

● Informace z jednání oblastních rad předsedů základní organizací Olomouc a Praha ... str. 1 a 2 ● Nabídka působení v komisi pro umístění a viditelnost návštěvidel ... str. 1 ● Hazard řidičů na přejezdech nemá konce ... str. 2 ● O evropském vlakovém zabezpečovači na prezidiu FSČR ... str. 2 ● Umíme se ještě stydět? ... str. 2 ● Napájení železniční dopravní cesty a propustnost tratí ... str. 3 ● Svět rychlých vlaků – nová publikace o železnici ... str. 3 ● Ve fotbalovém turnaji o pohár prezidenta FSČR triumfoval výběr naší odborové organizace ... str. 4 ● Kolega Josef Oliva slaví sedmdesátiny ... str. 4 ●

číslo 20

31. října 2019
ročník 72



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Pokrok v jednání o režijních výhodách, řešení se ale ještě hledá u Jihomoravského kraje

Společné jednání zástupců všech odborových centrál působících na naší železnici a představitelů managementu Českých drah se zástupci Ministerstva dopravy České republiky, které se konalo 17. října, mělo jediný, ale velmi důležitý cíl – nalézt řešení aktuálních problémů týkajících se zaměstnaneckého jízdného na železnici v ČR.

Předmětem našeho jednání byl tedy návrh 16. změny Tarifu jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti ČD, zaměstnanců státní organizace SŽDC, zaměstnanců Ministerstva dopravy ČR a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečení a provozování drážní dopravy, jež má vstoupit v platnost 15. prosince tohoto roku.

Z rady předsedů Olomoucké oblasti

V Olomouci se ve dnech 7. a 8. října sešli zástupci základních organizací Federace strojvůdců na pravidelném jednání své oblasti FS. Rokování, které řídil viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, se zúčastnil prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic a členové prezidia David Votroubek, Josef Bock, Jiří Šafařík a Pavel Slánský. Přítomni byli také předseda ústřední revizní komise FSČR Jiří Hajný, vedoucí analytického oddělení PhDr. Miroslav Pykal a jako host smluvní advokátka naší odborové organizace Mgr. Jana Vargová. Lze říci, že toto naše olomoucké jednání bylo do značné míry zaměřeno na problematiku blízkého se kolektivního vyjednávání. Zde zejména u akciové společnosti České dráhy a navázalo se tak svým způsobem na jednání týkající se této problematiky u společnosti ČD Cargo, které již dříve proběhlo v Pardubicích. V úvodu RPO vystoupil kolega Jaroslav Vincour s informacemi o novinkách souvisejících nejen s nedávnými personálními změnami v managementu akciové společnosti ČD, ale informoval také o dosažených výsledcích a vývoji několika jednání aktuálně vedených naší profesní odborovou organizací.

Kolega Jaroslav Vondrovic přednesl detailnější informace o jednáních vedených s vedením SŽDC, a připomněl, čeho bylo společně dosaženo například při úsilí zlepšit kvalitu informovanosti strojvůdců o mimořádnostech anebo o probíhajících pracích na železniční dopravní cestě. V této souvislosti je třeba ocenit, že se již připravují některé zásadní změny, mimo jiné pokud jde o formát a způsob zpracování tabulek traťových poměrů (TTP).

Prezident FSČR dále obsáhleji informoval o bohužel stále přetrvávající problematice pro železniční provoz nebezpečné zelené rostoucí v ochranném pásmu dráhy. Jednání o připravované legislativní změně v rámci novely zákona o dráhách, v nichž se významně angažovala naše odborová organizace a kolega Vondrovic osobně, byla již završena v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR a v současné době probíhají na úrovni senátu. Připomeňme, že například slovenská legislativa je v této problematice jednoznačná a velmi progresivní, neboť jednoznačně stanoví, že v ochranném pásmu dráhy nesmí růst vyšší strom než tři metry!

Jak jsme již dříve informovali, železniční odboráři vyjádřili zásadní nesouhlas s takovou podobou tarifu, do něhož by byl nově začleněn bod f), na jehož základě by bylo umožněno, aby v případě dohody ČD a příslušného kraje jako objednatel závazkové železniční dopravy došlo v kraji k vyloučení platnosti železniční průkazky (režijky) u dohodnutých vlaků, a to i v případě uzavírání smluv mezi krajem jako objednatel a Českými drahami na základě přímého zadání. Odbory tuto změnu v tarifu důrazně odmítly, neboť by nejen vystavila národní dopravce silnému tlaku ze strany krajů, ale ve svých důsledcích by mohla vést až k faktickému zániku dosavadních jízdních výhod v regionální železniční dopravě.

Kolega Vondrovic opět hovořil také o monitoringu licencí strojvedoucích. Tato problematika je stále aktuální mimo jiné i z toho důvodu, že někteří strojvedoucí pracují pro několik dopravců a z toho pak může vyplývat řada komplikací, zejména pokud jde o dodržování zákonem stanovených pravidel dodržování pracovního režimu a přestávek mezi jednotlivými pracovními výkony. A k tomu jen malou poznámku. – Ač se to zdá nepochopitelné, stále není v legislativě pevně a jednoznačně definováno ani to, co je „řízení drážního vozidla“!

Mnoho důležitých informací a v neposlední řadě i podnětů k následné diskuzi jsme se dozvěděli také z dalšího vystoupení viceprezidenta FSČR Jaroslava Vincoura.

Velkou pozornost sklídl na olomoucké RPO rozbor mzdového nárůstu u naší profese a stejně tak analýza stávající úrovně přesčasové práce. Samozřejmě nemohl být zapomenut ani příplatek za flexibilitu napříč jednotlivými OCP či motivační příplatek zaměstnancům

Pokračování na straně 2

Dvoudenní rokování předsedů základních organizací Oblasti FS Praha, které řídil člen prezidia FSČR Jiří Šafařík a jehož se zúčastnili všichni členové P-FS, se tentokrát konalo v Sázavě, a to 15. a 16. října. Na úvod byli všichni přítomní seznámeni s průběhem a výsledky nejen jednání rady předsedů Olomouc-

Zaznamenáno na jednání RPO Praha

ké oblasti (sešla se týden před pražskou RPO), ale také zástupců ČD Cargo. Dozvěděli jsme se tedy rovněž o požadavcích a návrzích, které na těchto jednáních zazněly.

Našeho časopisu se bezprostředně týkal následující bod jednání RPO Praha, neboť dosavadní dlouholetý člen RR Jiří Adolf odešel na konci tohoto měsíce do důchodu a bylo potřeba z našich řad vybrat jeho nástupce. V doplňujících volbách nového člena redakční rady Zájmu strojvůdce byl do tohoto orgánu zvolen kolega Pavel Mlejnek ze základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem.

