

● **Novoroční úvodník prezidenta Federace strojvůdců České republiky Jaroslava Vondrovce ... str. 1** ● **Rozhovor s viceprezidentem a vedoucím týmu pro kolektivní vyjednávání FSČR u ČD Jaroslavem Vincourem ... str. 1 a 2** ● **Investice do vozidlového parku ČD Cargo pokračují ... str. 2** ● **0 stromech, zvířatech a manipulaci s fakty ... str. 2** ● **Díky dárcům krve – tentokrát v Šumperku ... str. 3** ● **Kolegové Jiří Adolf a Miroslav Holek zasvětili dráze celý svůj život ... str. 3 a 4** ● **K malému jen kousek! ... str. 4** ● **Hradní pán z Komořan ... str. 4** ●

číslo 1

15. ledna 2020  
ročník 73



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Stojíme na prahu roku 2020. Cesta, po níž jdeme, nebude snadná a bez překážek



Jaroslav Vondrovic  
prezident FSČR

Vstup do nového roku je příležitostí, abychom se ohlédlí za tím, co bylo vykonáno, a zároveň se zamysleli, co nás v činnosti naší samostatné profesní odborové organizace čeká, před jakými úkoly stojíme. Tedy především, jak budeme reagovat na mnohé turbulentní změny, jimiž v poslední době prochází naše železnice.

Při hodnocení, čeho jsme dosáhli, nelze jinak než konstatovat, že Federace strojvůdců se opět snažila co neudůsledně hájit zájmy všech kolegů, kteří jsou našimi členy. Ba troufám si říci, že také těch strojvedoucích, kteří bohužel stojí stranou naší odborové organizace. Není ale vyloučeno, a já v to vlastně pevně věřím, že i oni časem dojdou k poznání, že právě v jednotě strojvůdců je síla, která otevírá cesty k dosažení nových met při naplňování oprávněných požadavků naší profese.

Není pochyb, že strojvedoucí byli, jsou a nadále budou nosnou provozní profesí na železnici a zvláště při její současné liberalizaci jsou pracovní silou, po které je zvláště ze strany nových dopravců poptávka větší než existující nabídka. Z toho se logicky musí odvíjet i vztah každého zaměstnavatele, v jehož zájmu je udržet si tyto své zaměstnance, vytvářet jim dobré pracovní a sociální podmínky pro jejich práci a stejně tak pochopitelně přistupovat i k odpovídajícímu finančnímu ohodnocení této profese. Můžeme tedy být spokojeni s tím, čeho se našim kolegům nyní dostává? – Samozřejmě že nikoliv, ovšem

pokračujeme v cestě a práci, která přináší pozitivní výsledky.

Na hlubší analýzu zde není prostor, a tak zmíním jen některé příklady, čeho se nám v uplynulém roce podařilo dosáhnout. S prezentací podnikové kolektivní smlouvy na ČD přicházejí kolegové, kteří pracovali ve vyjednávacím týmu, a proto jen připomenou, že navýšení mezd pro nadcházející období, o němž mnozí kolegové říkají, že mohlo být vyšší, je třeba zhodnotit komplexně. Tedy i v souvislosti s udržením, ale i zlepšením úrovně nemalé části benefitů, výše příplatků a podobně. Nedá mi to, abych zde nepřipomněl, že FSČR s vedením ČD loni úspěšně dojednala i finanční kompenzaci, která i strojvedoucímu profesní právo oceňuje a zařadila mezi ty, jež je třeba motivovat k setrvání ve firmě. Říká se, že odbory by už z principu neměly mít nadměrné pochopení pro problémy zaměstnavatele, ale v případě národního dopravce můžeme nyní vnímat, že po „velkém třesku“ především v regionální dopravě přišel o část svých dosavadních výkonů, přesněji asi pět procent, pro něž si vedení některých krajů a ministerstvo dopravy od nového GVD zvolily alternativní dopravce.

Kolektivní vyjednávání u ČD Cargo ještě neskončilo, od ledna bude pokračovat, aby se partneri pokusili dohodnout na podnikové kolektivní smlouvě, která by pak vstoupila v platnost od 1. dubna 2020. Také zde ještě bude předmětem náročných jednání nárůst tarifních mezd nad rámec již projednaného katalogu zaměstnání. V případě nákladních přeprav na železnici si ovšem nelze nevsimnout probíhajících strukturálních změn, přesunu výkonů a hlavně oslabení ekonomiky, jež požaduje služby přepravy komodit, jako jsou uhlí či ocel apod. Nové podmínky si žádají i potřebnou reakci ze strany managementu ČDC, a tak chápeme

jeho snahu i přes menší finanční zisk dosažený za uplynulý rok investovat nyní do modernizace některých stávajících, ale i pořízení řady nových, provozně operabilních a spolehlivých hnacích kolejových vozidel. Zdůrazňuji ovšem, že ani tyto momenty nás nemohou svést z cesty a usílit uzavřít i u ČDC podnikovou kolektivní smlouvu, která bude znamenat posun k lepšímu v ocenění práce strojvedoucích a dalších profesí, jejichž zájmy zde hájíme.

Není to ovšem všechno jen o penězích. Připomeňme, že Federace strojvůdců České republiky vystupuje velmi aktivně, a jinak to ani nejde (!), pokud se jedná o bezpečnost železničního provozu, o pracovní podmínky strojvedoucích, zlepšování situace v předpisové oblasti atd. A úspěšně přijetí novely zákona o dráhách ze závěru prosince nám dalo za pravdu mimo jiné v případě ochrany dráhy před nebezpečím ze strany stromů padajících do našich tratí. Tomu předcházelo naše aktivní zapojení do procesu schvalování této potřebné změny zákona, kdy jsme jednali s představiteli Parlamentu ČR, Poslanecké sněmovny i Senátu, stejně jako Ministerstva dopravy ČR, Drážního úřadu apod. Výsledek, jehož jsme se dočkali, dokazuje, že tato dlouhodobá práce je sice zejména časově náročná, ovšem přináší své plody. A tak doufáme, že podobně tomu nyní bude i v případě často skloňovaného monitorování licencí strojvedoucích (MLS) v rámci dnes již připravované další novelizace zákona o dráhách anebo zásadního zlepšení situace v případě tabulek traťových poměrů (TTP), kde vznášíme své připomínky k partnerům u Správy železniční dopravní cesty, tedy nově u Správy železnic, jak o změně názvu mimo jiné také rozhodla právě na sklonku roku 2019 schválená novela zákona o dráhách. Musím zde uvést, že si velmi vážíme všech

partnerů, kteří jsou připraveni naslouchat našim argumentům a pracovat s námi předkládanými návrhy.

Co nás čeká a nemine? O mnohém jsem se zmínil právě již v kontextu hodnocení uplynulého roku. V nastoupených trendech jsme rozhodnutí pokračovat, abychom heslo Vlastní silou, jež neseme již od zrodu naší odborové organizace v roce 1896, naplnili o nové a širší dimenze i ve stávajících podmínkách železnice 21. století. Cesta, po níž jdeme, nebude snadná a bez překážek, jsme ovšem odhodláni nabídnout své služby a hájit i zájmy kolegů strojvedoucích i dalších, tzv. alternativních dopravců zajišťujících nyní železniční dopravu na našich tratích. Jsme rádi, že část z nich nás již nejen kontaktovala, ale do Federace strojvůdců už také vstoupila a vytvořila i u těchto dopravců naše základní organizace.

Srděčně děkuji všem, kterým není lhostejná nejen budoucnost profese strojvedoucí, ale i celé naší železnice. Děkuji za obětavou a odpovědnou práci svým kolegům v prezidiu a také kolektivnu našich zaměstnanců, kteří pro nás tvoří potřebný servis a zázemí. Upřímně a srdečně díky ovšem patří rovněž (a to především) kolegům v základních organizacích, kteří pracují v jejich výběrech. Zajišťují totiž nejen realizaci úkolů a cílů FSČR takzvaně v předpolí, ale také nám přinášejí potřebné informace a podněty ze svých pracovišť a cenné poznatky přímo z provozu. Jejich činnost je doslova nezastupitelná!

Vážení kolegové, vážení kolegové, dovolte mi, abych Vám do celého roku 2020 popřál hodně životní energie, spokojenosti v práci i osobním životě a především pevné zdraví nejen Vám, ale také Vaším blízkým.

Jaroslav Vondrovic  
prezident Federace strojvůdců ČR

## Ten pomyslný kopec jsme sice vyšlapali, novou podnikovou kolektivní smlouvou ale naše společná práce zdaleka nekončí

V prvním vydání každého ročníku našeho časopisu zveřejňujeme analýzu nového dokumentu, který zaměstnancům národního dopravce zásadním způsobem vymezuje jejich mzdové, pracovní a sociální podmínky pro následující dvanáctiměsíční období. K ohlednutí za tím, jak se „rodila“ Podniková kolektivní smlouva ČD na rok 2020, jsme tentokrát zvolili netradiční formu rozhovoru. Na naše otázky odpovídá viceprezident a vedoucí týmu pro kolektivní vyjednávání FSČR u ČD Jaroslav Vincour.

