nástěnných kalendářů, připravuje také letos **kapesní diáře na rok 2020** s fotografiemi z provozu historických železničních vozidel. Objednat si je můžete rovněž **za zvýhodněnou cenu**, která byla pro členy naší profesní odborové organizace stanovena – v případě **měsíčního** diáře 25 Kč, **týdenního** diáře 45 Kč.

Po loňské úspěšné premiéře je v nabídce téhož vydavatelství opět i atraktivní **nástěnný parní kalendář 2020**, který si oproti volnému prodeji mohou zájemci z řad členů FSČR také objednat za výhodnější cenu 150 Kč.

Vaše objednávky lze řešit pro zjednodušení hromadně – po Vaší osobní dohodě s členy výboru ZO – přes krétní základní organizaci FS, nebo také individuální formou. V případě jednotlivé objednávky prosíme o uvedení jména, poštovní adresy a konkrétního názvu (adresy) **základní organizace FS**, jejíž jste členy. Platba objednávky je nutná před odesláním zboží (bude vystavena proformafaktura). Poštovné za objednávku bude uplatňováno pouze při požadavku odeslání zboží na individuální adresu (tedy mimo standardní dodací adresu základní organizace FS). Diáře a parní nástěnné kalendáře objednávejte přednostně elektronicky na e-mailu: ***ulrichz@seznam.cz***. Písemné objednávky lze zaslat na adresu: **Ing. Zdeněk Ulrich, Nám. Kosmonautů 17, 789 85 Mohelnice**.

Neoznačená návěstidla dál hyzdí první koridor

Na konci března 2018 byl v Zájmech strojvůdce č. 6 otištěn můj příspěvek pojednávající o neoznačených návěstidlech na 1. koridoru, konkrétně v úseku Česká Třebová–Kolín na trati 501A. Ještě před uveřejněním této stati se ryze z dobré vůle a na základě korektního jednání rozhodl vedoucí redaktor ZS Libor Poláček, že o vleklém problému s neoznačenými návěstidly informuje gestorku předpisu SŽDC D1, aby mohla případně včas pomoci zjednat nápravu. Do uveřejnění výše citovaného článku se ale ani přes její snahu (mj. postoupení těchto našich informací dalším zaměstnancům SŽDC) náprava neuskutečnila! Navíc jsem na neoznačená návěstidla několikrát upozorňoval i služebním postupem, tedy sepsáním hlášenek.

Ta první (č. 1468) byla odeslána našemu vedení 16. září 2017, druhá s téměř identickým obsahem 17. listopadu 2017. Avšak teprve po otištění mého příspěvku a odeslání doporučeného dopisu přímo na Oblastní ředitelství SŽDC v Hradci Králové se stojaté vody rozhýbaly. V průběhu dubna 2018 byla štítky osazena všechna čtyři oddílová návěstidla autobloku, o kterých jsem se v příspěvku zmiňoval.

Uvažoval jsem následně o sepsání malého „poděkování“ pracovníkům SŽDC, že zdárně vyřešili i tuto drobnou předpisovou „mozaiku“, která však tvoří výsledný obraz naší železnice. Bohužel ale ve chvíli, kdy traťoví dělníci šroubovali na návěstidlo poslední identifikační obdélník s číslem, na 1. koridoru mezi Českou Třebovou a Kolínem upadly štítky na jiných návěstidlech. A tak se ani jednou (!!!) v období od 16. září 2017, kdy jsem problém začal prvně řešit, až do dnešních dní nepodařilo docílit, aby na 102 km tratě byla předpisově označena všechna návěstidla. A to už je zarážející!

Ruce do klína jsem však nesložil a bojoval dál. Tu byla našemu vedení odeslána hlášenka na chybějící štítky na dvou odjezdových a jednom vjezdovém návěstidle v žst Uhersko, na Oblastní ředitelství SŽDC pak putovala připomínka, že seřaďovací návěstidlo Se13 plnící funkci označníku na uherském záhlaví žst Zámrsk postrádá potřebnou identifikaci, hlášenka č. 354 ze dne 29. 1. 2019 zase popisovala, že návěstidlo Lc1 na koleji 1d v Kolíně není předpisově označeno, k tomu jak podzimní listí opadaly obdélníky s čísly na dalších pěti oddílových návěstidlech autobloku ve sledovaném úseku. Jak tedy vidno, tak hlášení stále výrazně pokulhává za skutečným stavem na trati a nápravu se daří realizovat jen velmi obtížně. A někdy vůbec! Za posledních 622 dnů se odpovědné pracovníky SŽDC nepodařilo přimět k tomu, aby provedli stoprocentní nápravu a zamezili dalšímu opadu návěstních štítků.

V současnosti (stav k 13. 6. 2019) se na 1. koridoru mezi Českou Třebovou a Kolínem nachází 6 předpisově neoznačených oddílových návěstidel autobloku, konkrétně:

- na 1. traťové koleji mezi stanicemi Řečany–Záboří nad Labem chybí štítek 1-3299;
- na 1. traťové koleji mezi stanicemi Přelouč–Řečany nad Labem na stanovišti oddílového návěstidla chybí štítek 1-3210;
- na 1. traťové koleji mezi stanicemi Přelouč–Řečany nad Labem chybí štítek 1-3231.