Na tomto našem jednání, jež bylo pozitivní reakcí ministerstva na žádost odborových centrál o jeho svolání, bylo dosaženo dohody na zachování stávajícího znění Tarifu vydávaného MD ČR, a to ve všech podstatných ustanoveních vymezujících jízdní výhody.

Lze tedy konstatovat, že bylo dohodnuto zachování stávající výše ročních prodloužených poplatků, které činí 1 100 Kč pro zaměstnance a 1 250 Kč pro rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců vyjma dětí. Pro důchodce a děti budou tyto poplatky i nadále činit 600 Kč. Dodejme, že tato pravidla byla dohodnuta na příští tři roky, to znamená včetně jízdního řádu 2021/2022.

Došlo také k dohodě, že z návrhu nového Tarifu bude vyjmut problematický bod f) a platnost režijních výhod tak bude moci zůstat zachována ve všech závazkových vlacích ČD (dálkových i regionálních) za dosavadních podmínek. Výjimkou ovšem

Výzva! Využijeme nabízenou možnost? – Právě vy můžete pomoci!

Vážení kolegové, právě nyní se nám nabízí možnost spolupracovat na umístění návštěvidel na železničních tratích, na nichž vykonáváme svoji službu! Federace strojvůdců České republiky dostala nabídku, abychom měli své zástupce v komisi pro umístění a viditelnost návštěvidel.

Všichni dobře víte, že právě tato problematika je pro naši práci mimořádně důležitá. Zřejmě již během příštích týdnů a měsíců budou blíže vymezeny podmínky pro naši možnou spolupráci v této komisi, která pak zahájí svoji práci v první polovině roku 2020.

Dlouhodobě usilujeme o to, abychom mohli podávat své podněty a konkrétní návrhy, jež vedou k rozhodování v závažných záležitostech bezprostředně ovlivňujících

kvalitu a zejména bezpečnost železniční dopravní cesty.

Proto by právě tato jedinečná nabídka neměla zůstat nevyužitá. Ovšem není a ani to nemůže být jen o členech prezidia, neboť komise bude pracovat v rámci několika obvodů – předběžně vymezených pro regiony Brno, Česká Třebová, Olomouc, Plzeň a Praha.

Nabídka na spolupráci s komisí pro umístění a viditelnost návštěvidel zatím platí pro všechny členy FSČR, zaměstnance ČD, kteří se chtějí a mohou v této problematice konkrétněji a osobně angažovat. Je však možné, že se rozšíří i na členy Federace strojvůdců, kteří jsou zaměstnanci ostatních dopravců. Je dobré být připraven, a proto přivítám zájem všech kolegů.

V době, kdy zveřejňujeme tuto výzvu, shromažďujeme již jména prvních z vás a je opravdu důležité, abychom svoji šanci nepromarnili. Proto se na vás obracím s touto výzvou a nabídkou. Kolegové, kdo z vás má zájem a je připraven v této komisi pracovat, prosím, dejte o sobě co nejdříve vědět. Zájemci mají možnost mě kontaktovat na e-mailové adrese pepabock@centrum.cz anebo telefonním číslem 773 008 937. Děkuji a těším se na spolupráci!

Josef Bock, člen prezidia FSČR

Libeňské vzpomínání

Pátého října se uskutečnilo setkání bývalých i současných zaměstnanců k 70 letům, jež uplynula od uvedení do provozu lokomotivního depa v Praze Libni.

Do areálu byla vypravena ze železniční stanice Praha-Libeň motorová jednotka, poté následovala prohlídka prostor depa, které dnes spadá pod České dráhy – Oblastní centrum údržby Střed. Samotná prezentace pak proběhla v prostorách Wellness Hotelu Štěp, kde všechny přivítal přednosta provozní jednotky OCÚ Střed, SÚ Praha-Vršovice Jan Štělka. O historii promluvil pan Karel Anděl a pak už následovalo občerstvení a volná zábava.

Děkujeme organizátorům za krásnou vzpomínkovou akci a základní organizaci Federace strojvůdců Praha za upomínkové předměty a ozvučení sálu.

Pavel Mlejnek



V rámci nedávného vzpomínkového setkání na sedm desíletí depa Praha-Libeň pořídil kolega Pavel Mlejnek v stání současného OCÚ Střed mimo jiné i dvojici fotografií, na nichž jsou Zamračené 749 121-0 (vlevo) a T478.1010. Právě stroje této lokomotivní řady k libeňskému depu neodmyslitelně patří

Následovaly informace členů prezidia o jednáních, která na jejich úrovni probíhají s představiteli managementů společností, kde FSČR zastupuje zájmy strojvedoucích. Jedná ale také s dalšími orgány a institucemi. S představiteli managementu SŽDC se tak například řeší změny v tabulkách traťových po-

měrů a předávání dat v novém formátu XML, aby dopravci mohli s aktuálními TTP zpravovat strojvůdce přehledněji než dosud.

Dále se projednává změna předpisu SŽDC D1, k níž má rovněž dojít. Se zástupci Drážního úřadu, ministerstva dopravy a dalšími na této záležitosti zainteresovanými subjekty Federace strojvůdců řeší monitoring licence strojvedoucího (někdy se o něm hovoří také pouze pod zkratkou MLS), který by kontroloval, zda dopravci a strojvůdci dodržují maximální dobu zákonom povoleného řízení hnacího vozidla. Jedná se ale i o změně zákona o dráhách, týkající se ochranného pásma

dráhy, a to zejména vzhledem k umístění stromů, které často ohrožují nejen drážní dopravu, ale i naše životy. Lze říci, že v mnoha směrech byly připomínky naší profesní odborové organizace přijaty nejen se zájmem, ale následně vzaty i v potaz při zpracování příslušných dokumentů k dalšímu projednání.

Na říjnové RPO Praha se nám dostalo rovněž informací o vpravdě náročném vyjednávání, jež železniční odbory a management ČD vedou kolem zaměstnaneckého jízdného, tedy o budoucích možnostech využití In Karet ČD – režijek pro zaměstnance národního dopravce a dalších dotčených subjektů v resortu dopravy. Komplikace přinesl nejen návrh nového tarifu připraveného ministerstvem dopravy, ale v neposlední řadě také až chaotické dění v krajích, z nichž velká část se snaží řešit jízdné a tarify každý po svém. Podle mého osobního názoru tak logicky vyvstává i otázka, zda za těchto okolností v budoucnu bude moci být

In Karta ještě považována za zaměstnanecký benefit. (Poznámka redakce: Blíže a aktuálně k problematice režijních výhod na jiném místě tohoto vydání ZS)

Na jednání předsedů Oblasti FS Praha proběhla také prezentace o mzdách, přesčasech, poskytováných příplatcích a využívání „flexibility“ v uplynulých devíti měsících letošního roku. Debata se ale vedla rovněž o výkonech, turnusech, turnusových důvčích a jejich pravomocích. Také o nocležnách a jejich standardech. Je to hlavně na nás, co budeme požadovat a co si vyjednáme.