**Jardo, bylo kolektivní vyjednávání v loňském roce v něčem jiné?**

Jednání o textech kolektivní smlouvy Českých drah na rok 2020 bylo podle mne jiné v mnoha věcech. Jednak personální složení vedení firmy doznalo podstatných změn. Jednání s zaměstnavatelem vedl pro mě nezvykle sám generální ředitel akciové společnosti, společně s místopředsedou představenstva a zastupující ředitelkou personálního oddělení.

Ale i na straně odborů došlo k jisté změně. Počet odborových organizací se těsně před samotným kolektivním vyjednáváním rozšířil o nové uskupení s názvem Odborová organizace odpovědných zaměstnanců státu. Kapacita zasedací místnosti se v tuto chvíli blíží téměř svému maximu. Podle mne ale toto „sdrůžení“ nepřišlo s žádným extra novým poznatkem či požadavkem.

Kolektivní smlouva se sjednává souběžně s ještě probíhajícím jednáním s některými kraji o podobě smluv, kde a hlavně zač budou ČD v nejbližší době, tedy od nového GVD, zajišťovat osobní dopravu. Zároveň se vedla jednání i s Jihomoravským krajem o problematice uznávání jízdních výhod.

**Ovlivnila tato paralelní jednání nějak výsledek, tedy konečnou podobu Podnikové kolektivní smlouvy ČD na rok 2020?**

Na první dojem podle mne nijak významně, ale ukazuje se, že i kolektivní smlouva bude v budoucnu muset projít velkou úpravou.

**Co si pod touto úpravou máme představovat?**

Tak například právě zmiňované jízdní výhody, dosud považované za naprostou samozřejmost, zejména v souvislosti s nově uzavřenými a zřejmě i v budoucnu sjednávanými smlouvami v krajích, již pravděpodobně

takovou samozřejmostí nebudou. A proto podle mě například oblast benefitů, mezi které jízdní výhody bezesporu patří, může být v budoucnosti koncipována jiným, např. volitelným způsobem.

Stejně tak například osobní ohodnocení zaměstnance. Několik let zaměstnavatel u kolektivního vyjednávání avizuje nutnost ohodnocení jisté motivace, flexibility či ochoty jednotlivého zaměstnance výraznou složkou mzdy, ať již nazývanou osobním ohodnocením, výkonovou odměnou či prémie.

To vše ale samozřejmě vyžaduje debatu nejen vrcholového vedení s odbory, ale zejména se středním článkem řízení tak, aby pravidla odměňování měla smysl a splňovala onu požadovanou motivaci a nesloužila výhradně k represivním účelům.



Jaroslav Vincour  
viceprezident FSČR

v první chvíli jasně jedině. – Prakticky okamžitě na tomto stavu vydělává nejvíce firma samotná. Ale na druhou stranu je samozřejmě nepodpis kolektivní smlouvy signálem do našeho okolí, že něco ve firmě není v pořádku. Ovšem samozřejmě platí, že pokud by se jednalo o oprávněné požadavky, je jisté takový postup prvním krokem k nátlaku na zaměstnavatele, či cestou jak prosazovat požadované.

Letošní výsledek 4,9 procenta do tarifu je sice o 0,6 nižší než v loňském roce, nicméně již třetí rok po sobě se podle mne daří

## Odstraňování stromů z blízkosti tratí bude snazší

Poslanci na své 39. schůzi Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, konané 17. prosince 2019, opakovaně schválili změnu zákona o dráhách, jejíž přijetí předtím se svými dvěma pozměňovacími návrhy odmítl Senát. Aktuálně schválenou novelou tohoto zákona pak bezprostředně poté, již k 19. prosinci, podepsal prezident republiky Miloš Zeman.

Podalo se tím do velké míry odstranit slabiny zákonné úpravy před touto novelou, to znamená bezobsažnost ochranného pásma dráhy z hlediska ochrany dráhy před pády stromů a v zásadě nulové pravomoce a vynutitelnost rozhodnutí Drážního úřadu, pokud z důvodu zajištění bezpečnosti železničního provozu mělo dojít zejména k odstranění rizikových „zdravých“ stromů.

Články k tomuto tématu vycházejí v našem časopise dlouhodobě, a tak naši kolegové a čtenáři vědí, že této problematice se intenzivně věnovala i naše profesní odborová organizace. Připomeňme zde ještě část projevu, v němž přijetí novely podpořil ministr dopravy Vladimír Kremlík: „První z pozměňovacích návrhů Senátu zasahuje do právní úpravy

kácení dřevin a spočívá ve vypuštění věty, která vymezuje stromy ohrožující plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy. Podle předkladatele tohoto pozměňovacího návrhu ponechání této věty v navrhované právní úpravě hrozí, že budou preventivně káceny i zdravé stromy, které žádné reálné riziko pro provoz na dráze nepředstavují. Lze se podle něj zároveň obávat, že preventivní plošná aplikace daného ustanovení by vedla k nevhodnému využívání peněžních prostředků provozovatelů drah. Ministerstvo dopravy se s uvedenými argumenty neztotožňuje a s vypuštěním daného vymezení nesusouhlasí. Konstatují, že převážná většina mimořádných událostí, jejichž příčinou byl pád stromů do dráhy, byla způsobena pádem zcela zdravých dřevin. Obavy stran plošného kácení v celém ochranném pásmu dráhy rovněž nejsou opodstatněné, neboť kácení by měly podléhat pouze stromy, které jsou v dopadové vzdálenosti od dráhy, nikoliv tedy všechny stromy. Je nutno vztít v úvahu, že vedle zájmu na ochraně životního prostředí zde stojí zájem na ochraně lidských životů a na předcházení závažným škodám. Pokud pak jde o zájem na ochraně přírody a krajiny, je nutno připomenout, že s navrhovanou právní úpravou vyslovilo souhlas i Ministerstvo životního prostředí.“

A rekapitulujeme-li zde cestu, jež vedla k přijetí této potřebné legislativní změny, nelze opomenout ani velkou osobní angažovanost poslance **Martina Kolovratníka**, který velmi pozorně naslouchal argumentům Federace strojvůdců a nejen za to, ale i za celkové odvedenou práci mu patří naše poděkování. Na jednání sněmovny mimo jiné uvedl: „Je to opravdu o filozofii celého pohledu na bezpečnost dráhy, na ochranu dráhy. Je potřeba vysvětlit, že současný stav opravdu není ideální a nefunguje. Je to o tom, že pokud správce dráhy požádá o kácení, musí poměrně komplikovaně prokázat nebezpečnost nebo poškození, špatné zdraví stromu. Často je rozhodnuto, že je z dendrologického pohledu v pořádku a to kácení, byť strom je třeba těsně nad dráhou, umožněno není...“

Představte si nějakou křivku měnic se se vzdáleností a výší stromů. Patnácti nebo desímetrový strom, který je ve vzdálenosti 20, 25, 30 metrů od dráhy, nikdy nikdo ani nemůže skácet, protože by neprokázal, že takový strom tu dráhu ohrožuje. Pravdou ale je – a to je právě o tom pohledu na svět, zda chceme více upřednostnit zdraví lidí a jejich ochranu a bezpečnost nebo přírodu – vysoké stromy, které budou těsně u dráhy, a je jich takových bohužel hodně, ve vzdálenosti pěti, šesti metrů, tak ano, ty po případném přijetí tohoto návrhu káceny být mohou.

Podívejte se ale, prosím, na energetický zákon, kterým jsme se inspirovali. Tam je to bez diskuse a jasně dané. Nechci zdržovat fotografiemi vykolejených vlaků a krve ze stanovise strojvedoucího. Přitom opravdu jenom díky odvaze a pozornosti strojvedoucího a jejich včasným zásahům ty mimořádné události skončily zatím bez vážnějších zranění nebo smrti. Zkusme se na to podívat z tohoto pohledu.“



# Ten pomyslný kopec jsme sice vyšlapali...

Dokončení ze str. 1

předložil svoji nabídku. Stala se jí náhrada šesti denních norem v případě, případně-li svátek na den v pondělí až pátek a turnusem nevyjde konkrétnímu zaměstnanci směna.

Za velké plus z toho vyplývající považují, že v budoucnu nebude důvod zajišťovat stanovený limit kolektivní smlouvou počet svátkových hodin každému strojvedoucímu a my se tedy tímto nebudeme již dočasně setkávat s pojmy „vykrádání směn“ či „nadpracování svátku“. To jak se podaří tento benefit v konečné podobě realizovat, v praxi uvidíme již v následujících měsících.

## A další vyjednané body?

Určitě se za benefit dá považovat, že do textu kolektivní smlouvy byly zakotveny flexibilní příplatky, ať již za ochotu nastoupit na jiném místě, či pomoci řešit svízelnou aktuální situaci při nedostatku personálu, nebo souhlas s okamžitou aktualizací „směnáře“, kdy důvod změny není chybou zaměstnavatele. Tedy příplatky realizované již v loňském roce jako součást motivačního programu, který podle mne určitě splnil z velké části pro strojvedoucí ČD svůj účel.