Velkou raritou jsou pak oddílová návěstidla autobloku v km 321,9/322,0. U obou kolejí pro oba směry se nacházejí celkem 4 návěstidla, přičemž na třech již štítky upadly (viz obr. 1)! Upozorňoval jsem na tuto skutečnost již několikrát, dodnes nebyla zjednána náprava. Každý den je tento tristní stav na očích stovkám strojvedoucích, každý týden několika traťovým dělníkům SŽDC. V průběhu dubna zde dokonce proběhly denní výluky s vyloučením vždy jedné traťové koleje, ale neoznačených návěstidel si nikdo nevšiml. Tak tady je už vážně něco špatně. Navíc, podíváte-li se na obr. 2, zjistíte, že zbývající štítek na čtveřici návěstidel je připevněn jen ledabyle. Projede-li kolem vlak rychlostí 160 km/h, celý stožár se oklepe a štítek se rozechvěje jak listy osiky. Je tedy jen otázkou času, kdy upadne i ten poslední!

Na jiných tratích v republice nepozoruji, že by štítky upadávaly tak masivně jako v úseku Česká Třebová–Kolín na trati 501A. Z jiných míst vím aktuálně jen o těchto případech:

- na 1. traťové koleji mezi stanicemi Kostomlaty–Lysá nad Labem na trati 502A chybí štítek na oddílovém návěstidle autobloku 1-3348 (hlášeno na Oblastní ředitelství SŽDC do Prahy v červnu 2019);
- v km 12,809 se u 2. traťové koleje od Čelákovic na Mstětice na trati 524A nachází neoznačená samostatná předvěst PřL (hlášeno na Oblastní ředitelství do Prahy dne 7. 3. 2019);
- v km 15,829 se u 1. traťové koleje mezi stanicemi Mstětice–Praha-Horní Počernice na trati 524A nachází neoznačená samostatná předvěst PřS (hlášeno na Oblastní ředitelství do Prahy dne 7. 3. 2019);
- v žst Praha-Smíchov chybí štítek na odjezdovém návěstidle S6 (hlášeno na Oblastní ředitelství do Prahy v květnu 2019);
- na Odbočce Balabenka na pražské spojovací trati 525B chybí štítek na odjezdovém návěstidle S301 (hlášeno na Oblastní ředitelství do Prahy v červnu 2019);
- v žst Praha-Běchovice na trati 501A chybí štítek na odjezdovém návěstidle S102a (hlášeno na Oblastní ředitelství do Prahy v červnu 2019).

Zatímco na jiných tratích je opad návěstních štítků spíše sporadický, na 1. koridoru je už krajně vyhrocený, neboť za posledních 622 dnů jsem upozorňoval na 27 neoznačených návěstidlech! Začínám proto pochybovat, jestli můžeme mít v České republice skutečně a po všech stránkách kvalitně zajištěnou železniční dopravní cestu.

Téměř dva roky soustavně poukazuji na neoznačená návěstidla, dodnes nikdo nepřijal opatření vedoucí k definitivní nápravě tak, aby se mohlo přistoupit k jiným „žhavým aktualitám“ naší železnice, o kterých budu psát zase někdy příště.

Zatímco již dříve jsem nadneseně naznačil, že oddílová návěstidla autobloku se štítky značí vlastně tak trochu zbytečně, když máme na tratích staničení po 100 m a záměna s jiným návěstidlem AB je téměř vyloučena, dnes to zopakuji, ale s vážnou tváří – proč předpis SŽDC D1 v článku 728 popisuje značení oddílových návěstidel štítky, když realita na tratích tak výrazně pokulhává?

U ostatních hlavních návěstidel je samozřejmě značení nezbytné – představte si, že s vlakem stojíte u zhaslého neoznačeného návěstidla a traťový dispečer vám diktuje Pv rozkaz následujícího znění: *„Odjezdové návěstidlo … se neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet!“*. Jak se v tomto případě zachováte, když nemáte kontrolu, že neobsluhované návěstidlo, o němž se rozkaz zmiňuje, je skutečně to, před kterým stojíte? V mnohých stanicích panuje tak složitá dopravní situace, že cestová návěstidla střídají odjezdová z kolejí a, b, c, a tak se strojvedoucí může orientovat jen podle štítků. Jak jsem zde ale popsal, ty už začínají chybět na všech typech návěstidel.

Navíc nově se na koridoru objevuje další fenomén – z návěstidel opadávají i označovací pásy. Již dvakrát jsem psal hlášení (13. 2. a 5. 5. 2019), že z odjezdového návěstidla L2 v žst Uhersko v celé délce upadl označovací pás platný pro vlak i posun. Na oddílových návěstidlech autobloku se označovací pás skládá ze dvou bíle natřených symetrických obdélníků. Mohl bych nyní vyjmenovat několik případů, kdy jeden dílek již ze stožáru upadl. Ale díky za to, že ten druhý tam zatím drží...