Při návrzích do nových podnikových smluv se řešily příplatky za práci o sobotách a nedělích a v noci, výše mzdového tarifu, příplatky za zaškolení nových kolegů, kde jejich výše neodpovídá zodpovědnosti, dále délka směn a také výměra dovolené. Debata byla i o kondičních ozdravních pobytech (KOP), o jejich formě a případném rozšíření i pro naše mladší kolegy. Ve všem je co zlepšovat. Podrobnější informace o celém jednání RPO vám rádi sdělí předsedové vaší základní organizace.

Miloš Brunner

Řidiči hazardující na přejezdech ohrožují i strojvedoucí

Mimořádné události, k nimž dochází na železničních přejezdech, mají bohužel své stálé místo na stránkách našeho časopisu. Je však nutné, abychom se této závažné a aktuální problematice věnovali. Jde totiž o nehody, které až příliš často končí tragicky. Umírají při nich nejen řidiči a spolu s nimi i další účastníci silničního provozu, ale velkému nebezpečí jsou při nich vystaveni i naši kolegové strojvedoucí. O jejich osudu rozhoduje nejen to, na jakém hnacím vozidle v onen osudný moment právě vykonávají svoji službu, ale v neposlední řadě záleží také na tom, jaká překážka se na přejezdu vyskytne. Zvláště nákladní automobily nebo kamiony představují pro strojvedoucího smrtelné nebezpečí.

Podle nedávno vydané zprávy Drážní inspekce počet usmrčených na železnici v letošním roce do konce září v porovnání se stejným obdobím roku 2018 vzrostl o 11 procent, přičemž celkově na železnici letos zahynulo při mimořádných událostech již 167 osob (v roce 2018 jich bylo 151).

Největší procentuální nárůst zaznamenala Drážní inspekce u střetnutí na železničních přejezdech, při nichž od počátku roku 2019 zemřelo za zmíněné období již 28 osob, což je o 22 % více, než za prvních devět měsíců loňského roku. Tato smutná statistika usmrčených osob na železničních přejezdech se již v první řijnový den ještě dále navýšila, neboť při střetnutí u Hrušovan nad Jevoškou zemřely dvě osoby.

Z rady předsedů Olomoucké oblasti

Dokončení ze strany 1

v různých profesích. V tomto směru vedení naší odborové organizace vedlo řadu jednání s managementem ČD a ta přinesla pozitivní výsledek. K této problematice se vrátíme ještě samostatným článkem v příštím vydání Zájmů strojvůdce.

Zmíněna byla i problematika dělených směn, byť na rozdíl od dřívějších období tentokrát už spíše jen okrajově. Je totiž skutečností, že se situace v tomto směru změnila k lepšímu. O dobré práci turnusových důvěrníků ostatně nepřesvědčivěji svědčí stávající obrovský rozdíl, pokud jde o počty dělených směn v profesi strojvedoucí a u zaměstnanců vlakových čtů.

Horkým tématem pro nás zůstává i v době vzniku této informace stále ještě probíhající vyjednávání o dalším poskytování zaměstnavatelského jízdného. Je ale nutné si uvědomit, že problémy, jež vznikly zejména ve vztahu k regionální železniční dopravě a možnosti využívat „režijky“ v osobních a spěšných vlacích, vyplývají z přístupu některých krajů k Českým drahám, jež byly vybrány pro zajištění předemných provozních výkonů,

Současně s nárůstem počtu usmrčených eviduje Drážní inspekce o 11 procent vyšší počet střetnutí na železničních přejezdech a dokonce o 34 % vyšší počet zraněných při těchto událostech! Vysoký nárůst v počtu zraněných osob je dán především třemi nehodami osobních vlaků s nákladními automobily, při kterých bylo letos zraněno sedm a více osob. U obce Příčina na Rakovnicku bylo 13. července zraněno sedm osob, stejně jako 6. září v Praze-Uhřetěvsi a dokonce deset se jich zranilo 30. července v Brance u Opavy!

Nejtragičtějším měsícem v letošním roce při střetnutích na železničních přejezdech byl prozatím červenec, kdy zemřelo při těchto nehodách 10 osob, což je nejvíce v jednom měsíci od roku 2008. Velký podíl na této statistice má nehoda ze 14. července v Černočicích na Královéhradecku, kde zemřeli čtyři lidé.

Zde uvedenou statistiku tragických střetnutí na železničních přejezdech navýšila již pátého října mimořádná událost, k níž došlo na přejezdu u Hodějic na Vyškovsku, byť byl řádně zabezpečen světelným a zvukovým výstražným zabezpečovacím zařízením v činnosti. Řidič osobního automobilu tam jezdil přímo pod vlak Sp 1729 jedoucí z Brna-Zdětce do Starého Města u Uherského Hradiště. Muž srážku nepřežil a na trati byla více než na tři hodiny přerušena železniční doprava. Cestující všech těchto mimořádných událostí dotčených vlaků musel mezi Slavkovem a Bučovicemi převážet autobus. Tomuto pak

logicky odpovídala i nemalá zpoždění vlakových spojů

Zopakujeme si, co říká zákon o provozu na pozemních komunikacích, který stanovuje povinnosti účastníků silničního provozu na železničních přejezdech. Především je zdůrazněno, že před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, tedy zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejít. Nejsou-li splněny tyto podmínky, nesmí na přejezd vůbec vjet. A dojde-li k tomu, že nesvítí na železničním přejezdu bílé přerušované světlo, je tento přejezd pro účely pravidel jeho přejezdění vždy zabezpečen pouze výstražnými kříži a je proto nutné se na něm takto chovat, tedy jet maximální rychlostí 30 km/h a dbát zvýšené opatrnosti.

S použitím tiskové zprávy Drážní inspekce připravil Marek Poláček



Motorový vůz 854 207 OCP Východ na vlaku Sp 1729 právě odjíždí 5. října po odstranění následků tragického střetu na železničním přejezdu u Hodějic ve směru na Křižanovice a Bučovice. Snímek Libora Poláčka má bohužel poněkud nižší kvalitu, neboť mohl být pořízen jen přes okno autobusu NAD

Několik poznámek k probíhajícímu vyjednávání o novém katalogu zaměstnání

Jako strojvedoucí jsem naší společností (pracuji jako strojvedoucí ČD Cargo) k dispozici prakticky 24 hodin denně, sedm dní v týdnu a 365 dní v roce. Mnohdy reaguji na okamžitou potřebu mimořádného nástupu bezprostředně poté, co mi zavolá strojvedoucí nebo vedoucí směny. To, že tato naše loajalita k zaměstnavateli má mnohdy i negativní dopad na rodinný život, je pak ale nesporným doprovodným faktem.