Navýšení příplatku za nepravdělný nástup, jeho rozšíření v časovém rozmezí, další navýšení již zmíněné kompenzace za obtížnost pracovního režimu, to vše bude v součtu se zmíněným příplatkem za flexibilitu a navýšeným tarifem součtově mezi 6 až 7 % reálného nárůstu.

To vše bude samozřejmě ve výsledku průměrné mzdy v letošním roce ovlivňovat, i nezanedbatelná součást mzdy, a to přesčas, kde se dá očekávat přinejmenším zastavení několika let vzrůstajícího průměrného počtu přesčasových hodin na hlavu. I když v tuto chvíli se to samozřejmě jen těžko dá předvídat.

Musím rovněž vzpomenout i další „benefit“, který byl dohodnut v souvislosti s vyjednáváním této kolektivní smlouvy. V letošním roce vyzkoušíme v naší profesi zájem mladších kolegů zúčastnit se programu, který již v loňském roce pochválili starší strojvedoucí, a sice systém tzv. pseudokopek. Blíží podmínky dostane do služebního e-mailu každý a podle zájmu budeme uvažovat o jeho existenci do budoucna.

K tomu přidáme navýšení všem požívatelům penzijního a životního připojištění, a hlavně navrácení všech původně navrhaných „škrtů“ zaměstnavatelem, které může v součtu všech uvedených benefitů zejména pro strojvedoucí znamenat důvody proč i nadále setrvat u firmy ČD a.s.

## Jaká vlastně byla odezva na podepsanou smlouvu?

Tady musím konstatovat, že ohlasy se v tuto chvíli dají rozdělit na již klasickou a tedy poměrně širokou škálu od „plusu“ až do „minusu“. Minusovým ohlasem rozumím skupinu

lidí, kteří nebudou asi spokojeni nikdy a s ničím a tady musím říct, že od těchto lidí jsem v podstatě většinou kromě kritiky nikdy nic konstruktivního nezaznamenal, tudíž tyto „ohlasy“ беру jen na vědomí.

Ostatně i fakt, že se spuštěním nového GVD představujícího ztrátu zhruba 5 % trhu pro ČD nedošlo k priměrně v personálních odchodech strojvedoucích – myslím tím nízký počet kolegů, kteří by přešli k jiným dopravcům – možná také o něčem svědčí. I když ty důvody odchodu nemusí být samozřejmě vždy jen o penězích... Protože ale stále platí, že naše Federace strojvůdců České republiky nerovná se organizace „Federace strojvůdců Českých drah“, i nadále pozorně vnímáme, za jakých okolností se vykonává naše provozní činnost také u jiných firem. A osobně si myslím, že tyto poznatky mohou být používány průběžně ku prospěchu všech strojvedoucích. S tím ostatně například souvisí i podnět zasláný Drážnímu úřadu v minulých dnech, týkající se dodržování bezpečnosti provozu u jednoho z alternativních dopravců. Protože nejen finance ale především zdraví a životy všech, a nejen strojvedoucích, jsou pro nás tím nejdůležitějším.

## Kolektivní smlouva je tedy podepsána, alespoň tato náročná práce prozatím skončila, co dál?

Tady si někteří naši členové myslí, že začíná období čekání na další kolektivní vyjednávání, takový jakýsi „zimní spánek přes léto“. Ovšem tak tomu není.

Jen v rámci kolektivního vyjednávání, za nímž se teď ohlížíme, jsme dohodli se zaměstnavatelem nutnost změny několika souvisejících předpisů, norem či opatření. Jak jsem předeslal již ve svém článku zveřejněném v prosincovém vydání Zájmu strojvůdce, zaměstnavatel souhlasí s otevřením katalogu prací, v jehož případě jsme navrhli úpravu v profesi strojníka, a očekáváme tedy „smršť“ dalších požadavků od ostatních odborových organizací. Je dohodnuto i zahájení dialogu ohledně rekonstrukce kolektivní smlouvy, ať již v oblasti benefitů či odměňování. K tomu přidáme například očekávané spuštění pilotního programu tabulek traťových poměrů (TTP), které naše odborová organizace iniciovala v loňském roce.

Stojíme také před další plánovanou změnou zákona o dráhách, kde máme eminentní zájem na zavedení kontroly pracovní doby strojvedoucího u všech dopravců. Nadále bude docházet i k úpravě různých provozních opatření, vyvolané potřebou ať již ze strany zákazníků, firmy či členů naší profesní odborové organizace. A těch požadavků je v poslední době opravdu čím dál více.

Přidáme k tomu i osobní účast členů prezidia na co největším množství schůzí jednotlivých

základních organizací, které nás zvou nejen na členské ale i své výborové schůze, kdy už dnes máme dohodnuté termíny s jednáním nejen s vedením jednotlivých OCP či OCÚ, nebo řešení požadavků jednotlivých členů, ať se jedná o pracovníprávní problematiku či řešení otázek spojených se službami poskytovateli Hasičskou vzájemnou pojišťovnou (HVP). A v tomto výhledu bychom mohli ještě i dále pokračovat.

## A je ještě něco, na co jsme dosud zapoměli, a přesto by teď mělo zaznít?

Přesto všechno, o čem jsme si povídali, mne osobně pořád nejvíce ze všeho trápí jakási forma lhostejnosti, neupřímnosti, neochoty, či nekolegialita, se kterou se občas setkáváme. Je mnohdy sváděna na kostrbatost stanov, údajný dinosaurismus prezidia, zbytečné „buzerování“ ze stran některých zaměstnavatelů apod. Co je mnohdy skutečnou příčinou tohoto stavu, vidím i při osobních účastech na schůzích a zatím v podstatě vždy se mi podařilo i na některých takto vypjatějších setkáních najít důvody nespokojenosti a dohodnout se na způsobech řešení těchto problémů. Podle mne tato setkání bývají tou nejlepší formou o vyřízení si problémů.

## Jak tomu přesně rozumět?

V nedávné minulosti jsem se účastnil diskuzí i na sociálních sítích, v podstatě i na platformě, kterou FSČR ani oficiálně nezaložila, ale postupem času jsem dospěl k přesvědčení, a spousta kolegů mi to osobně potvrdila, že se zde nejedná vůbec o chuť diskutovat, hledat řešení. Pokud se nejen na mne, ale tady si troufnu tvrdit, že na kohokoliv z prezidia obrátil kdokoliv z našich členů, jeho požadavek či dotaz byl z naší strany vždy zodpovězen a mnohdy i úspěšně vyřešen. Ale to podle mne až tak nepatří do obsahu tohoto článku, i když...

## Dobře, klidně se k tomuto problému můžeme vrátit v některém z příštích čísel. Co říci na závěr?

Co na závěr... Přes všechny problémy, které nás provází zejména v tom profesním životě, bych chtěl touto cestou poděkovat všem našim členům, zejména pak těm, kteří se odhodlali a někdy i mnoho roků dělají navíc i tu někdy ne moc vděčnou práci pro lidi přímo v základních organizacích, poděkovat všem těm, kteří nám vyjadřují podporu. A všem dohromady přejí upřímně zdraví, pohodu, spokojenost a pohodovou službu po celý rok 2020. Hodně zdraví tedy nejen vám, ale i vašim blízkým! A ještě bych zde chtěl na samotný závěr poděkovat všem kolegům z prezidia za spolupráci, zejména pak kolegovi Pepovi Bockovi za perfektní střídání „ve šlapání na ten kopec“ letošního sjednané „kolektivky“.

*Sviceprezidentem a vedoucím týmu pro kolektivní vyjednávání FSČR u ČD Jaroslavem Vincourem rozmlouval Libor Poláček.*



Kolega David Votrubeck na stanovišti strojvedoucího nové lokomotivy TRAXX MS3 (snímek ještě z německého Kasselu)

# Investice do vozidlového parku u ČD Cargo pokračují

V německém Kasselu byla 21. listopadu představena první lokomotiva 388 001-0 TRAXX MS3 vyrobená pro ČD Cargo. Druhá lokomotiva stejné řady v té době právě podstupovala závěrečné funkční přezkoušení tak, aby obě nová hnací vozidla mohla být ještě v závěru roku 2019 přepravena do ČR. Začátkem roku 2020 pak bude probíhat schvalování těchto lokomotiv a zkušební provoz. Po úspěšné certifikaci bude dodána celá desetitisíková série.

Další novinkou v parku ČD Cargo se stávají čtyři lokomotivy 753.6 Bizon z produkce CZ Loko, které vznikají přestavbou Breglovův.

V průběhu příštího roku budou dovršeny dodávky nových lokomotiv ř. 744 a bude pokračovat rekonstrukce lokomotiv řady 742 na moderní vozidla řady 742.7.

V současné době je také v souvislosti s lokomotivami často zmiňována instalace evropského zabezpečovače ETCS. V této disciplíně je ČD Cargo lídrem v České republice v nákupu nových lokomotiv vybalených tímto zabezpečovačem, ale také v instalaci na

starší provozovaná vozidla. V současné době již běží projekty zástavy ETCS do lokomotiv řad 163 a 363 a připravují se výběrová řízení na dodavatele na další lokomotivy tak, aby v roce 2025 bylo ČD Cargo připraveno na zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS na vybraných tratích v ČR.