Závěrem chci konstatovat, že není mým cílem atakovat anebo zesměšňovat pracovníky SŽDC. Vážím si jejich práce, ale jak vidno, výrazně selhává dopravní kontrola a náprava problémů trvá strašně dlouho. Protože umím pochopit, že i SŽDC se zřejmě potýká s nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců v provozu, nabídl jsem Oblastnímu ředitelství v Hradci Králové dokonce spolupráci (přišroubovat štítek k návěstidlu bych snad svedl) – bez vysvětlení nebyla moje nabídka akceptována. Proto pevně věřím, že po opakované publicitě se podaří předpisově označit všechna návěstidla, o kterých se v článku zmiňuji, a že se uvedený problém nebude více opakovat.

Kamil Bureš

Obr. 1

Obr. 2

Dvojice obrázků k článku kolegy Kamila Bureše

Budu tedy navrhovat ...

Nedá mi to, abych nereagoval na článek kolegy M. B. uveřejněný pod názvem *„…díky 36hodinovému pracovnímu týdnu si můžete lépe uspořádat svůj volný čas…“* aneb K čemu je nám zákoník práce? ze Zájmů strojvůdce č. 9, ve kterém se zlobí, že jako leťák má málo volna a porovnává se s THP. O této disproporci už kdysi Zájmy uveřejnily výborný článek Jardy Vincoura, proto to pojmu trochu jinak.

Tak předně nevím, jak M. B. dospěl k závěru, že má nárok jen na 5 dní volna v průběhu 28 dní. Neboť pokud četl PKS dobře, tak by věděl, že počty volných hodin vychází v jednotlivých týdnech takto 36 + 48 + 36 + 48, což odpovídá 7 dnům. V porovnání s tímto obdobím má THP sice o jeden den volna více, ale taky má více odpracováno.

Já vím, že to 36hodinové volno je takové trochu ošidné. Protože pokud je konec v 8:00 hodin, tak už druhý den mohu být po 20:00 hodině znovu v práci. Pak na rozpisu směn se to jeví, jakože tam žádné volno není. Jo, jo, ta skrytá volna…

Ale protože kolega M. B. je leťák, má navíc bonus v zaručených víkendových volnech, která si může vyměnit za 5 dní volna v jiných dnech, možná tohle je to, co kolegu zmátlo a bere to jako celkový počet volných dní. U ČD to máme trochu jinak, protože máme víkendové volno v „krátké“ a „dlouhé“ variantě. Díky tomu se kolektivkou zaručené volno prodlouží o dalších 18 hodin. Tím už se ztráta proti THP snižuje na pouhých 6 hodin! Otázkou pak tedy je, zda kolega využívá možností daných podnikovou kolektivní smlouvou. Podle jím popisované skladby jeho směn soudím, že tomu tak není.

Malá odbočka. U ČD máme ještě limit hodin dělených směn a ustanovení, že leťák nesmí mít za měsíc víc jak 5 směn zasahujících do dvou kalendářních dní kratších jak 10 hodin. I díky tomu má leťák možnost redukovat jemu nevyhovující skladbu směn. Sám jsem však zažil případ, kdy se na mne obrátil jeden z členů naší ZO s dotazem, jak je to s tím nárokem na víkendová volna pro leťáka, že si sice o ně žádal, ale nedostal je. Poprosil jsem ho tedy, ať si o ně zažádá písemně a kopii pošle mně. A pokud to nepomůže, tak začneme jednat. Co myslíte, jak to dopadlo?

V tom je totiž ten kámen úrazu. V okamžiku kdy má jedinec vystupovat sám za sebe a vyžadovat například dodržování PKS, tak se raději stáhne do ulity. Protože by taky něco mohl schytat, že? Ono je totiž jednodušší napsat do Zájmů, že budu tedy navrhovat to či ono, popřípadě jen brblat někde u skříněk a vinit všechny okolo.

A tak se ptám, opravdu pomůže, když se do PKS vyjednají další pravidla? Tím nechci říct, že by se vyjednat neměla... Vždyť my kolikrát neumíme (nechceme) využívat ani ta stávající. Takže, pánové, co že to máme napsáno za heslo v záhlaví Zájmů strojvůdce? „VLASTNÍ SILOU“!

Prezidium pro vás každoročně vede složitá jednání ohledně PKS a zajišťuje vám nad rámec zákoníku práce bonusy, a tak se nebojte je využívat a v případě potíží se obraťte na své odborové zástupce.

Jiří Hron, předseda ZOFS Jihlava

Z podniků ač jsme různých...

Dne 25. května 2019 ohlásil strojvedoucí Ex 114 dispečerce Centrálního dispečerského pracoviště Praha, že za jízdy (v daném místě je traťová rychlost 160 km/h) zjistil, že v zastávce Tatce leží muž na hraně nástupiště. Na dispečerském pracovišti CDP Praha byla okamžitě vyhodnocena situace a ihned telefonicky zavolána Policie ČR a Zdravotnická záchranná služba.

V době před jejich příjezdem se traťová dispečerka CDP Praha, řídící tento úsek tratě, rozhodla informovat kolegu strojvedoucího Ex 373 (p. Jaroslav Plot), který se k této zastávce právě blížil, a požádala ho o zjištění aktuálního stavu muže na této zastávce. Rychle mu vysvětlila, oč jde, a kolega Plot reagoval nejen jako strojvůdce-profesionál, ale i jako záchranář. Zraněnému muži kvalitně poskytl první pomoc ještě před příjezdem záchranářů. Po předání zraněného do jejich rukou pokračoval v jízdě vlaku.