Za to vše mám na dnešní dobu sice zdánlivě pěknou, ve skutečnosti ale sotva průměrnou mzdu. Na současném trhu práce můžeme totiž nalézt mnoho povolání, která jsou ohodnocena daleko lépe než profese strojvůdce. Přitom tato zaměstnání jsou bez nočních směn, pracovních víkendů, svátků a neustálého stresu a vypětí či nepravidelných nástupů.

V poslední době můžeme také vidět, že nemálo dopravců do svých řad přijímá

strojvedoucí s praxí a nabízí větší plat, než je v současné době pro strojvedoucí v naší společnosti ČD Cargo. Pro některé z nás je samozřejmě velmi lákavé nastoupit k jinému dopravci z důvodu vyšší mzdy. Nebylo by ale lépe považovat za zásadní a potřebné, abychom i jako strojvůdci ČD Cargo měli minimálně srovnatelné mzdy, jako mají kolegové u takzvaných alternativních dopravců?

Je přece dlouhodobě neúnosné, že mzdy strojvedoucí ČD Cargo, ale i u mateřské společnosti České dráhy, nerostou v posledních letech tak, jaký je růst průměrné mzdy například v sektoru průmyslu. Je dlouhodobě nepřijatelné, že zaměstnavatel nechce slyšet na oprávněné požadavky na spravedlivější mzdové ohodnocení strojvůdců, jednoznačně nosné profese na železnici.

Není taktéž žádným tajemstvím, že strojvedoucí jsou již dlouho nespokojeni se

skutečností, že jejich mzdové ohodnocení je neustále vázáno na stejný růst mezd také u ostatních profesí na železnici.

Přičemž náročnost právě té naší profese se neustále stupňuje. Jak počtem řad provozovaných lokomotiv, tak i rychlými změnami v infrastruktuře a drážní legislativě. Dále pak plněním povinností, které na nás připadají tím, že byly zrušeny či výrazně omezeny jiné drážní profese. Zmíněné racionalizační kroky jako zaměstnanci firmy, která musí aktivně působit na dopravním trhu a být přitom zisková, sice do jisté míry chápeme. Ovšem na druhé straně – přibývají-li nám další a další povinnosti, musí přece zákonitě také růst i naše finanční ohodnocení!

Plně proto podporujeme jednání, jež vede Federace strojvůdců České republiky o návrhu nového katalogu zaměstnání, a doufáme, že bude k naší strojvůdčeské profesi více spravedlivý, než je ten současný.

Evžen Mikolajek

Bezpečnost železničního provozu jako zájem všech strojvedoucích

Se zájmem jsem si letos přečetl články v tomto profesním odborovém časopise, které byly z pohledu strojvedoucího věnovány problematice nehodovosti. Nechci a vlastně se ani nemohu zabývat konkrétními příčinami nehod na železnici, kterých jsme svědky v současné době, protože již 35 let jsem mimo službu lokomotivního hospodářství. Jako topič a strojvedoucí jsem ale jezdil na parních lokomotivách, motorových vozech a elektrických lokomotivách. Bylo to sice za jiných, ale věřte, že velmi těžkých podmínek. Během tohoto působení na trakčních vozidlech jsem poznal těžkosti strojvedoucího, které jsem prožil osobně, ale často i z pohledu svých bývalých kolegů.

O evropském vlakovém zabezpečovači na prezidiu FSČR

Česká vědeckotechnická společnost spojů (ČVTSS), odborná pobočka sdělovací a zabezpečovací techniky má ve svých řadách technicky erudované odborníky zabývající se zaváděním evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS (European Train Control System). Dne 16. září byli její dva členové – ing. Josef Schrötter a ing. Antonín Diviš – hosty na zasedání prezidia Federace strojvůdců České republiky.

Cílem tohoto pracovního setkání byla výměna zkušeností a poznatků při zavádění ETCS na české železnici. Propojení poznatků strojvedoucího a odborníků na zabezpečovací techniku vedlo k tomu, že na řadu věci byl nalezen společný názor.

Proto jsem se i v dalších pracovních funkcích vždy snažil, aby posuzování příčin vzniku nehod bylo objektivní bez ohledu, kdo je způsobil. Proto jsem se mimo jiné důrazně zasazoval, aby v prvopočátku rychloměrný proužek zaznamenal návštěv Stůj, pro strojvedoucí (ale i pro techniky) jsem zpracoval výcvikový řád, prosadil jsem pro strojvedoucí osvojení brýlí proti slunci apod.

Myslím, že mnoho nehodových událostí tak mohlo být u strojvedoucího objektivně posouzeno. Pochopitelně jsem spolupracoval i s lékaři a psychology. Mohl bych toho napsat více také po stránce tehdejší kontroly strojvedoucího, ale vím, že to dnes už nemá valného smyslu.

Rovněž po stránce technické jsem se vždy zasazoval o zlepšení pracovních podmínek, a to včetně stanovišť lokomotivních čtů apod.

V rozbořech příčin nehodovosti, které jsem dělal na službě lokomotivního hospodářství, jsem už tehdy navrhoval, aby se stavem bezpečnosti na železnici zabývala technická sekce RVHP, mimo jiné i s ohledem na tehdejší možnosti využití družicového systému. Od této doby sice uplynuly již desítky let, technika nebyvalým tempem pokročila, mnoho stále zůstává nedořešeno, a to i na celoevropské úrovni.

I ve svých 85 letech mám stále zájem nejen o zdraví a bezpečnost strojvedoucího, ale i cestujících na železnici.

Milan Bureš, důchodce

Umíme se ještě stydět?

Bylo poslední zářijové odpoledne. Našimi luhy a háji se proháněl orkán Mortimer a na mnoha místech dokázal zastavit železniční provoz. Spadlé stromy na kolejích a větve v trolejovém vedení nejsou kamarády železničářů.

V onom slunném odpolední jsem „vyšplhal“ do elektrické jednotky řady 560, abych vzápětí opustil kulisy krajského města. Na nástupišti blízko dveří jednotky stála maminka s hlubokým kočárkem. Pár metrů od ní také průvodčí. Státní muž sportovního typu v nejlepších letech. Ta maminka chtěla nastoupit. Kromě průvodčího ovšem nebyl nablízku nikdo zdatný, aby žene pomohl.

Průvodčí sledoval situaci na nástupišti a byl zřejmě sám se sebou spokojen... Odložil jsem francouzskou hůl, svého pomocníka při chůzi, a nabídl mamince pomoc. Kočárek se ocitl na palubě starého „pantografu“ a bylo vše v pořádku. I když vlastně vůbec nebylo...!

Nesmírně si vážím každé mladé ženy, která se v dnešní době netušících možností studovat, cestovat, budovat kariéru nebo si prostě užívat, rozhodne pro mateřskou roli. Statistika o počtu narozených dětí neobsahuje příliš povzbudivé údaje. O to více je potřeba každé takové ženě pomáhat.

Když jsem oné mamince na druhé zastávce pomohl kočárek vyloučit, tak mě ovládl pocit studu. Ne za sebe, ale za onoho reprezentanta národního železničního dopravce. Který měl konat, ale nekonal. Naložit kočárek jistě představuje určitou námahu. Již jeden z moudrých Římanů Seneca (4 př. n. l. až 65 n. l.) ve svém díle Morální listy Luciliovi poznamenal: *Bát se námahy není vlastností muže.*

Ono poslední zářijové odpoledne, přes snahy Mortimeru znepríjemnit nám cestu, jsme dojeli do cílové stanice bez problémů. Jen ten pocit studu mně to odpoledne zalité slunečními paprsky poněkud začernal.

Vladimír Selucký



Spolek Železniční Historie uspořádal 31. srpna oslavy 120 let provozu na trati z Martinic v Krkonoších do Rokytnice nad Jizerou. Otevřeno bylo železniční muzeum ve staniční budově a naučná stezka Nádraží Martince. O dopravu se podělily stroje M 152.0604 Orchestrion, M 274.004 Modrý šíp z r. 1934 a T435.0111 Hektor s dobovými osobními vozy. Kouzlu historické inspekční dresiny poháněné vlastní silou cestujících podlehli i předseda Senátu Parlamentu ČR Jaroslav Kubera. Brntus, foto: Jiří Beran starší

Věková hranice pro odchod do důchodu opět předmětem jednání?

Před několika týdny proběhla mediální zpráva, že vláda se na svém jednání bude opět zabývat návrhem na prodloužení věku odchodu do důchodu. Celkem rychle se na internetových fórech rozvířila debata nad smyslem takového návrhu. Naštěstí se zdá, že vláda má (zatím!) dostatek rozumu, aby návrh na zvýšení věkové hranice pro odchod do důchodu nepodpořila.

Možná bychom si mohli utírat zlehka zpacené čelo, které přemýšlelo „co kdyby to přece jen prošlo...“ Jenže ono to není tak jednoduché. Není tomu totiž zase tak dávno, co bylo na vládní úrovni slíbeno (a je vlastně jedno, která to byla vláda), že nebude prolomena určitá věková hranice. Už sama skutečnost, že se některý z ministrů nyní vážně zabýval myšlenkou, která ruší to, co bylo slíbeno na nejvyšší úrovni, nás musí vést k tomu, abychom zpozorněli.

Není problémem důchodců, ani těch, kdo ještě jsou aktivně v zaměstnání, že penzijní systém je opět velmi napjatý. Ale skutečností je, že to budou opět nynější aktivně

pracující lidé, kteří tuto skutečnost pocítí na vlastních bedrech.

O této problematice bylo již popsáno mnoho papíru a další ještě nepochybně popsán bude. Vystává ale opět otázka, která byla položena již mnohokrát. Bude se dělat rozdíl mezi horníkem a úředníkem? Dovede si někdo představit téměř sedmdesátiletého horníka v dole stále se sbíječkou v ruce? Dovede si někdo představit, že řidič autobusu bude téměř v sedmdesátiletých letech za každého počasí vozit plný autobus cestujících? Byl bych vůbec ochotný v takovém autobuse sedět? Jel bych vlakem, například kategorie IC či SC, který se řítí „stošedesátkou“, kdybych věděl, že jej vede sedmdesátiletý strojvůdce?

Ano, zatím vláda tento návrh nepřijala. Kdy ovšem i přes dané sliby bude prosazován? Když už se o tomto tématu začíná debatovat, je jasné, že dřív či později k tomu dojde. A my jako odboráři a občané bychom měli raději už teď přemýšlet, jak se k tomuto problému postavíme.

Evžen Mikolajek

Vliv napájení železniční dopravní cesty na propustnost trati

V souvislosti se změnami, k nimž dochází v poslední době na naší železnici, se často diskutuje také o vlivu napájení železniční dopravní cesty na propustnost trati. A právě na toto téma se nám podařilo pro *Zájmy strojevodce* získat článek, jehož autorem je nezávislý železniční odborník Mgr. Ing. Vladimír Kudyn, PhD.

Železniční hnací vozidla jsou ve svém moderním pojetí konstruována pro jízdu na traticích napájených více proudovými systémy, tedy jako vícenapájecí. V rámci železniční sítě České republiky se jedná zejména o napájecí systém stejnosměrné trakce 3 kV (trakční měřírny) a systém jednofázové trakce 25 kV, 50 Hz (trakční transformovny). Další dvě napájecí systémy vyskytující se na železniční síti jsou marginální a uvádíme je zde pouze pro úplnost. Jedná se o stejnosměrnou soustavu 1500 V a jednofázovou trakční soustavu 15 kV, 16 2/3 Hz. Z pohledu dopravního zatížení trati jsou z hlediska napájení podstatné tři základní roviny:

1. Dostatečně dimenzované napájecí stanice pro pokrytí výkonu a ztrát napájených úseků železniční trati.
2. Dostatečně dimenzované trolejové vedení pro přenos elektrické energie na sběrače hnacího vozidla a ztrát v trakčním obvodu (trolejové vedení+zpětná cesta trakčního proudu).
3. Spolehlivá a plně funkční cesta zpětného trakčního proudu.

Z hlediska ad 1): Dimenzování příkonu napájecí stanice je stanoveno v rámci projektu na základě energetických výpočtů. Propustnost trati, tedy dopravní zatížení včetně hmotnosti jednotlivých vlaků, musí být předpokládána již v projektové fázi. V opačném případě lze narazit na limity dimenzování napájecích stanic a nutnosti jejich rekonstrukce (navýšení výkonu) nebo vybudování nových mezilehlých s předpokládaným dopadem v desítkách až stovkách milionů korun na jednu napájecí stanici.

Z hlediska ad 2): Hlavním omezením propustnosti je však především vlastní trolejové vedení, kde v případě příliš velkého množství vlaků (zde je rozhodujícím faktorem hmotnost vlaku a způsob jízdy – rozjezd, zrychlování, rychlost jízdy) dojde k přetížení vedení. Průtokem trakčního proudu dochází k jeho ohřívání a nebude-li schopno se „ochladit“, může dojít k jeho přepálení (s dopadem na provozuschopnost dráhy) anebo ke ztrátě

mechanických vlastností (nutnost výměny trolejového drátu – s násobným dopadem na provozuschopnost dráhy).

Pro eliminaci těchto vlivů byla stanovena elektrická mezidobí, jejichž základem je stanovení sekvence průjezdu následných vlaků o stanovené hmotnosti. Tato mezidobí byla stanovena původním předpisem ČD D23 a využívána elektrodyspečerem v případě, že je mimořádnost v napájení. Tato mezidobí musí být v případě předpokladu úpravy dopravní technologie (změny propustnosti, zabezpečovacího zařízení apod.) znovu stanovena a je pravděpodobné, že bude pro nově předpokládanou propustnost omezenější.

Z hlediska ad 3): Zpětná trakční cesta je pro ztráty v trakčním obvodu neméně důležitá. U stejnosměrné trakce je proud veden koleji a je tedy nezbytné, aby byla zachována její celistvost a dobrá vodivost. V opačném případě dochází ke vzniku obchozí cesty, která může mít negativní dopad jak na celkový odpor trakčního obvodu, tak i vést ke vzniku bludného proudu. Tento proud si hledá novou cestu a nejčastěji to jsou sdělovací a zabezpečovací drážní kabely, čímž dochází k jejich poškození. U střídavé trakce přerušování kolejničky může mít zhoršující dopad, ale také zlepšující, protože proud se ubírá cestou nejmenšího odporu a hledá si zpravidla také jinou cestu než kolejničky. U této trakce to nevede, protože korozní vlivy jsou naprosto minimální (nevznikají trvalé katodické a anodické oblasti). Základní problém této trakce jsou však negativní vlivy – elektromagnetická kompatibilita (možným vzájemným ovlivňováním elektrických zařízení).

Pro dobré pochopení uvádím následující příklad, který se týká využití vysoce výkonných elektrických hnacích vozidel (EHV) řady 380 apod. U těchto vozidel je běžný rozjezdový proud 600 A a maximální proud 2000 A, který je běžně využitelný při urychlování. Tento faktor je zcela limitujícím pro propustnost trati, neboť není možné takto výkonných vozidel provozovat v napájeném úseku

větší množství. Vezměme si jednostranně napájený úsek o délce 10 km s těžkým trakčním vedením (150 mm² trolejový vodič a 150 mm² zesilovací vedení). Bude-li se v tomto úseku rozjíždět EHV 380 ve druhém kilometru s proudem 600 A a v pátém kilometru pojedou EHV 380 s maximálním proudem 2000 A, nebude již možné v tomto napájeném úseku 10 km provozovat žádné další vozidlo, protože napětí v troleji bude pod minimální hodnotu 2000 V.

Napájecí stanice – trakční měřírny jsou umístěny běžně po ± 20 km, aby bylo možné zajistit trvalý provoz. Počet vlaků v takovém úseku je však limitován právě přenosovými schopnostmi trakčního vedení a nelze předpokládat, že v napájeném úseku o délce 20 km mohou být pouze jednotky vlaků současně (je nutné si uvědomit, že je-li instalovaný příkon napájecí stanice 10–15 MW, tak každé 6 MW EHV z něj samozřejmě v závislosti na způsobu provozu odebere značnou část přiměřené povýšenou o ztráty způsobené přenosem energie až na jeho sběrače).

Trakční transformovny jsou umístěny ve větších vzdálenostech cca 25 až 35 km, zde je vzhledem k systému s vyšším napětím možné stavět lehčí trakční vedení s vyšší přenosovou schopností.

V případě mimořádnosti v napájení je elektrodyspečer SŽDC oprávněn vyhlásit následné mezidobí (elektrické), které omezuje výpravci v udělení povolení k jízdě následnému vlaku. Pro jednotlivé mezistaniční úseky je stanoveno v jednotkách až desítkách minut, tedy zajišťuje, aby se v napájeném úseku nevyskytovalo více EHV, než napájecí soustava unese.

Z uvedeného je zřejmé, že v souvislosti s jakoukoli změnou zabezpečovacího zařízení, úpravami vedoucími ke změně propustnosti trati apod. je nezbytné rovněž zvážit dopady na napájecí systém jako celek a to včetně stanovení nového posouzení elektromagnetické kompatibility systému napájení s ostatními elektrickými zařízeními a potřebou i nově stanovit následná mezidobí pro provoz elektrických hnacích vozidel.

Mgr. Ing. Vladimír Kudyn, PhD.
nezávislý expert – energetika dopravy

FISAIC na Dni železnice 2019

Český zemský svaz Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC) představil průřez svojí činností na Dni železnice, který proběhl ve dnech 21. a 22. září v areálu Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka.

Expozice FISAIC byla umístěna v hale opravy a měla velmi příznivý ohlas. Skupina Kreativních ručních prací a Literátů předvedli na výstavních stolech výsledky své práce. K vidění byly výrobky z keramiky, drátů, obrázky malované žehličkou, šperky a další výrobky zručných rukou železničářek. Navštěvníci si mohli prohlédnout všech šest ročníků knižních almanachů Literátů na trati, ale také samostatné knihy autorů, mezi nimiž nechyběli Zdeněk Herzig (ČD Cargo), František Tylšar (ČD) či důchodce Antonín Oldřich Hostaša.

-FJB-



Desátého října letošního roku oslavil své první padesáté narozeniny člen ZO Federace strojevodců Trutnov, strojevodce a školitel řady 750.7, kolega **Tomáš Buryánek**. Do dalších let přejeme Burysovi pevné zdraví, ocelové nervy při výchově našich nástupců a pohodový rodinný život v novém domečku za lesem. Za všechny Brutus

Navštívili jste už penzion Real?

Penzion **Real** vám nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Nachází se v CHKO Jizerské hory v obci **Bedřichov u Jablonce nad Nisou**. Obec je vyhledávaným cílem letní rodinné rekreace, pěší turistiky a cykloturistiky, v zimě pak rájem lyžařů a běžkařů. Sky areál Bedřichov se šesti sjezdovkami a sedmi vleky s možností večerního lyžování se nachází 500 m od penzionu. Jedná se o jeden z východních bodů Jizerské lyžařské magistrály (170 km upravovaných lyžařských stop po celých Jizerských horách). Horská rekreační obec (680 m n.m.) je vnímána jako jedna z bran Jizerských hor s velmi dobrým dopravním spojením s Libercem a Jabloncem nad Nisou. Každoročně se zde pořádá závod Jizerská 50.

Penzion **Real** disponuje 8 pokoji s celkovou kapacitou 35 lůžek. Každý pokoj má své vlastní sociální zařízení. Pokoje jsou ve velikosti dvouložkových, tříložkových a čtyřlůžkových s možností přistýlky. K dispozici je rodinný pokoj s dětskou postýlkou.

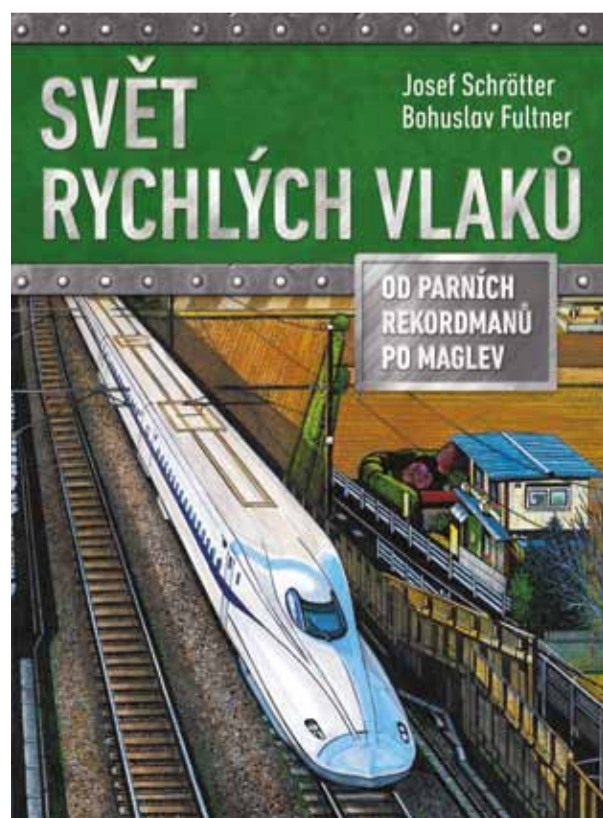
Bližší informace na www.ubytovani-bedrichov.eu, kde je také v provozu rezervací systém.



Sedmého října oslavil své 65. narozeniny strojevodce na penzi, pan **Jiří Drahoňovský**, člen základní organizace FS Trutnov. Do dalších let mu přejeme pevné zdraví a mnoho kilometrů bez nehod na jeho milovaném kole. Olda Planík a Brutus



Vychází kniha o světě rychlých vlaků



Dne 18. listopadu, tedy v čase předvánočního shonu po dárcích pro naše blízké, vyjde nová kniha Svět rychlých vlaků, pod níž je podepsána osvědčená autorská dvojice Josef Schrötter a Bohuslav Fultner.

Železnice zvláště v minulém století znamenala obrovský převrat v přepravě nákladů a osob. Postupně zdokonalovala nejen dopravní cestu, ale zejména hnací kolejová vozidla. Cílem bylo převést co největší zátěž nákladními vlaky a zvýšit rychlost u vlaků osobních, aby byla zkrácena jízdní doba.

V nové knize se dozvíte, jak se železnice i v současné době snaží zvýšit rychlost svých hnacích vozidel. Zejména v době po nástupu automobilové veřejné dopravy vyvstala potřeba přivést zpět na železnici cestující. Stejněmu problému ostatně čelila železnice již po druhé světové válce, kdy došlo k rozvoji osobní letecké dopravy. A právě v kontextu tohoto vývoje se pak zrodily vysokorychlostní tratě a vlaky.

V současnosti dosahují moderní supervlaky rychlosti až 400 kilometrů v hodině (někdy ale i více), a tak se těmto vlakům říká „letadla bez křídel“.

V nevšední a nejen pro příznivce železnice velmi atraktivní publikaci se čtivou formou seznámíte s historií honby za rychlostí na železnici, samozřejmě nechybí řada technických zajímavostí a mimořádně vyzvednout je zapotřebí především krásné ilustrace Bohuslava Fultnera.

Kniha, jejímž autorem textové části je stálý spolupracovník časopisu *Zájmy strojevodce*, nezávislý železniční odborník ing. Josef Schrötter, bude už od druhé poloviny listopadu k dostání nejen u knihkupců, ale také na e-shopu www.albatrosmedia.cz.

Zajímavá a hezká výtvarně zpracovaná publikace má rozsah 136 stran a formát 210 x 285 mm. Je celobarevná, s pevnou vazbou a její doporučená cena činí 349 Kč.

www.BRNAK.net

Web **BRŇÁK** se zaměřuje na vývoj brněnského železničního uzlu.

BRŇo + NÁdraží + Koleje = www.BRNAK.net

Na **BRŇÁK**ovi najdete informace o historii i současnosti

- trati a spojky
- stanic a zastávek
- vleček

včetně fotografií a map.

Brno, jeden z nejvýznamnějších tuzemských železničních uzlů, má velmi zajímavou historii a vývoj, které stojí za to, aby byly zachyceny a zpracovány. Posláním webu **BRŇÁK** je, aby údaje, události a zajímavosti z historie brněnského železničního uzlu neupadly v zapomnění.

Víte už o nové webové prezentaci věnované historii železničního uzlu Brno? Navštívte na adrese <http://www.brnak.net>. Na obsahu této zajímavé webové prezentace se významně podílí i renomovaný železniční historik ing. Jiří Kotrman



V čele spoje Ex 531 se objevila 8. září 2019 v Českých Budějovicích lokomotiva T478.1121 (749 121), která jej dopravila až do Nového Údolí – nikoliv jen do Českého Krumlova, kde spoj běžně končí. Důvodem bylo připomenutí blížícího se 30. výročí konce Železné opony na přelomu let 1989/90. Objektív zachytil uvedený stroj v čele zpětného spoje Ex 532 v Horní Plané. Text a foto: Jan Kubeš



Fotbalový výběr Federace strojvůdců České republiky, který zvítězil na zářijovém turnaji O pohár prezidenta FSČR, konaném v Srchu. Snímek zachycuje i organizátory a hosty této již tradiční a velmi úspěšné sportovní akce

Ve fotbalovém turnaji O pohár prezidenta FSČR triumfoval náš výběr

V obci Srch nedaleko Lázní Bohdaneč se uskutečnil již 25. ročník mezinárodního fotbalového turnaje O pohár prezidenta Federace strojvůdců České republiky. Na dobře připraveném hřišti FK Titanik Srch byl turnaj, který se konal 25. září, zahájen prezidentem FSČR Jaroslavem Vondrovičem, viceprezidentem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Sławem Cienkowskim a zástupkyní akciové společnosti ČD Cargo Mgr. Pavlou Kreischovou, vedoucí oddělení sociálního a mzdového ČDC. Další významní hosté se dostavili během turnaje.

Přijeli mezi nás rovněž předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik a ředitel personálního odboru ČDC ing. Mojmir Bakalář.

Na zeleném pažitě jsme mohli sledovat vyrovnané souboje čtveřice mužstev. Utkaly se mezi sebou výběry Federace strojvůdců ČR, ČD Cargo, ZSM Rada Krajowa Polsko a SKP Gdynia.

Vedle konečného pořadí uvádíme v závorce vždy i výsledky utkání:

1. místo – výběr FSČR (ČD Cargo – 1:0, SKP Gdynia – 1:0, ZSM Rada Krajowa – 0:0);

2. místo – ZSM Rada Krajowa (výběr ČD Cargo – 2:1, SKP Gdynia – 1:1);

3. místo – výběr ČD Cargo (SKP Gdynia – 5:1);

4. místo – SKP Gdynia.

Nejlepším hráčem turnaje byl vyhlášen Tomáš Kubeník z výběru FSČR, nejlepším brankářem Maciek Szlaga (ZSM Rada Krajowa) a konečně nejlepším střelcem se stal Tomáš Durček z týmu ČD Cargo.

Předání pohárů a závěrečné zhodnocení připadlo prezidentu FSČR Jaroslavovi Vondroviči a ing. Mojmiru Bakalářovi.

Při tomto ohlédnutí za úspěšnou sportovní akci je třeba vyslovit zvláštní poděkování

trojici členů prezidia FSČR. Davidovi Votroubkovi za perfektně zajištění turnaje a Pepovi Bockovi i Jiřímu Šafaříkovi za jeho zcela bezproblémový průběh.

V.P.

Poznámka redakce ZS: Na snímku nahore druhý zprava je kolega Vladislav Pouzar, bývalý dlouholetý člen prezidia Federace strojvůdců České republiky a i nyní jako strojvedoucí ve výslužbě stále ještě neúnavný organizátor fotbalových klání, v nichž je naše profesní odborová organizace tak úspěšná. Dodejme, že právě tento kolega má na vynikajících výsledcích našich mužstev obrovské zásluhy a patří mu za to naše uznání a poděkování.

Zájmy strojvůdce i na webu

Časopis Zájmy strojvůdce si můžete přečíst i na webových stránkách www.fscr.cz, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdců ČR!

Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 1. listopadu do 6. prosince 2019 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2020. O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze požádat na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod, kde žadatelé v případě potřeby též obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.



Pepik Oliva na lokomotivě 380 005-9 (snímek Zdeňka Sedláka byl pořízen 7. ledna 2011)

Kolega Josef Oliva slaví sedmdesátiny

V poslední říjnový den oslavuje své 70. narozeniny náš kolega **Josef Oliva**, bývalý strojvedoucí a kontrolor vozby lokomotivního depa Ústí nad Labem.

Jubilant stál v roce 1990 u znovuoobnovení samostatné profesní odborové organizace strojvůdců a více než dvě desetiletí byl také členem a poté místopředsedou redakční rady našeho časopisu. I po odchodu na zasloužený odpočinek zůstal jeho aktivním spolupracovníkem a dopisovatelem.

Velký příznivec železnic se i nadále zajímá o její historii i současnost a před čtyřmi lety byl jmenován čestným členem redakční rady Zájmy strojvůdce.

Jeho vysoce humánní postoje k spoluobčanům a naší společnosti musíme zmínit i v souvislosti s dlouholetým bezpříspěvkovým dárcovstvím krve, za něž po zásluze dostal od Českého červeného kříže celou řadu ocenění.

Milý Pepiku, i do mnoha dalších let Ti přejeme jen to nejlepší a spokojenost. Hodně sil, životní energie a k tomu zejména pevné zdraví!

Spolu s mnoha kolegy z Federace strojvůdců a spolupracovníky z depa Ústí nad Labem Ti k významnému jubileu gratulují rovněž redakce a redakční rada ZS.



Litvínov, jak už ho nevidíte. Snímek Martina Kalouska zachycující motorový vůz 810 559-5 v litvínovské železniční stanici ještě bez trolejí a sloupů trakčního vedení již patří minulosti. Důvodem je rekonstrukce traťového úseku Louka u Litvínova–Litvínov, spojená s elektrifikací

KLUB ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ
HRADEC KRÁLOVÉ
ČLEN SVAZU MODELÁŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Tradiční podzimní
2019
VÝSTAVA
MODELŮ
ŽELEZNIC
s mezinárodní účastí

na královéhradeckém
hlavním nádraží

od pátku 8. listopadu do neděle 17. listopadu 2019
Otevřeno ve všední den 14-18 hod., soboty, neděle a svátek 9-18 hod.
Přístup na výstavu je z prvního nástupiště

Mimo jiné vystavujeme klubové H0 kolejiště Vysočina, unikátní kolejiště SOUTHWEST USA
Po celou dobu výstavy budou všechna vystavená kolejiště v provozu

Společenská rubrika

Dne 30. srpna oslavil svoji první padesátku kolega strojvedoucí ČD Vladimír Hýbl. Šestého října oslavil sedmdesáté narozeniny emeritní strojvůdce, bavič **Jirka Nosálek**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Mladá Boleslav přejí oslavencům hodně zdraví a spokojenosti ještě do mnoha dalších let.

Dne 16. listopadu oslaví své 55. narozeniny **Petr Pozděna** (z ČD Cargo) a 18. 11. své 55. narozeniny **Roman Bilina** (z ČD). K jejich životním jubileím jim srdečně blahopřejeme a do dalších let přejeme mnoho štěstí, pevné zdraví a životní optimismus. Výbor ZO a všichni královéhradečtí kolegové

V polovině října oslavil své 60. narozeniny **Vladimír Harmáček**, strojvedoucí v břeclavské provozní jednotce ČD Cargo. Základní organizace FS Břeclav mu přeje vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti do dalších let života.

Pátého listopadu oslaví své 65. narozeniny náš kolega **Josef Petr**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Čerčany mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí osobní štěstí a zejména pevné zdraví.

V měsíci listopadu oslavují své životní jubileum 50 let hned dva naši kolegové, **Jiří Dajka** a **Vladimír Zdunek**. Členové základní organizace FS Bohumín a ostatní kolegové přejí těmto našim oslavencům zejména zdraví, štěstí, mnoho životních úspěchů, ale také lásku a v neposlední řadě i úsměv ve tváři.

Šestého listopadu bude své 60. narozeniny slavit náš kolega **Libor Ševčík**. Výbor a členové základní organizace FS Veselí nad Moravou mu ještě do mnoha dalších let přejí pohodu, spokojenost v práci i osobním životě a k tomu hlavně hodně zdraví.

V příštích týdnech slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: sedmdesát let 7. listopadu **Vlastimil Šimon** a 18. listopadu **Josef Rychetský** a šedesát let 7. listopadu **Jaroslav Koláčný**. K těmto významným životním výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Svá životní jubilea – 50. narozeniny – v příštích dnech oslaví dva naši kolegové ze základní organizace FS Ústí nad Labem, oba zaměstnanci Českých drah. Devátého listopadu to bude **Václav Maleček** a jen o jeden den později **Pavel Franc**. Výbor a ostatní členové ústecké ZO Federace strojvůdců jim do té druhé padesátky přejí hodně úspěchů, spokojenosti a hlavně pevné zdraví.

Devátého listopadu oslaví krásně kulaté životní výročí 70 let náš kolega **Jaroslav Kalous**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší, pohodu a spokojenost a zejména zdraví.

V říjnu oslavili svá životní jubilea tři naši kolegové ze základní organizace FS Louny – 3. 10. sedmdesátiny **Jiří David**, 11. 10. rovnou šedesátku **Stanislav Jordán** a 14. 10. pětadesáté narozeniny **Vlastimil Černý**. Kolegové z lounské ZO Federace strojvůdců jim blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí osobní štěstí, spokojenost a samozřejmě především zdraví.

Poslední rozloučení

Dne 26. září nás ve věku 73 let navždy opustil pan **Jaroslav Preis**, náš lounský kolega ve výslužbě.

Prosíme všechny, kdo ho znali, aby mu společně s námi věnovali svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové základní organizace FS Louny



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 Míkolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmy 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.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