Zároveň s tímto probíhají masivní investice do vozů. Vlastníme již velké množství vozů systému InnoFreight, nakupují se velkoobjemové cisterny Zacsns a velké množství nových vozů Eanos. V souvislosti se změnou evropské legislativy také probíhají masivní investice do přestrojení brzdové výzbroje všech vozů na „tiché“ spalivky.

Chci věřit, že při probíhající kolektivním vyjednáváním budou tyto investice do hardwaru podpořeny i investicemi do lidských zdrojů ve firmě a ČD Cargo i v dalším roce zůstane stabilním a atraktivním zaměstnavatelem v segmentu nákladní železniční dopravy.

*David Votrubeck člen prezidia FSČR*

# Požádali jsme o řešení problémů s rádiovým provozem u některých alternativních dopravců

## Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic: Vnímáme to jako mimořádně závažné riziko

Federace strojvůdců České republiky v závěru loňského roku požádala Drážní úřad o řešení problémů s rádiovým provozem železničních vozidel některých alternativních dopravců.

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic v dopise řediteli DÚ Jiřímu Kolářovi mimo jiné uvedl: „Vnímáme jako mimořádně závažné riziko pro bezpečnost železničního provozu aktuální problémy s technickou a provozní nezpůsobilostí některých železničních vozidel nasazených od nového GVD. Zejména máme na mysli nefunkční rádiové spojení mezi zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty a strojvedoucími společností Arriva vlaky v regionech severních Čech nebo na Vsetínku. Na toto bezpečnostní riziko přitom neupozorňuje jen naše profesní odborová organizace, ale veřejně se již k nim vyjadřuje i SZDC.“

Z kategorie nepohoditelných (pro nás až neuvěřitelných!) je informace, že část strojvedoucích bulharské národnosti má pro výkon služby u společnosti Arriva vlaky k dispozici mobilní telefony, které provozuje bulharský mobilní operátor. Takové spojení v žádném případě nemůže být garantem bezpečnosti železničního provozu na naší železnici!

Pro strojvedoucí, kteří jsou na vlcích vždy v první linii a pro něž je úkolem dovézt své vlaky s cestujícími či náklady vždy

v pořádku a bez jakéhokoliv rizika vzniku mimořádné události, je přitom právě bezpečný a spolehlivý rádiový provoz naprostou prioritou.“

V této pro nás a celou naši železnici tak důležité záležitosti kolega Vondrovic požádal vedení Drážního úřadu, který je v České republice institucí, jež vykonává státní dozor na dráhách, přijímá bezpečnostní rozhodnutí a realizuje i náležitá opatření, o informace, jak bude postupovat, aby neprodleně zamezil tomuto ohrožení bezpečnosti železničního provozu.

## Drážní úřad: Budou provedeny státní dozory

Výjádření tiskového mluvčího Drážního úřadu Martina Nováka: „Situaci kolem dění dopravců na české železnici sledujeme. Výjimkou není ani změna „dresu“ na některých linkách a trasách. Podněty, ať už ten z FSČR, SZDC nebo z médií, samozřejmě vnímáme a zabýváme se jimi. I proto jsme písemně oslovili dopravce Arriva a Leo Express Tenders, aby se k podnětům vyjádřili a současně problémy s provozem vysvětlili. V následujících dnech (pozn. redakce ZS: v měsíci lednu) budou provedeny státní dozory. Na základě jejich výsledků, vyjádření dopravců i podnětů od organizací působících na železnici provedeme analýzu a situaci vyhodnotíme. Podle závěrů pak budeme konat další případné kroky vedoucí k zajištění bezpečného provozu na železnici.“

# Z hlediska bezpečnosti provozu nejde o zanedbatelnou maličkost

Vzhledem k navyšujícímu se počtu hnacích vozidel (HV) vybavených radiostanicí, která neumožňuje jednoduché spojení při posunu, a také s přihlédnutím k zamýšlenému zkušebnímu provozu posunu radiostanicemi v systému GSM-R se naše profesní odborová organizace obrátila na představitele managementu Českých drah a ČD Cargo s žádostí o prověření možnosti úpravy softwaru u těchto radiostanic.

„Úprava by měla spočívat v možnosti hlasitého odposlechu při probíhající hovorů tak, aby mohl strojvedoucí používat obě ruce k obsluze HV. Pokud je to možné, bylo by skutečně žádoucí, aby se společnost ČD a ČD Cargo v tomto úsilí spojily k společnému postupu a našly v této oblasti, kterou považujeme za velmi důležitou pro bezpečnost provozu, co nejlepší řešení.“ uvedl k tomuto požadavku prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic.

# Cestování držitelů In Karet s aplikací železniční průkazka na Slovensko

Novým dodatkem č. 20 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami a Železničnou společností Slovensko pro rok 2020 byly vymezeny podmínky platné do 12. prosince 2020, tj. do doby počátku platnosti jízdního řádu 2020/2021. Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípkových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele ve vnitrostátní přepravě ve vlcích ZSSK k:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, přičemž cenu místenky, lůžkového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK,
- použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému pořádku ZSSK pro IC vlaky,
- použití vlaku SC 240/241 a 242/243 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98),
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ),

● použití osobních vlaků na trati Žilina–Rajec od 1. 2. 2020 pouze po zakoupení jízdenky dle platného tarifu.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípkových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele v mezinárodní přepravě k:

- přepravě ve vlcích SC 240/241 a 242/243 po uhrazení povinné rezervace s příplatkem (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98).
- Držitele volných přenosných mezinárodních jízdenek ČD poskytovaných v rámci služebních cest v mezinárodní přepravě k:
  - bezplatné ve vlcích SC 240/241 a 242/243 s bezplatnou povinnou rezervací (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb.

Při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazky pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky poskytované podle předpisu ČD Ok 9.

Před jízdou na Slovensko je doporučeno vždy ověřit u pokladní přepážky ČD

A kácení stromů v tom dosahu jízdní dráhy je prostě podobně radikální krok...“

Když už operujeme se statistikou a hovoříme „o spoustě úmrtí“, tak uveďme komplexní pohled. V letech 2009 až 2018, tedy za deset let, došlo podle statistik Policejního prezidia České republiky k 77 301 srážkám

# O stromech, zvířatech a manipulaci s fakty

silničních vozidel se zvěří (lesní zvěř i domácí zvířata). Bohužel při nich došlo k jedenačtyřmrtím. Za stejné období došlo celkem k 877 651 nehodám, při nichž zahynulo 6 457 osob. Podíl srážek silničních vozidel se zvěří činí za toto období 8,80 %, podíl usmrcených osob 0,17 % z celkového počtu nehod. Nejhorším rokem byl senátorem Bekem citovaný rok 2018, kdy došlo k 12 394 srážkám s lesní zvěří a 477 srážkám s domácími zvířaty a k usmrcení čtyř osob. V roce 2018 činí podíl srážek se zvěří 12,28 % z celkového počtu 104764 nehod a podíl usmrcených osob 0,71 % z celkového počtu 565 osob. Hluboce lituji každého zmařeného lidského života. Hovořit ovšem

v daných souvislostech „o spoustě úmrtí“ mně přijde přinejmenším krajně neetické. V postavení senátora a docenta Masarykovy univerzity v Brně bych volil poněkud jiná slova.

Také tvrzení o jednom až třech zraněných ročně při pádech stromů na tratě za uplynulých šest let je poněkud účelové. U silničních nehod uvádím čísla za deset let. A tak alespoň jeden příklad i u železnice. Dne 21. 7. 2011 v 11.46 hod. došlo ke srážce Os 5408 s korunu spadlým stromem v km 140,722 mezi Hodkovicemi nad Mohelkou a Rychnovem u Jablonce nad Nisou na trati č. 030 s následným vykořeněním. Došlo ke zranění šesti osob...

S číslu se dá pracovat různě. Jestliže uvedeme, že za rok dochází k 70 až 90 srážkám vlaků se stromy, tak toto číslo nevypadá nijak hrozně. Opak je pravdou. Orkán Eberhard způsobil v březnu 2019 v deseti případech najetí vlaku na strom, tedy evidovanou mimořádnou událost. V dalších 170 případech se strojvedoucí podarilo před spadlými stromy zastavit,

nebo závada byla zjištěna před jízdou vlaku. Ve všech 180 případech celkem došlo k zastavení provozu, značným zpoždění vlaků a případnému nasazení náhradní autobusové dopravy. Stovky cestujících si oprávněně stěžovali na to, že je DRÁHA nedovezla bezpečně a včas do jejich cílových stanic, i když zaplatili jízdné, tedy uzavřeli přepravní smlouvu... Cestující většinou nerozlišují mezi provozovatelem dráhy, který má zajistit bezpečnou dopravní cestu, a dopravcem nebo různými dopravci. Je to DRÁHA! Ani vlak Os 3563, který 20. prosince 2019 zastavil v km 21,700 mezi Hrubou Vodou a Domašovem nad Bystřicí na trati č. 310 před spadlým stromem není započítán do statistiky srážek, tedy MU. Jen jeho zpoždění dosáhlo 99 minut a zpoždění následného R 1335 výše 92 minut. A mohl bych dlouze pokračovat. Byla by to ovšem fakta, nikoliv šikovná manipulace s čísly.