Tato informace již proběhla tiskem, (Právo, Zájmy strojvůdce), byť v jiné formě. To, co na mě působí přímo symbolicky, je krásný příklad spolupráce mezi železničáři. Ani řadu let trvající rozdělení původní státní organizace ČD nezničilo pocit sounáležitosti z práce na společném díle. Nezbývá než přát si, aby i mezi mladší kolegy a kolegyně jak od SŽDC, tak od dopravců, bylo zaneseno vědomí, že my všichni jsme železničáři.

Všem jmenovaným železničářům vyjadřuji svůj obdiv a přeji dobrou službu.

Tonda Matys, Brno

Pane strojvedoucí, jeďte opatrně...

Střet vlaku s člověkem patří k nejhorším událostem, které mohou strojvedoucího při výkonu služby potkat. U většiny kolegů jde o „zážitek“, který si vybavují i po desítkách let vždy, když projíždějí místem nešťastné události. Někteří kolegové byli takovou nechtěnou událostí postiženi i opakovaně. A jiní kolegové z důvodu účasti na takové mimořádné události profesi strojvedoucího raději opustili. Bohužel jsou zaznamenány i případy, kdy při mimořádné události došlo k usmrcení dvou osob nebo kdy strojvedoucí během jedné směny byl účasten na dvou MU střetu s osobou a v obou případech došlo k usmrcení člověka.

Většina těchto MU se stane v místech, která jsou podle zákona o dráhách veřejnosti nepřístupná (§ 4a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění). Osoby vstupující na taková místa se dopouštějí přestupku podle § 50 odst. 1 písmene a) zákona o dráhách a za tento přestupek lze uložit pokutu až do výše 10 000 Kč. Na tomto místě ovšem nutno konstatovat, že řada těchto nešťastných případů je vyšetřováním orgánů činných v trestním řízení uzavřena jako sebevražda. A zde je zbytečný jakýkoliv výčet porušení právních předpisů a případných sankcí.

Při pohledu do statistiky za uplynulých deset let zjišťujeme, že v žádném ze sledovaných roků neklesl počet případů střetu vlaku s osobou pod 220 a počet usmrcených osob pod číslo 176. Viz i přiložená tabulka.

Střety vlaků s osobami			
Rok	Počet střetů	Usmrceno	Zraněno
2009	243	176	71
2010	261	189	73
2011	282	222	63
2012	267	197	68
2013	243	199	47
2014	310	236	75
2015	260	198	64
2016	258	193	67
2017	257	202	56
2018	225	176	50
1-5/2019	98	79	21
Celkem	**2 704**	**2 067**	**655**

Ale vraťme se k titulku tohoto zamyšlení: *„Pane strojvedoucí, jeďte opatrně“* ... Řada kolegů se v souvislosti s událostmi popisovanými v předešlých řádcích setkala s tím, že výpravčí nebo dispečer CDP oznámili strojvedoucímu, že mezi stanicemi A a B policisté pátrají po potenciálním sebevrahovi. *„Pane strojvedoucí, jeďte tam opatrně.“* Pojem „opatrné jízdy“ v těchto případech však žádný předpis nezná. **Nepřistupujte tedy, vážení kolegové, na přijetí takového ústního pokynu! Nelze jej považovat za pokyn ve smyslu článku 307 a následujících předpisu SŽDC D1.** Provozovatel dráhy, tedy SŽDC, reprezentovaná příslušným zaměstnancem s odpovídajícími pravomocemi, může na žádost Policie ČR zastavit v konkrétním traťovém úseku provoz. Nebo může v konkrétním traťovém úseku nařídit pomalou jízdu. Například: Mezi stanicemi A a B od km ... do km ... jeďte maximální rychlostí 30 km/h (10 km/h, 20 km/h) a důvod tohoto omezení s informací, že začátek a konec pomalé jízdy není označen. Takový pokyn může dát rozkazem „V“ nebo rozkazem „Pv“. Na tomto místě připomínám, že strojvedoucí smí sepisovat rozkaz „Pv“, jen pokud hnací vozidlo stojí. Mějte, vážení kolegové, také na paměti ustanovení článku 261 předpisu SŽDC D1, kde je stanoveno, že *„... Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté o přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi.“* Jen při důsledném dodržení všech předpisových ustanovení se vyhnete případnému obvinění ze zavinění mimořádné události.

Přeji všem kolegům, aby se nikdy nesetkali se situací popisovanou v předešlých řádcích.

Vladimír Selucký

Pozn.: Autor čerpal z údajů DIČR.

Člověk člověku vlkem – II.

S takřka ročním odstupem navazuji na článek se stejným titulkem z č. 13-14/2018 ZS ze dne 15. 7. 2018. V článku jsem se zabýval rozsudkem Okresního soudu v Olomouci ze dne 6. června 2018 ve věci tragické události pádu dítěte z otevřených dveří R 884 mezi Olomoucí a Štěpánovem v neděli 24. července 2016.

Státní zástupce obžaloval z přečinu usmrcení z nedbalosti obě pracovnice vlakového doprovodu, tedy vlakvedoucí a průvodčí. V obžalobě jim kladl za vinu, že porušily své povinnosti a dostatečně se nepřesvědčily, že dveře, ze kterých při jízdě dítě později vypadlo, byly řádně uzavřeny. Okresní soud vyslovil vinu obou obžalovaných a shodně je odsoudil k trestu odnětí svobody v trvání 18 měsíců s podmíněným odkladem na dobu dvou let. Rozsudek nenabyl právní moci. Obě ženy se proti rozsudku odvolaly. Odvolal se i státní zástupce, ale jeho odvolání nesměřovalo k otázce viny a trestu, ale pouze k formálnímu pochybení soudu při vyhlášení rozsudku.

Ve zde již zmíněném článku jsem vyslovil přesvědčení o nevině obou pracovnic vlakového doprovodu. V jeho závěru jsem kritizoval postup novinářů, když v celostátním deníku Právo byla zveřejněna fotografie obou obžalovaných žen v soudní síni. Ač se jednalo o dosud zcela bezúhonné ženy, které žily a žijí řádným způsobem občana České republiky, byly takto zcela dehonestovány. Je zcela evidentní, že někteří novináři nemají vůbec tušení o tom, co je to presumpce neviny, že součástí ústavního pořádku České republiky je Listina základních práv a svobod, která zaručuje ochranu osobní cti a dobré pověsti.

Krajský soud v Ostravě, pobočka v Olomouci, zrušil napadený rozsudek okresního soudu v celém rozsahu a nově rozhodl, že **obě obžalované se zprošťují obžaloby**. **Tedy prokázala se jejich nevina.** Krajský soud ve velmi detailním zdůvodnění svého rozhodnutí rozebral všechny okolnosti tragické události a takto doložil, že obě obžalované neporušily své služební povinnosti a v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem.

Spravedlnost v tomto případě zvítězila, ale až ve druhém „kole“. V prvním „kole“ byly nevinné ženy jako lovná zvěř vystavovány v celostátním deníku. Kdo nahradí všechny zdravotní i morální újmy, které jim byly způsobeny za více než dvě léta, než odvolací soud rozhodl o jejich nevině?!

Když v televizních zprávách sledujeme například informace ze soudních jednání ve Spojených státech amerických, tak nikdy nevidíme fotografie obžalovaných ani jiných účastníků jednání, ale pouze jejich kresby. Chování u našich soudů upravuje vyhláška ministerstva spravedlnosti ČR č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy. V jejím § 13 odstavec (6) je uvedeno, že *Osoby přítomné v jednací síni jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo narušit průběh či **důstojnost soudního jednání**, včetně projevování souhlasu nebo nesouhlasu s průběhem jednání, výpovědí osob, s vyhlášenými rozhodnutími aj*. Je tedy vždy na zvážení předsedy senátu (samosoudce), jaké aktivity novinářů vzhledem ke konkrétním okolnostem toho kterého případu v jednací síni dovolí.

Hovořit zde o etice novinářské práce je zbytečné, neboť pro mnohé „lovce senzací“ je tento termín něčím zcela neznámým. A tak v závěru těchto řádků mně zbývá jen jediné. Opakovat novinářům prahnoucím „po krvi“ vzkaz, který jsem napsal ve výše zmíněném článku v minulém roce: **Styďte se!**

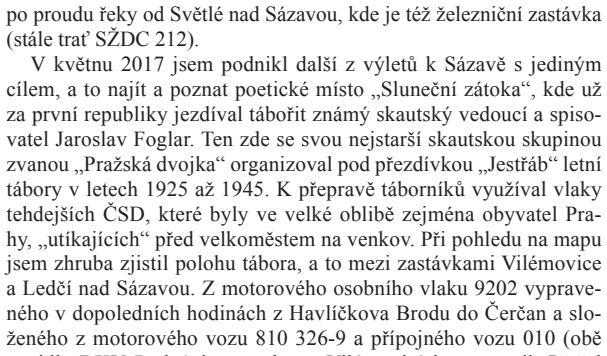
Vladimír Selucký

Vlakové putování kolem řeky Sázavy – III.

V loňském roce jsem se v ZS č. 12 a 13-14 /2018 rozepsal o svých výletech, návštěvách památek a poznatcích vzniku trampingu kolem řeky Sázavy. Vlaky Českých drah jsem navštívil mnoho hezkých míst a památek, které na člověka dodnes dýchají svou romantikou, ať už dávnou, nebo tou současnou. Krajinou vodáků, trampů, skautů, chatařů, táborníků a turistů na horním toku řeky Sázavy mezi městy Světlá nad Sázavou a Čerčany. ČD odtud vypravují železniční spoje přezdívané jako „Posázavský pacifik“. Dovolte mi tedy, abych ve svém vyprávění po delší odmlce pokračoval. To minulé jsem ukončil poznáním známého rekreačního místa „Stvořidla“, vzdáleného cca 9 km po proudu řeky od Světlé nad Sázavou, kde je též železniční zastávka (stále trať SŽDC 212).