Závěrem: Strojvedoucí nechtějí holé pláne kolem tratí. Chtějí, aby kultivované rostoucí dřeviny neohrožovaly cestující a je samé při výkonu služby u jimi vedených vlaků.

*Vladimír Selucký*



## Díky dárcům krve – tentokrát v Šumperku

Na stránkách Zájmů strojívedce se s různými časovými odstupy setkáváme i s informacemi o bezpříspěvkových dárcích krve z řad našich kolegů strojívedců. Tato vysoce ušlechtilá lidská činnost má ten nejvyšší morální kredit. Skutečnost, že darovaná krev zachraňuje lidské životy, je každému dobře známa.

Český červený kříž (ČČK) uděluje čestným dárcům krve několik druhů ocenění. Odznak Krupěj krve se uděluje na transfúzní stanici při prvním odběru krve. Dalším stupněm ocenění jsou medaile prof. MUDr. Jana Janského. Bronzová se uděluje za 10 bezpříspěvkových odběrů, stříbrná za 20 odběrů a zlatá za 40 odběrů. Vyšším stupněm ocenění jsou Zlaté kříže Českého červeného kříže. Zlatý kříž ČČK 3. třídy se uděluje za 80 odběrů, 2. třídy za 120 odběrů a 1. třídy za 160 odběrů. Nejvyšším oceněním je Plaketa ČČK Dar krve - dar života. Uděluje se za 250 bezpříspěvkových odběrů.

Mezi dárci krve jsou kolegové strojívedci z většiny provozních pracovišť v celé

republice. Dnešní řádky díky zamíří na severní Moravu na provozní pracoviště OCP Východ Šumperk.

K dlouholetým dárcům krve z tohoto pracoviště patří kolega **Jiří Bobalík**. Je držitelem Zlatého kříže ČČK 2. třídy a počet jeho odběrů přesáhl úctyhodné číslo 140.

Nositelem Stříbrné medaile profesora MUDr. Jana Janského je kolega **Miroslav Bradáč**. Každý dar krve je projevem hlubokého lidství.

Stříbrnou medaili prof. MUDr. Jana Janského byl oceněn i kolega **Ivo Dezort**. Přijemci darované krve dobře ví o významu tohoto daru.

K dosažení nejvyššího ocenění se blíží kolega **Luděk Hajzler**. Zlatý kříž ČČK 1. třídy obdržel za 160 skutečněných odběrů. Současný počet jeho darů života již přesáhl číslo 220. Hluboká poklona před jeho lidským přístupem k potřebám svých bližních je jistě zasloužená.

Nositelem Zlatého kříže ČČK 2. třídy je i kolega **Zdeněk Hrabánek**. Počet jeho vysoce lidsky ušlechtilých skutků se blíží číslu 150.

Také předseda tamní ZO FSCŘ **Jiří Morávek** je nositelem Stříbrné medaile prof. MUDr. Jana Janského. Ať má v Šumperku ještě více kolegů – dárců krve.

Zlatým křížem ČČK 3. třídy se právem pyšní i kolega **Martin Skoumal**. Jeho „skóre“ dosáhlo krásného čísla 85 odběrů.

Železničáři velmi dobře ví, jak křehký je lidský život. Strojvedci, kteří jsou v první linii možného ohrožení a mnohdy jsou těmi prvními, kteří poskytují pomoc při střetu člověka s vlakem, si to uvědomují ještě intenzivněji. Dar krve je opravdu darem života. Važme si svých kolegů, kteří tento dar nezištně poskytují svým neznámým bližním. Budiž jim tyto řádky alespoň skromným poděkováním za jejich hluboce humánní činy.

**Vážení kolegové, DĚKUJEME!**  
Vladimír Selucký



## Poslední jízdy v Suchdolu nad Odrou

Poslední měsíce loňského roku byly v naší základní organizaci Federace strojívedců ve znamení odchodu na zasloužený odpočinek.

Jako první se v roce 2019 důchodu dočkal dlouholetý pokladník, ale bohužel už ze zaniklé ZO FSCŘ Studénka, kolega **Milan Kosík**, který se o činnost a aktivity naší profesní odborové organizace staral velmi svědomitě a obětoval jí mnoho ze svého volného času.

Dalším kolegu odcházejícím do výslužby byl dlouholetý předseda základní organizace Federace strojívedců v Suchdolu nad Odrou **Jiří Král**, který svoji funkci vykonával opravdu velmi dobře. A bylo to znát na spokojenosti členů této ZO, kteří si vážili nejen toho, že Jirka si vždy stál za svými názory, ale především

odpovědně hájil zájmy všech kolegů z naší ZO.

A v tomto přehledu loučení s aktivní službou na naší železnici nesmějí samozřejmě chybět ještě i další dva kolegové, a sice **Zdeněk Štefka** a **Jan Gola**, kteří loni odešli do důchodu jako poslední, ale také za účasti mnoha svých kolegů, rodinných příslušníků, přátel a spolupracovníků (na velkém snímku nahoře).

Všem našim kolegům, dnes tedy již důchodcům, přejeme především pevné zdraví a mnoho času na jejich koníčky a rodiny, které dříve bohužel kvůli pracovním povinnostem často musely jít stranou.

Kolegové ze ZO FSCŘ Suchdol nad Odrou



Poslední točení kolegy Jiřího Adolfa se uskutečnilo 8. listopadu 2019, kdy mu za jeho práci na železnici a pro naši profesní odborovou organizaci přijeli do Letohradu poděkovat i členové prezidia FSCŘ Jiří Šafařík a Pavel Slánský. Foto: Jiřina Adolfová a Zdeněk Hurych



## Kolega Jiří Adolf zasvětil dráze celý svůj život

Na konci října odešel do výslužby letohradský strojívedce a v neposlední řadě i dlouholetý člen redakční rady Zájmů strojívedce Jiří Adolf. Připomeňme si, jak šel čas a co přinesl pro Jirku, který na železnici strávil celých pětadvacet let! A již v úvodu zdůrazňme, že práce na dráze se pro tohoto našeho kolegu stala doslova životním koníčkem.

Na železnici ho vlastně přivedla modelová železnice. Ve svých 12 letech si pořídil první vláčku PIKO, aby později přešel na velikost TT. Na kole rád jezdil k železniční trati u Žamberka, kde sledoval skutečné vlaky. A ty mu učarovaly. V roce 1971 nastoupil po dohodě s náčelníkem depa v Letohradě do učebního poměru mechanik motorových lokomotiv a vozů na železničním učilišti na Skalce v České Třebové. Po vyučení pracoval na motorových vozech M 240.0, M 131.1 a M 152.0 v dílně letohradského depa, kam se vrátil i po vojně. Na podzim roku 1977 nastoupil jako pomocník strojívedců. Zpočátku topil i parní lokomotivy řad 354.1, 464.0, 534.0 a také „zkusil“ štokra 556.0. Po ukončení parního provozu pokračoval na motorové vozby. V roce 1979 absolvoval kurz na strojívedcím motorové trase a na jaře roku 1980 začal samostatně jezdit na záložce v Letohradě a na topirenském posunu. Na záložce tehdy měli stroje řady T 466.0 (tzv. Pielstickky nebo také Fujary), střídali stroje T 466.0155, 0229 a 0265.

V roce 1983 byl na Letohradsku zahájen elektrický provoz, a tak přešel na prohlídkový vůz trakčního vedení. Zahajoval se strojem M 131.2050. Po půl roce dostal nový motorový vůz řady M 153.0012. Pro elektrotřes pracoval do roku 1992. Vystřídal i prohlídkové vozy M 144.0009 a M 250.0018.

V roce 1992 opět začal jezdit letmo a vystřídal mnoho lokomotivních řad jako 735 (T 466.0) a 742 (T 466.2), 820 (M 240.0), 810 (M 152.0), 750, 753 a 754 (T 478.3 a 4) a tehdy stěžejní stroje sovětské výroby řady 781 (T 679.1). Sergeje, jak byly tyto lokomotivy nazývány, mu doslova učarovaly. Byly to mohutné šestnápravové lokomotivy s velkým výkonem a dobrými adhezními vlastnostmi. Oblbil si stroj 781 505-3 (T 679.1505). Když v roce 1995 poslední čtyři Sergeje opouštěly Letohrad, bylo mu smutno.

V roce 1996 přešel na motorové vozy provozované na lokálkách Častolovice-Solnice, Doudleby-Rokytnice a Dolní Lipka-Štýty. Z lokálky se pak vrátil jezdit letmo prakticky všude, kde mělo jeho depo výkony. Nejhezčí byly rychlíky do Jeseníku na strojích 750,754 a později 749. Na nákladních vlacích se střídaly po odchodu Sergejů dvojice sphažených lokomotiv řad 2x 742, 2x 753, 2x 751 a 2x 749. Jeden rok jezdil i s Čmeláky, lokomotivami řady 770, respektive 771.

V roce 2005 se dostal do turnusu na nákladní manipulační vlaky. Odtud byl v roce 2007, po oddělení nákladního dopravy od ČD, převeden do České Třebové k ČD Cargo. V roce 2008 absolvoval kurs na elektrické lokomotivy. Po složení zkoušek jezdil po hlavním tahu a hlavně do polského Miedzylesie. Vystřídal stroje řad

111, 122, 123, 130 a 163. V roce 2013 přešel do turnusu na manipulační vlaky na trasách Česká Třebová-Letohrad, Letohrad-Štýty, Letohrad-Žamberk a Dolní Lipka-Červený Potok. Podvýkony pak doplňoval na záložkách v České Třebové na strojích řad 730, 742 a později i na 731. V posledních letech vychovával i řadu nových strojívedců. Dne 28. října 2019 ale „zazvonil zvonec“, a tak s posledním dnem téhož měsíce ukončil svoji železniční pouť a odešel do starobního důchodu.

Po celý svůj železničářský život měl Jiří Adolf také úctyhodnou řadu aktivit, kterým budeme věnovat další řádky. Po návratu z vojny pracoval s mládeží v klubu železničních modelářů v Ústí nad Orlicí. V roce 1994 vznikla v depu parta lidí, která se věnovala záchraně historických železničních vozidel. Zprovoznila parní lokomotivu CP 600, pro ČD označenou jako 328.011. V roce 1999 vznikl v Letohradě spolek Letohradský železniční klub. Od jeho začátku dodnes je Jirka jeho jednatelem. Po opravě dvou Sergejů, lokomotiv řady T 679.1 pro České dráhy, byl jeden z nich, T 679.1529, přidělen do Letohradu. Stroj provozovali při nostalgických jízdách, výstavách a starali se o něj.

V roce 2008 přišla nabídka od starosty města Rokytnice v Orlických horách provozovat železniční muzeum vzniklé z bývalé topirny. A tak do muzea dodali spoustu exponátů, opravují a zprovozňují další prostory. Součástí muzea je výstavní vůz, který letohradský klub provozoval již od roku 2002. Uvnitř je spousta zajímavých železničních exponátů z železničního regionu Podorlicka. Nedílnou součástí jsou i modelová kolejiště.

V roce 2019 v Letohradu oslavili 20 let trvání klubu. Za ta dvě desetiletí odvedli mnoho práce při záchraně železničních exponátů. Pro tento klub Jirka ostatně pracuje dodnes, zejména v tzv. propagaci, neboť vydává pohlednice a kartičkové kalendářky.

Od roku 1982 se náš kolega také věnuje fotografování, tedy dokumentaci železnice, zejména hnacích vozidel. Své fotografie z bohatého archivu prezentoval i v řadě periodik, zejména pak v Zájmech strojívedce, ve kterých pracoval v redakční radě. S mnoha jeho zdařilými snímky je možno se také setkat na stolních kalendářích, které pro Federaci strojívedců ČR vydává již po mnoho let ing. Zdeněk Ulrich.

V osobním volnu Jirka hodně cestoval po železnicích Evropy, věnoval pozornost železnicím například NDR, Polska, Maďarska a Rumunska. Po roce 1989, který přinesl otevření hranic, ho nejvíce uchvátily zejména Rakousko a Švýcarsko. Helvétský kříž ho fascinoval nejvíce, a tak se stal i místem častých návštěv.

Od mládí Jirku zajímaly poštovní známky, od prvních témat zvířátek a sportu už velmi brzy přešel k železnici. Dodnes pracuje ve skupině filatelie FISAIC ČD a je členem sdružení sběratelů nepřiležitostných celin. Spolupracuje i na vydávání dopisnic a tiskových listů s železničními motivy.

mikulášských vlaků se vystřídal mnoho parních lokomotiv, které vedou členové letohradského klubu. Nezapomínají ani na propagační činnost a občerstvení a vděčně úsměvy děti jsou pro ně největší odměnou.

Popřejme Jirkovi, kterému srdečně děkujeme za jeho práci na železnici a zvláště pro tento profesní odborový časopis strojívedců, hodně spokojenosti do dalšího života, štěstí a zejména pevné zdraví! A samozřejmě se velice těšíme, že i jako čestný člen redakční rady Zájmů strojívedce a šikovný železniční fotograf pro nás všechny pořídi ještě mnoho krásných záběrů ze železnice, kterou má tak rád.

Redakce a redakční rada Zájmů strojívedce



A takto vypadaly „poslední jízdy“ kolegů Milan Kosíka a Jiřího Krále (na snímku vpravo)



## Štandarda základnej organizácie Federácie strojívedcov Prešov oslavila 10. výročie

Dňa 28. septembra 2019 ZO Federácie strojívedcov Prešov oslavila 10. výročie od pozhňania svojej „STANDARDY“. V rámci týchto osláv bolo niekoľko sprievodných akcií.

Už do obehu sa konala slávnostná sv. omša za účasti štandard z partnerských miest a organizácií ZZM (Zwiazku zawodowego maszynistów kolejowych w Polsce) Białystok, Piotrków Trybunalski a Nowy Sącz. Zároveň boli prítomné aj zástavy železničiarov z Poľska na Slovensku, a to z Demjata, Kostoliam nad Hornádom, Raslavic, Sabinova, Smizian a Tvrdosovic. Hlavným celebrantom slávnostnej sv. omše bol Košický emeritný arcibiskup **Mons. Alojz Tkáč** (v časech totality z titulu, že nemohol vykonávať kňazské povolanie bol vodičom električiek v Košiciach). Účastníkmi osláv boli aj zahraniční hostia, a to zástupcovia z Českej republiky, prezident FSCŘ **Jaroslav Vondrovic** a viceprezident **Jaroslav Vincour**, z Poľska viceprezident **ZM Krzysztof Ciečka**, przewodniczący sektora przewozów towarowych ZZM **Tomasz Pietrek**, zástupcovia ZSSK Slovensko, ZSSK Cargo Slovakia, ŽSR, BD Prešov, prezident FSSR **Dušan KÁŠA**, viceprezident a predseda rady FSSR **Peter Dubovský**.

Po absolvovaní slávnostnej sv. omše bol pre pozvaných hostí pripravený v tzv. Prezidentskej pivárni slávnostný obed. Ako som na začiatku spomínal v rámci osláv 10. výročia prešovskej štandardy bolo niekoľko sprievodných akcií. Tou ďalšou boli spoločné oslavy dňa rušňovodičov a železničiarov, ktoré sa konali v ten istý deň v reštaurácii Šport na Solivare. Už niekoľko rokov sa na týchto oslavách zúčastňujú spoločne zamestnanci spoločnosti ZSSK Slovensko pokladníčky CeP Prešov, rušňovodiči a vlakvedúci OSD Humenné – pracovisko Prešov, rušňovodiči ZSSK CARGO Slovakia SRT Košice – pracovisko Prešov, ako aj zamestnanci iných profesií spomínaných spoločností. Všetci sa výborne zabávali pri živéj hudbe až do 02:00 hodiny nasledujúceho dňa.

Na záver organizátori osláv 10. výročia Štandardy ZO FS Prešov mohli skonštatovať, že úsilie, ktoré vynaložili v rámci organizácie, nebolo márne a že oslavy nielen výročia štandardy, ale aj oslavy práce železničiarov mali dôstojný a kultúrny priebeh, na čom sa zhodli hlavne účastníci týchto osláv.

Jozef Róbert Šmigalla



Strojvedcovské štandardy na slávnostní mši svätej, konané 28. září 2019 v Prešově. Na snímku vpravo uprostřed je delegace Federace strojívedců ČR – prezident FSCŘ Jaroslav Vondrovic a viceprezident Jaroslav Vincour



## Penzion Real je i v roce 2020 připraven přivítat také vás!

Penzion Real v Bedřichově v Jizerských horách vám i tomto roce nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Bedřichov je vyhledávaným cílem letní rodinné rekreace, pěší turistiky a cykloturistiky, v zimě pak rájem lyžařů a běžkařů. V blízkosti

se nachází bowling s italskou restaurací, nebo bobová dráha Janov nad Nisou. S kartou Jizerky CARD můžete čerpat celou řadu výhod a užít si svoji dovolenou naplno. Blíže informace najdete na [www.ubytovani-bedrichov.eu](http://www.ubytovani-bedrichov.eu), kde je také v provozu rezervační systém.





Snímky Aloise Sedlářka zachycují kolegu Miroslava Holka na jeho poslední směně, kterou vykonal 12. prosince 2019 na motorovém voze 814 126-9, s nímž také odvezl svůj poslední vlak MOs 16515 z Biliny do Ústí nad Labem hl. n. (na záběru vlevo)



## — Do výslužby po půlstoletí na železnici! —

Dvanáctý prosinec loňského roku byl dnem, kdy odvezl svůj poslední vlak Českých drah kolega strojevodce **Miroslav Holek**. Svoji půlstoletí trvající práci na železnici ukončil a odešel do výslužby k 15. prosinci 2019.

Začátek jeho působení na dráze se může datovat již od 1. září 1969, kdy nastoupil do Odborného učiliště železničního (OUŽ) v Chomutově na obor mechanik motorových

## Petře, díky!

Dne 30. prosince 2019 měl poslední směnu na naší jesenické trati a přijel do Šumperka na oblíbeném „Catru“ kolega strojevodce pan **Petr Zitta** alias **Kopyťák** ze základní organizace Federace strojevodců Šumperk. Odešel do předčasného důchodu po celoživotní práci pro ČD, ale občas nám přijde ještě vypomoci na dohodu, když bude potřeba doplnit stavy v krizových měsících.

Je náš výborný kamarád, oblíbený nejen v kolektivu nás strojevodců, ale i v přípravcích na našich krásných horách! Jako turnusový důvěrník vždy vykonal maximum ke spokojenosti svých kolegů, tzv. traktorářů, a nikdy neměl problém svůj turnus obsadit těmi nejlepšími z nás.

Takže Petře, výbor šumperské ZO FS a všichni kolegové Ti přejeme hodně sil do stavby vysněného domečku pro klidné roky v důchodu, ať Ti jde jen dobrá karta s dobrou partou a budeme se těšit na setkání nejen při letním střídání na ose, až budeš vypomáhat třeba v letních měsících, aby mi ostatní mohli vydechnout na dovolené! K tomu Ti přejeme hlavně pevné zdraví a již jen pohodičku Tobě vlastní!

lokomotiv a motorových vozů. Po třech letech a absolvování k 1. červenci 1972 nastoupil do lokomotivního depa Ústí nad Labem, pro které se předtím učil. Pak byl hned zařazen jako pomocník strojevodců. Nejprve kurz, zkoušky a poté už do provozu. Několik měsíců jezdil jako pomocník strojevodců a na základě požadované odborné praxe pro profesi strojevodců byl přeřazen na správkárnu motorové praxe, kde byl až do nástupu na dvouletou prezenční vojenskou službu na jaře roku 1973. Po jejím ukončení na jaře 1975 se vrátil zpět do lokomotivního depa v Ústí nad Labem. Nejprve na dílnu a po potřebné praxi byl přeřazen opět do provozu jako pomocník strojevodců. Od 1. září do 30. listopadu 1975 absolvoval kurz pro strojevodce motorové traktory v Chřibské u Děčína. Poté, co prošel jízdním závěškem na všech řadách své traktory, které jezdily v ústeckém depu, vykonával službu nejprve na posunu v depu a po absolvování všech předepsaných zkoušek byl k 15. listopadu 1976 jmenován strojevodcem motorové

traktory. Nejprve na záložních výkonech, poté na traťových výkonech nákladní dopravy a v posledních 23 letech na osobní dopravě. Z toho plných 19 let kolega Holek vykonával službu jako strojevodce s komerčním odbavováním.

K svému působení na dráze on sám říká: „Během mé profesní dráhy jsem vychoval řadu kvalitních strojevodců a i já odcházím, jak se říká, s čistým štítem, bez jediné závady za celou dobu mého působení na železnici. Tuto profesi jsem miloval a jsem rád, že jsem ji mohl vykonávat. A ještě jeden dovětek. – Myslím si, že bez pevného rodinného zázemí nejde tuto náročnou profesi vykonávat. A to zázemí a oporu já měl v manželce, které patří i mé poděkování.“

Popřejme kolegovi Miroslavu Holkoví, nyní tedy již emeritnímu strojevodci, ještě do mnoha dalších let hodně životní energie, spokojenosti a pohody na zaslouženém odpočinku a k tomu zejména pevné zdraví!

Kolegové a spolupracovníci



Kolega Petr Zitta

## Režijky v Jihomoravském kraji

Od 1. ledna 2020 nejsou v obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (JMK) uznávány zaměstnanecké jízdní výhody (ZJV). Tato skutečnost se týká pouze regionálních vlaků objednaných JMK. Na vlacích dálkové dopravy objednaných Ministerstvem dopravy ČR budou ZJV nadále platit.

S představiteli JMK je vedeno jednání k vytvoření časového příplatku JMK v hodnotě 1 500 Kč. Tento příplatek si bude moct od vyhlášení přikoupit každý držitel ZJV, který bude mít zaplacenou prolonační částku na rok 2020.

V současné době je finalizován návrh Dohody o podmínkách platnosti Tarifů jízdních a přepravných pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železnic, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podléhajících se na zabezpečování

a provozování drážní dopravy. Po uzavření této Dohody bude ze strany ČD zajištěn prodej nového časového příplatku JMK. Předpoklad účinnosti nového příplatku je nejpозději od 1. března 2020.

Do doby platnosti nového příplatku nelze na regionálních vlacích objednaných JMK využívat platné ZJV. Cestující v těchto vlacích se musí do doby platnosti nového příplatku prokázat buď platnou průkazkou IDS JMK nebo platným jízdním dokladem tarifu JMK.

Pro zaměstnance ČD bude v rámci služebních cest ze strany JMK uznávána Služební traťová jízdenka vydaná dle předpisu ČD Ok9 a v rámci režijních cest mobilních zaměstnanců ČD bude jako jízdní doklad uznán vyplněný Provozní záznam.

Po vzájemném schválení dohody o uznávání nového časového příplatku bude ze strany O10 GR neprodleně vydáno opatření k pořízení a platnosti tohoto příplatku.

Stalo se na přelomu 60. a 70. let minulého století. V té době vozily osobní vlaky (i rychlíky) na trati Brno–Přerov ve zdrcující většině stroje 475.1. Zřídka se zde objevovaly lokomotivy 477.0, když všechny 387.0 byly již koncem 60. let odstaveny.

Trať od vjezdového návěstidla v Lučči směrem k Brnu stále mírně klesá až do Rousínova, proto zastavující osobní vlaky v Komořanech prakticky vůbec nekouřily. Jedenkrát však lokomotiva osobního vlaku kouřila velmi silně; vlak zastavil o dva až tři vozy dále, než bylo obvyklé.

Výpravčí při dávání návěstí „odjezd“ šel po chvíli pomalu k lokomotivě, protože vlak neodjížděl. Vtom z kouře, který se válel po peroně, vylezl strojevodce i topič

a volali: „Jo, hned jedem.“ Odjeli, výpravčímu se to nějak nezdařilo a šel se po chvíli podívat do míst, kde lokomotiva stála. Jaké bylo jeho překvapení, když zjistil, že zmizela maketa

## Hradní pán z Komořan

hradu z kamínků a betonu asi 1,5 x 1 metr velká nacházející se vedle peronu.

Hned ho napadlo, že lokomotivní četa hrad ukradla. Volal do Holubic, tam vlak právě odjížděl, tak zavolal do Křenovic, odkud mu pak výpravčí sdělil, že hrad je na lokomotivě

přivázan mezi světly pod dýmnicí. Volal proto do Brna na tehdejší SOOŽ (železniční policie).

Já jsem šel tehdy na nocležnu v LD Brno dolní, měl jsem nástup nějak ve tři hodiny. Přijel jsem z domova posledním vlakem ve 21.30 hod. a na 1. peroně jsem potkal dva

spolupracovníky, kteří na mě volali: „Pojď hned s námi, něco uvidíš.“ Vlak od Přerova měl do Brna dojet ve 21.35 hod. na 2. peron. Když jsme tam přišli, už tam čekali příslušníci SOOŽ i s fotoaparát. Vlak s hradem na čele lokomotivy skutečně přijel – čekalo ho pět až šest přihlížejících z řad železničářů. Údajně

totiž kromě na SOOŽ volal výpravčí i do depa a vnějšímu výpravčímu na hlavní nádraží. Samozřejmě bylo vyšetřování. Tehdejší náčelník LD rozhodl, že provinivší se lokomotivní četa musí hrad ve svém vlnu odvézt zpět a umístit ho na původní místo. Strojvodci, který hrad zcizil, se pak dlouho říkalo „hradní pán“. Dost se kvůli tomu zlobil.

Pěkná maketa jiného hradu se nacházela zhruba v půli vzdálenosti mezi koncem stanice v Rousínově a přejezdem, přes který vede silnice do Královopolských Vázan. Byla na soukromém pozemku o něco níže, než je niveleta tratě na pravé straně při jízdě z Rousínova.

Pavel Dlouhý

## Společenská rubrika

Kolega **Libor Domecký** si dne 31. prosince 2019 dojel se svým posledním osobním vlakem do cílové stanice a vykročil směrem zasloužený důchod. Libore, díky! A do dalších let Ti přejeme jen vše nejlepší, zdraví a pohodu. Kolegové ze základní organizace FS Karlovy Vary

\*\*\*

Prvního ledna 2020 oslavil své 60. narozeniny náš kolega **Jindřich Vařeka**, strojevodce a člen základní organizace Federace strojevodců Prostějov. Výbor a ostatní kolegové z této ZO mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí štěstí a zejména zdraví.

\*\*\*

Z provozního pracoviště Nymburk ČD odešel 31. prosince do důchodu náš kolega **Josef Škopek**. Všichni členové základní organizace Federace strojevodců mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

\*\*\*

V loňském roce 2019 oslavili svá životní jubilea tito naši důchodci, bývalí strojevodci, členové naší ZO: 65 let **Aleš Chovanec**, **Vlastimil Kaňák**, **Vlastimil Mališ**, **Zdeněk Koval** a **Miroslav Adamčík**, 70 let **Jaroslav Carbol**, **Petr Harok**, **Josef Bezecný**, **Václav Stanivský** a **Jaromír Milata**, 75 let **Václav Sikora** a **Jan Vojkovský**, 81 let **Miloslav Holemář**, 82 let **Jan Ručka**, 84 let **Karel Kunčický**, 85 let **Karel Fišer** a 86 let **Josef Brezina**. Všem oslavencům přejeme pohodu, štěstí a hlavně pevné zdraví. Výbor a členové ZO FS Frýdek-Místek

\*\*\*

Koncem tohoto měsíce, 28. ledna, oslaví své životní jubileum 65 let člen naší základní organizace FS Chomutov, strojevodce ČD Cargo, pan **Bohumil Kukačka**. Za celou chomutovskou ZO Federace strojevodců oslavenci srdečně gratulujeme a do dalších let přejeme hodně štěstí, zdraví a spokojenosti.

\*\*\*

## K maléru je to jen kousek!

Bylo to po zprávách na ČT, co mně volali dva bývalí strojevodci, co prý říkám na tu zprávu o zcela nepovedené komunikaci mezi výpravčími a bulharským strojevodcem. Neříkal jsem NIC. Ale jen tak jsem zavzpomínal, kterak jsme jezdili s partou strojevodců a jejich rodinami do Bulharska na dovolenou. Dokázali jsme si opatřit instradaci a vagon pro zájezd několika železničářských rodin byl náš. Několik bas piv, několik hudebních nástrojů, spousta dětí a báječná dovolená před námi. V Burgasu jsme také jednou po našem příjezdu s Petrem Pajasem „navštívili“ našeho bulharského kolegu a svět div se, docela jsme si rozuměli. Pár piv a pár panáků udělá svoje a veškeré překážky v komunikaci padly. Samozřejmě bulharský fira mluví bulharsky. A tady, prosím, začíná ta závažnější část mého zamyšlení.

Jeden z mnoha dopravců (Arriva vlaky), který podniká na našich tratích, si obstaral bulharské strojevodce. Máme to u nás nastaveno tak, že právě dopravce v konečné fázi rozhoduje, zda ten či onen strojevodce je či není způsobilý pro výkon funkce. A jedním z kritérií pro práci strojevodců je stoprocentní schopnost se dorozumět, a to v jazyku státu, kde pracují. Znalost jazyka musí být VŽDY až na prvním místě. To, co popisoval výpravčí a posléze vyplulo z dalšího jednání, je samozřejmě stav ohrožující bezpečnost, a to VŠECH, kteří se na trati pohybují.

Vzpomínám, jak často museli naši kluci, kteří jezdili v turnose do Německa, na simulátory do Drážďan a jak velmi přsně se dbalo na jejich jazykovou vybavenost. Mnozí, kteří perfektně neovládali němčinu, tam prostě jezdit nemohli. A dovoluji si tvrdit, a trvám na

tom, že naši strojevodci ovládali jazyk sousedního státu daleko lépe než němečtí firové češtinu.

A tak bych zde navrhl několik zlepšováků, aby se v budoucnu všichni účastníci provozu na železnici tak nějak hezky domluvili, a to po našem. Na některé stroje, kde to bude zapotřebí, se snad vejde ještě jeden monitor. A to by byl, prosím, translator čili překladáč. Navrhují, aby první sada jazyků byla ta, s kterými to pracovníky se můžeme v nedaleké budoucnosti na „streče“ setkat, a to po zkušenosti třeba bulharština, rumunština, ukrajinština, popřípadě se může hodit i turkmenština, moldavština a další.

Pokud by se ovšem na pult HV nevešla ani malinká obrazovka překladáče, potom by byl asi nutný živý překladatel anebo tlumočník. Ale pozor, nevíme, zda by se za těchto okolností ještě jednalo o jednočlenné obsazení hnacího vozidla!

Doufám, že všichni čtenáři přechozích řádků dokázali rozpoznat nadsázku a jistý pokus o vtip. Samotný fundament či základ zde zmínovaného problému je ale velmi závažný.

Věřím, že především náš Drážní úřad k tomuto problému dokáže zaujmout takové stanovisko, které nebude v rozporu se zdravým rozumem. Jak vidno, ponechat vše pouze na dopravci, je dosti velké riziko. Znalost několika českých slov přece ještě neznamená, že dotyčný je schopen se domluvit a hlavně všemu porozumět.

P.S.: Všem firmám, seniorům, i všem, kteří ještě vylezou po madlech na mašinu, přejí do roku 2020 pevné zdraví a...zdraví!

Dne 27. ledna oslaví svoji první šedesátku náš kamarád a kolega z ČD Cargo, pan **Jan Pavlík**. Vše nejlepší, dobré zdraví a pohodu ještě do mnoha dalších let jubilantovi přejí ha-vlíčkobrodští kolegové.

\*\*\*



V poslední lednové dekádě oslaví své kulaté jubileum pětadesátiletý strojevodce v.v., pan **Jiří Ruml**, člen Klubu Odložených strojevodců v Lysé nad Labem. Celý svůj aktivní život strávil na lokomotivě. Od železničního vojska

přes ČSD, ČD až po ČD Cargo. A teprve nyní si zvyká na život rentiéra. Jiří, přejeme Ti, aby sis na tento život brzy přivykl a užíval si ho mnohá léta. A hlavně a v první řadě mnoho zdraví, štěstí, spokojenosti do všech těchto let. Za Klub Jaroslav Krupička

\*\*\*

Kolega **Petr Kaštánek** z ČD Cargo se třetího ledna 2020 dožil krásných 50 let. Kaštane, ať Ti Jezevec krásně topí a ryby berou. A do další padesátky hodně zdraví a pohody Ti přejí všichni kolegové ze základní organizace FS Karlovy Vary.

\*\*\*

Pátého ledna oslavil své 60. narozeniny náš kolega **Antonín Rybář** ze základní organizace FS Brno dolní. K tomuto jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let zdraví a spokojenost v práci i osobním životě přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojevodců.

\*\*\*

Dne 22. ledna oslaví padesáté narozeniny náš kolega **Pavel Hradílek**, člen nymburské základní organizace Federace strojevodců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

\*\*\*

Svá životní jubilea oslavili tito naši kolegové z chebské základní organizace: osmdesát let **Stanislav Koblasa**, sedmdesát let **Bohumil Jezdinský**, padesát pět let **Bohumil Motl**, padesát let **Martin Rubáš**. Výbor a všichni členové základní organizace FS Cheb všem jubilantům srdečně blahopřejí a do dalších let jim přejí hodně zdraví, dobré pohody a spokojenosti v rodinném životě.

\*\*\*

Kolega **Karel Pošva** z ČD Carga se dne 11. ledna dožil krásných 50 let. Kájo, spáchej konečně tu Francii, ať Tě psi nekoušou. A do další padesátky hodně zdraví a pohody Ti přejí kolegové ze ZO Federace strojevodců Karlovy Vary.

\*\*\*

V měsíci lednu slaví svoje životní výročí trojice našich kolegů ze základní organizace FS Děčín: **Jaromír Petrovický** 6. 1. 65 let, **Jaroslav Zušák** 10. 1. 91 let a **Tomáš Krois** 4. 1. 55 let. K těmto jubileím jim srdečně blahopřejí a do mnoha dalších let spokojeného života jen to nejlepší, pohodu a zejména zdraví přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojevodců.

## Poslední rozloučení

Dne 22. prosince 2019 zemřel ve věku 52 let vedoucí strojmistr SLČ Kolín, pan **Karel Cemper**. Odešel náhle bez slůvka rozloučení, tak náhle, že těžko k uvěření.

Stálou vzpomínku mu věnují kamarádi z SLČ Kolín.

## Vstřícný postup

V souvislosti s vynesemím již druhého rozsudku v případě železničního neštěstí v žst Studénka ze dne 8. srpna 2008 (sražka EC 108 Comenius se zřícenou mostní konstrukcí), o němž pojednával článek Jedenáct let a tři měsíce ... otíštěný v loňském posledním vydání našeho časopisu, se redakce obrátila na tiskové oddělení GR ČD s dotazem, zda došlo ze strany Českých drah k případnému odškodnění pozůstalých po obětech neštěstí a zraněných osob.

Ze sdělení tiskového oddělení vyjímáme: *České dráhy jako jediná společnost, která navíc nese na nehodě vinu, jednala vůči poškozeným i pozůstalým velmi rychle a byla všem nápomocna při řešení situace. Odškodněno bylo 96 osob a vyplacená částka činí přes 14 200 000 Kč.*

I na tomto místě je nutno velmi ocenit vstřícný postup Českých drah.

Vladimír Selucký



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevodců 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 strojevodců: 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 adresu redakce, do objednávkového IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otíštěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