V květnu 2017 jsem podnikl další z výletů k Sázavě s jediným cílem, a to najít a poznat poetické místo „Sluneční zátoka“, kde už za první republiky jezdíval tábořit známý skautský vedoucí a spisovatel Jaroslav Foglar. Ten zde se svou nejstarší skautskou skupinou zvanou „Pražská dvojka“ organizoval pod přezdívkou „Jestřáb“ letní tábory v letech 1925 až 1945. K přepravě táborníků využíval vlaky tehdejších ČSD, které byly ve velké oblibě zejména obyvatel Prahy, „utíkajících“ před velkoměstem na venkov. Při pohledu na mapu jsem zhruba zjistil polohu tábora, a to mezi zastávkami Vilémovice a Ledčí nad Sázavou. Z motorového osobního vlaku 9202 vypraveného v dopoledních hodinách z Havlíčkova Brodu do Čerčan a složeného z motorového vozu 810 326-9 a přípojného vozu 010 (obě vozidla DKV Praha) jsem tedy ve Vilémovicích vystoupil. Přešel jsem přes přejezd a lávku přes Sázavu. Turistické značení nahoru do kopce není třeba sledovat. Obešel jsem pilíř lávky dolů k řece a po cca 250 metrech chůze po proudu kolem řeky jsem dorazil na „Sluneční zátoku“ Jaroslava Foglara.

Z motorového osobního vlaku MOs 9202 vypraveného z Havlíčkova Brodu do Čerčan vystupují na zastávce Stvořidla (trať 212) turisté k návštěvě tohoto známého a hezkého místa na řece Sázavě. Tato i další fotografie pořízené Pavlem Hromkem jsou z 27. května 2017



Levotočivým obloukem projíždí kolem „Sluneční zátoky“ o dvacet minut zpožděný MOs 9204 ze Světlé nad Sázavou do Čerčan, tvořený Regionovou trio DKV Praha. Pokud by vlak nebyl opožděn, snímek by dokreslovali i vodáci na Sázavě, kteří předtím odpluli po proudu řeky

K zastávce Vilémovice právě přijíždí MOs 9206 ze Světlé nad Sázavou do Čerčan. Tento vlak tvoří modernizovaný „orchestrion nebo také skleník“ 810 608-0 DKV Praha (dnes OCP Střed) s přípojným Bdtax 782 (93-29 047-0) taktéž DKV Praha, d. st. Čerčany. Zastávka Vilémovice je výchozím bodem na Sluneční zátoku pro všechny poutníky, kteří tam jedou vlakem

Pohled na louku Sluneční zátoka Jaroslava Foglara s bustou slavného spisovatele (v tomto případě jde o koláž fotografií). Autorem všech snímků je Pavel Hromek

Připomeňme alespoň základní informace o Jaroslavu Foglarovi, který se narodil 6. července 1907 v Praze, kde také 23. ledna 1999 zemřel. Byl to velmi populární český spisovatel literatury pro mládež, vlastenec, významná osobnost českého skautského hnutí a redaktor několika dětských a mládežnických časopisů. V dobách okupace za druhé světové války dosáhl největších úspěchů v časopise Mladý hlasatel s komiksem Rychlé šípy. V roce 1940 ale nacisté Junáka zakázali, a tak Foglar hledal nouzové řešení. S oddílem se přihlásil do organizace Dorostu Klubu českých turistů. Po válce redigoval časopisy Junák a Vpřed, v šedesátých letech spolupracoval s časopisem ABC mladých techniků a přírodovědců. Po roce 1970, tedy v době tzv. normalizace, byl Foglar znovu nepřímo přinucen poněkud umlčet svou publikační i skautskou činnost „Pražské dvojky“. Až koncem 80. let se situace poněkud uvolnila a z této doby je známa i spolupráce s dnes již zemřelým výtvarníkem Kájou Saudkem. Po roce 1989 se Foglarovi už plně otevřela cesta k veřejnosti a nakladatelství Olympia vydalo postupně v letech 1990 až 2000 všech jeho 26 knih.

Za bustou Jaroslava Foglara projdeme krátkým lesíkem a ocitneme se v ubytovacím a rekreačním zařízení „Sluneční zátoka“ *(www.slunecnizatoka.com)*, které tvoří několik budov ve tvaru L. Postaveny byly po 2. světové válce. Pro návštěvníky je v nabídce několik pokojů, prostor pro stany, bar, společenská místnost, pro děti pak hřiště pro nohejbal, volejbal, stolní tenis apod. Sociální zařízení je ale bohužel společné v nedalekém lesíku. Motorista se k tomuto rekreačnímu zařízení a k louce J. Foglara dostane pěknou asfaltovou silnicí z Ledče nad Sázavou. Cesta z náměstí je sem cca 3,2 km.

V místní restauraci s jídelnou se vaří dobře a za přijatelné ceny. Po občerstvení jsem ještě pořídil několik snímků a pak už jsem jen nahodil „bágl“ na záda a vydal se stejnou cestou zpět kolem Sázavy na zastávku Vilémovice. Zde jsem nasedl do motorového osobního vlaku 9206 vypraveného ze Světlé nad Sázavou do Čerčan, abych pak pokračoval na hrad do Ledče nad Sázavou. Tentokrát jsem cestoval modernizovanou 810 608-0 (polospouštěcí okna, moderní sedačky) a modernizovaným přípojným vozem Bdtax 782 (93-29 047-0) z domovské stanice ČD Čerčany.

Připomínám ještě, že pokud chceme navštívit hrad v Ledči nad Sázavou a jedete vlakem, je třeba vystoupit na zastávce Horní Ledeč.

Text a foto: Pavel Hromek

Jak jsem rozbil lokomotivu

Už nevím, který to byl grafikon. Buď 1969-70 nebo 1970-71. Jezdil jsem v té době manipulační vlaky Ústí nad Labem–Světec jako strojvedoucí lokomotivního depa Ústí nad Labem. Mohlo to být mezi dubnem a říjnem. Bylo docela pěkné počasí.

Před odjezdem ze Světce zpět do Ústí nad Labem mi vlakvedoucí oznámil, že na konci je náběžník – studená parní lokomotiva a cestou zpět v žádné stanici nic dělat nebudeme. Pokud bude volno, jedeme až do Ústí nad Labem. Pro ty, kdo neznají trať: Světec–Ohníč–Úpořiny–Řehlovice–Trmice–Ústí nad Labem.

Po rozkazu k odjezdu jsme si to „šupajdili“ 50 km/hod. až do Řehlovic, kde na vjezdu byla výstraha, a výpravčí nás stavěl před dopravní kanceláří na praporek. Oznámil nám, že lokomotiva na konci vlaku buď vypadla z kolejí, nebo s ní něco není v pořádku, jelikož už v Ohníči na obou zhlavích jsou rozbité elektrické přestavníky výhybek. Mezitím vylezl ze služebního vozu průvodčí a průvodce, který měl být na parní lokomotivě jako doprovod.

Zabrzdil jsem vlak a lokomotivu, dal dolů „smetáky“ a šel se na konec vlaku také podívat, co se stalo. Ještě než jsem došel úplně na konec k lokomotivě, tak jsem zhlédl jednu spojnici (u třetí nápravy), že je jen na jednom čepu a zároveň je ohnutá skoro do pravého úhlu, takže při otáčení kola mlátí do země – traťového svršku. Přesněji řečeno do všeho, co je pod ní.

Co mě ale praštilo do očí po příchodu blíž, byla velká cedule z boku na lokomotivě, která ukazovala maximální rychlost 30 km/hod. U čtvrté nápravy pod „boudou“ byla taktéž spojnice na jednom čepu a ta zas dokonale rozmlátila stanoviště strojvedoucího. V podlaze ohromná díra, veškeré přístroje, armatura, brzdiče, okna i krycí plechy topeniště, vše bylo pryč. Pod boudou, co vedou různé trubky, taky nic.

Vlakvedoucí se zeptal, co budeme dělat. Řekl jsem, že já nic. Můžeme lokomotivu odvázat od vlaku, zaklínovat a nechat stát, konstatoval jsem. Průvodce ať si ji pohlídá. Vlakvedoucí s průvodčím tak učinili a vlakvedoucí rovněž vše nahlásil výpravčímu. Ten nám oznámil, že nás Ústí nad Labem zrovna nebere, až tak za půl hodiny. Průvodce z té páry, byla to 433.036, mezitím také přišel do dopravní kanceláře. Dostal jsem takový nápad...

Ta lokomotiva měla hezká mosazná čísla jen na boudě. Na čele a na zádi je už někdo odšrouboval, to bylo zřejmé. Sebral jsem tedy klíč, mazal na konec vlaku a jedno číslo odšrouboval, zabalil ho do novin a po příjezdu do Ústí jej odnesl do skříňky v šatně a pak odešel domů. Co se stalo s lokomotivou, která jela do dílen v České Lípě, nevím.

Číslo mám dnes pověšené na chalupě na památku na onen den ve službě hned vedle čísla z lokomotivy daleko mladší než tato. To je ovšem už jiná historie a ne tak zajímavá.

Jan Hipius, strojvedoucí LD Děčín
(už zaplaťpánbůh v důchodu)
Foto: archiv autora článku

*Dne 26. června oslavil krásné kulatiny – 60. narozeniny – kolega strojvedoucí z PP Lipová Lázně, pan **Stanislav Zawora**, člen ZO Federace strojvůdců Šumperk. Výbor základní organizace a všichni kolegové mu k tomuto životnímu jubileu přejí hlavně pevné zdraví, pohodu a pro oslavencova největšího koníčka, čímž je lyžování, hlavně dostatek bílé peřiny v zimních měsících. Do té doby mnoho slunečných dní na procházkách se čtyřnohým přítelem a v neposlední řadě hodně šťastných a bezproblémových kilometrů na Catrech a 810kách na krásných jesenických tratích!*

Nabídka kalendářových vložek

Výrobu a distribuci kalendářových vložek a obalů s logem FSČR na rok 2020 zajišťuje Oblast FS Plzeň. Objednávky posílejte, prosím, elektronickou formou **do 15. srpna 2019** na e-mailovou adresu ***pepabock@centrum.cz***.

Z důvodu jednodušší distribuce vložek a obalů na jednotlivé základní organizace FS (na podzimních Radách předsedů oblastí) žádám všechny zájemce o včasné podání objednávek. Těm, které budou doručeny po stanoveném termínu, nebude možné vyhovět z důvodu doby potřebné k výrobě kalendářových vložek. Jejich cena byla stejná po řadu let, pro letošní rok ale bohužel dojde od výrobce (doložitelné výrobní náklady) k navýšení z dosavadních 18 na 23 Kč.

Pro případné zájemce o obaly s logem Federace strojvůdců (materiál koženka s kovovými rohy) sděluji, že jejich cena je nyní stanovena na 205 Kč za jeden kus.

Děkuji za pochopení a těším se na objednávky.

Josef Bock, člen P-FSČR

*Před několika týdny oslavil svoji šedesátku i náš kolega, břeclavský strojvedoucí ČD Cargo, pan **Luděk Vaculík** ze základní organizace Federace strojvůdců Břeclav. Na snímku je na stanovišti hnacího vozidla 742 090-4 ČDC SOKV Ostrava*

Společenská rubrika

Pátého července bude slavit své 50. narozeniny náš kolega **Luděk Lupač**, strojvedoucí a předseda základní organizace FS Telč. K tomuto jubileu mu srdečně blahopřejí a do druhé padesátky jen to nejlepší a zejména hodně zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z telčské ZO Federace strojvůdců.

***

Svá životní jubilea oslavili tito naši kolegové z chebské základní organizace: osmdesát let **Jan Kopečný**; sedmdesát pět let **Václav Kvěch**, **František Pásler** a **Vladimír Páral**; šedesát pět let **František Čížek**; šedesát let **Jan Barcík**. Výbor a všichni členové základní organizace FS Cheb jubilantům srdečně blahopřejí a do dalších let jim přejí hodně zdraví, dobré pohody a spokojenosti v rodinném životě.

***

V příštích dnech oslaví své šedesáté narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: 19. července **Miloš Pokorný** a 22. července **Luděk Jokš**. K tomuto významnému výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

***

V červenci letošního roku se dožije rovné osmdesátky **Jaroslav Fejfar**, bývalý strojvůdce Lokomotivního depa Nymburk. Rád se vždy pyšnil tím, že je o jeden den starší než Karel Gott. Ještě nedávno byl vášnivým turistou i zahrádkářem. A také je členem Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem. V současné době je bohužel ze závažných zdravotních důvodů klientem Domova pro seniory. A my tak často litujeme, že nemůže být mezi námi a účastnit se našich společných akcí. Je to pro nás opravdu dobrý kamarád a společník. Jaroslave, přejeme Ti zlepšení zdraví a návrat mezi nás. Za KOS Lysá n. L. Jaroslav Krupička

***

Koncem května oslavili strojvedoucí ČD Cargo provozní jednotky Břeclav **Miroslav Polínek** a začátkem června **Luděk Vaculík** své 60. narozeniny. V polovině června oslavil své 55. narozeniny **Jaroslav Plot**, strojvedoucí ČD provozní jednotky Břeclav, a 50. narozeniny **Zbyněk Střelský**, strojvedoucí ČD Cargo provozní jednotky Břeclav. Břeclavská základní organizace Federace strojvůdců těmto jubilantům přeje vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti.

***

V měsíci červenci oslaví svá životní jubilea naši kolegové a členové ZO Federace strojvůdců Chomutov: 3. 7. slaví 65. narozeniny pan **Theodor Dvořák** a 19. 7. své 60. narozeniny pan **Zdeněk Průcha**, oba strojvedoucí ČD. Oběma do dalších let mnoho zdraví, štěstí a úspěchů v osobním i pracovním životě přejí kolegové a kamarádi z chomutovské základní organizace FS.

***

Mezi našimi jubilanty jsou i tito kolegové z lounské základní organizace FS: 12. června slavil 65. narozeniny **Milan Müller** a stejné životní výročí bude již druhého července slavit i **Josef Salač**. Rovných 70 let se dožili 16. června **Petr Petříš** a v poslední červnový den i **Zbyněk Pidrman**. Výbor a ostatní kolegové ze ZO Federace Louny jim blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí hodně elánu a především pevné zdraví.

***

V příštích dnech budou slavit svá životní jubilea hned tři naši kolegové ze základní organizace FS Děčín. Rovnou šedesátku oslaví třetího července **Jiří Mojžíš** a poté hned 6. 7. také **Jiří Přeučil**. Krásnou sedmdesátku 13. července oslaví **Petr Vrána**. Všem jubilantům blahopřejí a do mnoha dalších let jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

***

Sedmý červenec je dnem, kdy svoji kulatou sedmdesátku oslaví náš kolega **Jaromír Šlesingr** ze základní organizace FS Letohrad. Ještě do mnoha dalších let spokojeného života hodně elánu a samozřejmě především zdraví mu přejí výbor a ostatní kolegové z letohradské ZO Federace strojvůdců.

Poslední rozloučení

Dne 5. června 2019 nás ve věku nedožitých 75 let po dlouhé nemoci navždy opustil pan **Josef Tůma**, strojvedoucí ČD ve výslužbě.

Kdo jste ho znali, prosím, věnujte mu tichou vzpomínku společně s kolegy a kamarády z Chomutova. Děkujeme.

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 Evžen Mikolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno