

● **Návštěva v České Třebové a rozhovor s odborným lektorem DVI Jiřím Morávkem ... str. 1** ● **Jak v praxi funguje HelpDesk pro dopravce provozovaný Správou železnic ... str. 1** ● **Problém nejen v Postřelmově ... str. 2** ● **Obavy o příští generace ... str. 2** ● **Z historie jednočlenného obsazení lokomotiv ... str. 2** ● **Loučení našich kolegů se službou na železnici ... str. 3 a 4** ● **Pieta za Karla Cempere a vzpomínka na vršovického předsedu Zdeňka Hurta ... str. 4**

číslo **3**

15. února 2020
ročník 73



Zájmy strojevodce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJEVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Setkání u trenažéru aneb Jednou zažité je lepší než dvacetkrát přečtené

V tomto vydání ZS informujeme o způsobu provádění povinného školení strojevodců v roce 2020. Letos poprvé je jeho pevnou a nedílnou součástí také školení na simulátoru. Nechtěli jsme zůstat pouze u tohoto konstatování, a proto jsme se obrátili s několika otázkami na odborného lektora DVI, vedoucího trenažéru Česká Třebová **Jiřího Morávka**. Abychom vysvětlili formu námi vznesených otázek, uvedme, že je nejen naším kolegou, ale v neposlední řadě i předsedou základní organizace Federace strojevodců Šumperk.

Od února probíhá na simulátorech v České Třebové a Praze-Vršovicích již běžný provoz. Můžeš tedy stručně shrnout zkušenosti z nedávno ukončeného zkušebního provozu? Objevily se například nějaké potíže, které bylo nutno odstranit, či vyvstala potřeba „dodlat“ simulátor z hlediska softwaru apod.?

Nasazení simulátoru do výuky strojevodců je v naší zemi novinkou. Podíváme-li se do okolních států, ve kterých simulátory provozují už několik let, zjistíme, že po jejich nasazení poklesla nehodovost a strojevodci jsou přes prvotní obavy vnímány veskrze pozitivně. Ovšem v důsledku toho, že pracujeme se zařízením, které je pro nás všechny nové, museli jsme trochu změnit svoje uvažování. Lektor, který simulátor obsluhuje, vstupuje do situací třeba jako dispečer. A najednou jsem se já, jakožto strojevodce, musel naučit myslet a komunikovat jako výpravčí. To samo o sobě není jednoduché, a pokud u toho obsluhujete stroj, který je sice technologicky na špičce, ale pořád je to jenom stroj, komplikace na sebe nedají dlouho čekat. Věřím však, že se nám podařilo tyto dětské nemoci vychytat a že simulátory pobeží ke spokojenosti všech i v České republice.

Naše profesní odborová organizace zřízení simulátorů nikterak nezpochybnila, spíše naopak. Ztotožňujeme se s názory, že se toto zařízení může stát účinným prostředkem ke zkvalitnění přípravy nejen nových strojevodců,

ale může v lecčems pomoci i našim zkušenějším kolegům. Vidíš to také tak?

Naprostou souhlasím. Vezměme si třeba dopravní a návštěvní předpis D1. Pomínou, jak složité a snad i nešikovně je z pohledu strojevodce sepsán a zaměřím se na rozsah znalostí. Strojevodce tento předpis víceméně znají, samozřejmě především ty části, které dennodenně potřebují. Znají je ovšem teoreticky, jen jako suchý text. Co udělá strojevodce u automatického hradla s návěstí Stůj, pokud se nelze spojit s výpravčím? Správnou odpověď vystihnou všichni bez přemýšlení ze spaní, jelikož ji mají naučenou nazpaměť. Kolikrát to však kdo reálně zažil? A s tím je spojen problém toho, že předpisy sice máme naučené, ale máme problém jejich ustanovení aplikovat do praxe. Simulátor nám umožňuje právě tyto nestandardní, ale i každodenní situace navozovat. A určitě se shodneme, že jednou zažité je lepší než dvacetkrát přečtené.

Mají naši kolegové, kteří čeká školení na simulátoru, důvod se čehokoliv obávat? Mám

na mysli skutečnost, že jsme již zachytili připomínky, že chyby, které udělají při školení, se mohou následně promítnout do přístupu zaměstnavatele k hodnocení a pracovnímu zařazení konkrétních kolegů. Jsou tyto obavy opodstatněné?

Simulátor se přímo nabízí k tomu, aby se na něm vykonávaly zkoušky. Konečnoucí třeba německá DB jej i takto využívá. U nás se ale s ničím takovým nepočítá a ani v kulářech jsem nezazněl, že by se to mělo v dohledné době změnit. Simulátor slouží jako doplněk výuky, nic víc, nic míň. Samozřejmě počítám s tím, že se bude v cyklických intervalech objevovat zaručená informace o tom, že kolega kolegy přišel o osobní hodnocení kvůli chybě na simulátoru. To ovšem nebude pravda.

Můžeš stručně přiblížit, co konkrétně čeká každého strojevodce, který se dostaví ke školení na simulátoru? Myslíš přiblížit prostředí, v němž je simulátor vybudován, dále časové rozčlenění „výuky“ a tak dále.

Představitelé odborů na železnici jednali s premiérem ČR

Čtvrtého února 2020 se na Úřadu vlády České republiky konalo setkání zástupců odborových centrál působících na železnici s premiérem ČR Andrejem Babišem. Společnému jednání s předsedou vlády, kterého se za naši samostatnou profesní odborovou organizaci zúčastnil prezident Federace strojevodců ČR Jaroslav Vondrovic, byli přítomni rovněž místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy Karel Havlíček a předseda představenstva akciové společnosti České dráhy Václav Nebeský.

Důležitá pracovní schůzka byla svolána na základě prohlášení odborových

svazů, přijatého 27. ledna tohoto roku, které bylo zasláno předsedovi vlády a upozornilo ho na potřebu neodkladného řešení současné značně neuspokojivé situace na železnici v České republice.

Mezi hlavními body, na něž se zaměřilo toto jednání, patřily bezpečnost železniční dopravy, stávající stále nedořešená situace v oblasti jízdních výhod, která je pro odbory zcela nepřijatelná, a v neposlední řadě zejména negativní dopady regionalizace osobní železniční dopravy na síťové fungování železnice.

Předseda vlády vyslechl argumenty zástupců odborů a požádal je o součinnost nejen s ním, ale i s ministrem Havlíčkem. Ministr na základě tohoto setkání také přislíbil opětovně zavedení společných pracovních schůzek na Ministerstvu dopravy ČR se zástupci odborových organizací působících na železnici.

Bylo rovněž dohodnuto, že písemné podklady a návrhy k řešení zmíněných i dalších problémů na železnici zástupci odborových svazů zašlou k dalšímu řešení premiérovi vlády a ministru dopravy České republiky.

Tiskové středisko FSČR (s použitím společné informace odborových centrál působících na železnici)

Před jednáním o úpravách Katalogu prací ČD

České dráhy se připravují na naplnění příslibu, který byl učiněn v rámci loňského kolektivního vyjednávání o nyní platné podnikové kolektivní smlouvě na rok 2020. Odborové představenstvo ČD se 20. ledna obrátilo na všechny strany, které jsou zainteresovány na připravované úpravě Katalogu prací akciové společnosti ČD, aby v tomto smyslu své návrhy podaly v termínu do 29. února tohoto roku. „Následně předpokládáme, podle obsahu obdržených návrhů, jejich projednání, s orientačním cílem vydat třetí změnu Katalogu prací ČD, a.s. s účinností od 1. 7. 2020,“ uvádí se v dopise odboru péče o zaměstnance.

S odborným lektorem DVI a vedoucím trenažéru Česká Třebová Jiřím Morávkem rozhloval Libor Poláček.



Na snímku vlevo je odborný lektor DVI a vedoucí trenažéru Česká Třebová Jiří Morávek, druhý záběr; pořizovaný již při praktické ukázkě školení na tomto zařízení, zachytil šumperského strojevodce Jána Sitara



Povinné školení strojevodců ČD

Odborové představenstvo generálního ředitele ČD vydal dokument Povinné školení strojevodců v roce 2020, který byl doplněn o zásady odměňování při výuce na simulátoru. Jen po malé redakční úpravě zveřejňujeme všechny zásadní informace, které jsou v tomto dokumentu uvedeny.

Povinné školení prováděné lektorem – proběhne dva cykly povinného školení prováděného lektorem. První cyklus proběhne v 1. pololetí roku 2020 v rozsahu 5 hodin, druhý cyklus ve druhém pololetí v rozsahu také 5 hodin. Celková roční časová dotace povinného školení strojevodců prováděného lektorem bude 10 hodin.

Pokračování na str. 2

Služba HelpDesk dopravci funguje a přináší pozitivní výsledky

Jedním z témat minulého vydání Zájmu strojevodce byl problém často rozdílných údajů uvedených v tabulkách traťových poměrů (TTP) a toho, s čím se strojevodce setkávali a bohužel mnohde ještě setkávají při výkonu své služby na našich tratích. Uvedli jsme i příklady aktivit kolegy Kamila Bureše a jeho hlášenek a oznámení, které byly předány Správě železnic. A připomněli jsme, že pro tyto účely nyní slouží služba „HelpDesk dopravci“, provozovaná na e-mailové adrese helpdeskdopravci@szdc.cz. A v uplynulých dnech nám již byly postoupeny od náměstka generálního ředitele Správy železnic pro řízení provozu ing. Miroslava Jasenčáka příklady řešení problémů, na něž kolega Bureš poukával. Správy trati Most a Ústí nad Labem k jeho oznámení závady na HelpDesk, jež byla

uvedena i v hlášence č. 45 z 6. 1. 2020, vydaly vyjádření:

„Dne 16. ledna 2020 došlo k prověření úseku 1.+2. TK Chomutov–Kadaň–Pruněv (body č. 1–4) a závady potvrzeny. Chybějící předvěstníky dne 16. ledna 2020 objednány a jejich osazení bude neprodleně po jejich dodání.“

Dne 9. ledna 2020 došlo k osazení rychlostníku N 60 km/h v 3,960 km u 1. TK ve směru Chabařovice–Ústí nad Labem západ (bod č. 5). Dle skutečného osazení rychlostníku N 50 km/h u 1. + 2. TK Ústí nad Labem západ–Ústí nad Labem hlavní nádraží v km 0,370 a 0,350 (bod č. 6) byl zaslán požadavek o provedení změny v TTP (Tabulka 06b tratě 504A) s návrhem od 15. února 2020.“

Další informace ze Správy trati Ústí nad Labem se týkají zjištěných závad, které náš

kolega uvedl v oznámení na HelpDesk a také v hlášence č. 114 z 12. ledna 2020. Po prověření stavu infrastruktury ve správě OR UNL bylo již zmíněnou správou trati vydáno vyjádření:

„Chybějící rychlostník N 40 ve 2. TK Ústí nad Labem–Střekov–Ústí nad Labem západ na styku kilometráže 1,460 = 0,718 objednan a jeho osazení bude neprodleně po jeho dodání.“

Dne 23. ledna 2020 došlo k odstranění závad v 1. traťové koleji od Střekova (proti správnému směru) osazením rychlostníku N 50 a rychlostníku 3 40. Dále došlo k prověření hodnot v TTP a ke dni 15. února 2020 bude provedena oprava rychlostí pro rychlostník N = 50 km/h a rychlostník 3 = 40 km/h. Nahlášený chybějící rychlostník 3 = 40 km/h v 3,016 km je již osazen.“

Chybějící rychlostník 3 40 v 1. TK Ústí nad Labem–Střekov–Ústí nad Labem–Střekov na styku kilometráže 1,460 = 0,718 objednan a jeho osazení bude neprodleně po jeho dodání. K chybějícím rychlostníkům N 80 a 3 70 v km 0,363 sdělujeme, že nemají být a ke dni 15. února 2020 budou odstraněny z TTP.

K chybějícím rychlostníkům N 50 a 3 40 ve 2. traťové koleji od západu na Střekov na styku 1,460=0,718 sdělujeme, že nemají být a ke dni 15. února 2020 budou odstraněny z TTP.“

Z těchto konkrétních příkladů je zřejmé, že „HelpDesk dopravci“ provozovaný Správou železnic již efektivně napomáhá k odstraňování závad na provozované železniční dopravní cestě a v neposlední řadě tedy i k uvedení

do souladu údajů zanesených v tabulkách traťových poměrů se skutečností na tratích. Nový způsob řešení zjištěných problémů funguje a využívat tuto informační cestu na e-mailové adrese helpdeskdopravci@szdc.cz tudíž rozhodně má smysl. Vážení kolegové, zjištěné nedostatky proto uvádějte nejen do svých hlášenek (jak jste byli dosud zvyklí), ale dle možnosti i do oznámení zasláných přímo správci železniční dopravní cesty.

Dodejme ještě, že poděkování za značnou pozornost věnovanou této problematice, stejně jako za velmi dobrou komunikaci nejen s Federací strojevodců, ale i s naším časopisem, opět patří náměstkovi generálního ředitele Správy železnic ing. Miroslavu Jasenčákovu.

Marek Poláček

Povinné školení strojvedoucích ČD

Dokončení ze str. 1

Povinné školení ke zkoušce D-30 bude probíhat formou elektronické výuky. Elektronická výuka bude prováděna v prvním pololetí v rozsahu jedné hodiny. Povinné školení prováděcích nařízení pro zjednodušené řízení dopravy pro příslušnou trať se nebude nadále provádět jako samostatné povinné školení. V případě potřeby bude školení tohoto tématu zařazeno do náplně povinného školení strojvedoucích v příslušné lokalitě.

Povinné školení ke zkouškám D-100 až D-103 bude probíhat formou elektronické výuky. Elektronická výuka bude prováděna ve druhém pololetí v rozsahu jedné hodiny. V případě potřeby bude školení tohoto tématu zařazeno do náplně povinného školení strojvedoucích v příslušné lokalitě.



Ke každému trenážeru patří i odpočinková místnost se sociálním zázemím. Snímek je z České Třebové

Školení strojvedoucích na simulátoru bude probíhat od února průběžně po celý rok. Každý strojvedoucí absolvuje jedno školení v rozsahu 2 hodiny. Obsahem školení je seznámení se simulátorem, provedení jízdy na simulátoru a její vyhodnocení s lektorem.

Školení na simulátoru se zúčastní povinně všichni strojvedoucí, kteří jsou v pracovním poměru jako strojvedoucí. Dále se školení na simulátoru zúčastní kontrolori vozby a systémoví specialisté pro mezinárodní provoz. Školení na simulátoru se v roce 2020 nezúčastní strojvedoucí zaměstnaní pouze na dohodu o provedení práce a dohodu o pracovní činnosti a strojvedoucí kooperujících dopravců. Školení na simulátoru se dále nezúčastní další zaměstnanci ČD, kteří sice mají odbornou způsobilost k řízení drážních vozidel, ale nemají pracovní právní vztah v profesi strojvedoucí.

Simulátory jsou umístěny v Praze Vršovicích a v České Třebové. Přihlašování na školení na simulátoru bude probíhat standardním způsobem v aplikaci Vzdelávání. Každý den školení bude rozdělen na dvouhodinové úseky. Na každý úsek budou přihlášení nejvýše 2 strojvedoucí. Při přihlašování je vhodné zohlednit dopravní možnosti konkrétního strojvedoucího a na dřívější a pozdní časové úseky přihlašovat strojvedoucí s dobrou dopravní dostupností. Při přihlašování strojvedoucích je nutné uvést druh vozidla, na kterém strojvedoucí jezdí. Tento údaj je důležitý pro nastavení parametrů jízdy na simulátoru.

Odměňování při školení strojvedoucích na simulátoru – Při účasti na školení na simulátoru, bude zaměstnanci vykázána směna, popř. výkon práce přesčas, v délce 6 hodin. Zaměstnanci při tomto školení bude náležet náhrada cestovních výdajů. Počátek a konec pracovní cesty zaměstnanec bude v místě bydliště zaměstnance.

Vykonání periodických zkoušek zvláštní odborné způsobilosti bude provedeno mimo rozsah povinného školení v k tomu účelu vyhlášených termínech. Termíny a způsob provedení periodických zkoušek bude vyhlášen v průběhu 1. pololetí roku 2020.

Tento dokument, který je účinný od 1. ledna 2020 do odvolání, bude zapracován do předpisu ČD Ok 2 při jeho nejbližší aktualizaci.



Nahlédnutí do prostoru trenážerů v Praze-Vršovicích

Z historie jednočlenného obsazení lokomotiv

II. – dokončení z minulého vydání ZS

Hlavní podmínkou pro zavedení jednočlenné obsluhy tak bylo zavedení spolehlivého zabezpečovacího zařízení. Na lokomotivy bylo nově montováno zařízení – Liniový vlakový zabezpečovač (LVZ). Zařízení umožňovalo přenos návěstí na stanovišti lokomotivy. To bylo dáno do provozu v roce 1964 na trati Praha Libeň–Olomouc a následně se zavádělo i na další tratě. Kolín–Nymburk–Ústí n. L. v roce 1965, následně z Ústí do Mostu. Jedna z podmínek se tedy postupně plnila. Další podmínkou byla možnost kvalitního rádiového spojení. Takové radiostanice ale nikde v republice nebyly. Možná se o tom někde vrcholově uvažovalo, ale v provozu byla výsledkem velká NULA. A tak vrcholově došlo k výraznému slevení z podmínek bezpečnosti. Místo radiostanic tak strojvedoucí nosil s sebou kromě služební brašny a osobních věcí i několikakilogramový polní telefon z armádních přebytků. V případě požadovaného spojení s ním musel dojít na trati k místu, kde se mohl připojit na telefonní vedení. Prostě socialistický pokrok.

Přesto v oblasti jednočlenného obsazení nastal posun. V některých velkých dopravních uzlech, jako jsou Praha, Brno, Bratislava, Děčín, Ústí nad Labem a Česká Třebová, byly povoleny jízdy jednočlenně lokomotivních vlaků v uzlu nebo jízdy do a z depa.

První skutečné zavedení jednočlennky na traťových výkonech na elektrických lokomotivách bylo v přerovské turnusové skupině dnem 15. ledna 1967 v depu Praha střed. Byl to pokus provedený bez pořádné přípravy, a tak na popud zúčastněných strojvedoucích byl tento experiment v březnu 1968 zastaven.

Následně v květnu 1968 nově založené strojvůdčeské odbory Federace lokomotivních čet (FLČ) v rámci některých svých oprávněných požadavků byly nuceny z důvodu nečinnosti drážních orgánů vyhlásit pasivní rezistenci. Jeden z požadavků zněl – nezavádět jednočlennou obsluhu. Tím bylo myšleno nezavádět ji bez patřičného technického a dopravního zabezpečení. Pak však přišla srpnová okupace a zanedlouho poté i zákaz činnosti FLČ.

A snaha zavést jednočlennku je tu opět. Ale jak, aby to nevypadalo, jako příkaz shora? Zda to byla náhoda nebo úmysl, ale 15. ledna 1970 (tři roky po pražském pokusu) je zavedena jednočlennka v depu České Budějovice. Čitují z dobového tisku: *Dne 15. ledna 1970 byl zahájen provoz jednočlenně obsazených elektrických lokomotiv v osobní dopravě na ramenech České Budějovice–Plzeň–Cheb–Sokolov. Rozhodnutí strojvedoucích zúčastněných lokomotivních dep bylo o to příhodnější, protože kromě traťových úseků z Plzně do Chebu nejsou ostatní tratě kódovány a bezpečnost provozu je zajišťována obsluhou tlačítka bdělosti.*

Prvního září 1970 byl zahájen obdobný provoz osobních vlaků na rameni Ústí n. L.–Most, a to na údajný požadavek samotných strojvedoucích z lokomotivního depa Ústí. Zde to nebylo tak dlouhé

vozební rameno, pouhých 45 kilometrů a bylo tam v činnosti LVZ. Ale protože jsem z Ústí a jsem pamětník těchto událostí, tak osvětlím pojem – požadavek samotných strojvedoucích. V mostecké osobní skupině tehdy jezdili sami starší kolegové, pánové pár let před důchodem. Zvali si je jednotlivě na závodní výbor ROH, kde na ně soudruzi konali nátlak. Buď budete jezdit jednočlenně, nebo půjdete jezdit na náklady. A protože slíbili i příplatek za jednočlennku (2,50 Kčs) za hodinu navíc, tak na to kývli. A nosili s sebou neustále ty těžké krabice s vojenskými polními telefony. Proč polní telefony? No protože v té době nebyly na žádné lokomotivě ani ty nejpřimitivnější radiostanice. A protože už tenkrát byla velká část traťových telefonů vykradená, tak tam byly namontovány atypické zásuvky, do kterých strojvedoucí zasunul patřičnou zástrčku, zatočil klíčkou inductoru, a teprve poté se mohl spojit s výpravčím z jedné ze dvou přilehlých stanic.

Za necelých devět měsíců, 14. května 1971, se v Ústí rozšířila jednočlennka na elektrických lokomotivách v osobní dopravě na ramenech Ústí n. L.–Střekov–Děčín východ a Střekov–Kutná Hora. V nákladní dopravě se v Ústí prosadila jednočlennka opět pokusně v jedné turnusové skupině na rameni Ústí n. L.–Most na podzim roku 1971. A opět je tu ona kouzelná formulace, že 30. listopadu 1971 na žádost strojvedoucích lokomotivního depa v Nymburce a v České Třebové byl zahájen provoz s jednočlenně řízenými hnacími vozidly na ramenech Lysá n. L.–Nymburk–Kutná Hora a Velký Osek–Hradec Králové–Týniště nad Orlicí–Choceň.

Provoz na rameni Praha–Přerov byl jednočlenně v osobní dopravě opět obnoven 11. května 1972, když předtím z iniciativy strojvedoucích v České Třebové byl na rameni Česká Třebová–Přerov zaveden již 30. listopadu 1971.

V nákladní dopravě postupoval přechod na jednočlennku mnohem pomaleji. Někde (v Ústí) hodně pomalu. Takový hradecký turnus. Pravda, spací turnus, ale zato se chodilo do práce 10 až 11x do měsíce. Výběrový turnus pro předvoj dělnické třídy, tak tam se jezdilo dvoučlenně ještě začátkem 90. let. Opravdový vzor pro ostatní.

Článek byl zpracován na základě dobového materiálu k jednočlennce, na kterém se podíleli ing J. Bek a M. Šeda, a také ze vzpomínek mých kolegů i mých vlastních.

Josef Oliva, strojvedoucí v.v.

Navštivte penzion Real

Penzion Real v Bedřichově v Jižerských horách vám i v roce 2020 nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Bližší informace na www.ubytovani-bedrichov.eu, kde je také v provozu rezervací systém.

Problém nejen v Postřelmově

Pohled do žádné statistiky, jejíž kolony obsahují slova „usmrceno osob“, není pohledem veselým. Pro blízké těch, jejichž smutný osud je zahrnut ve sloupcích a řadách čísel statistik, je přímo zdrcující. To plně platí i pro statistiku nehod na železničních přejezděch v roce 2019. Je čtvrtým nejhorším rokem za uplynulých deset let v celkovém počtu střetnutí i počtu usmrcených osob. Pohled na léta 2010 až 2019 poskytuje příložená tabulka zpracovaná podle údajů Drážní inspekce.

Nehody na přejezděch 2010 až 2019			
Rok	Počet	Úmrtí	Zranění
2010	275	49	126
2011	190	34	107
2012	188	27	110
2013	180	23	83
2014	180	43	77
2015	165	32	130
2016	176	46	68
2017	171	34	83
2018	170	33	77
2019	181	40	96
Celkem	1876	361	957

Podíváme se blíže na jednu z tratí, které byly smrtelnými úrazy poznamenány. Jde o trať mezi Zábřehem na Moravě a Šumperkem, do 14. prosince 2019 trať č. 291, dnes část tratě č. 270. Na třinácti kilometrech trati je neskutečných 14 přejezdů. Nejmenší vzdálenost mezi dvěma přejezdy je 189 metrů, následuje 214 m, 238 m, 272 m, 296 m, 314 m a 435 metrů... Už tato čísla jsou hrozná.

Z čeho plynou moje obavy

Tento svůj článek, malý zamyšlení nad tím, co se nyní děje na železnici, píšu proto, že změna jízdního řádu z loňského 15. prosince byla pro mne šok. Mám dosud v živé paměti, jak se počátkem devadesátých let pod tehdy ještě záhadnými názvy restrukturalizace, transformace, privatizace hluboko pod cenu prodával nebo doslova nelegálním způsobem „rozdával“ národní majetek, hodnoty, které vytvářely předchozí generace. Bláhově jsem se domníval, že už to vše dávno skončilo. Mám ale takový dojem, že pod heslem liberalizace železniční dopravy se v tom zdárně pokračuje.

Dovolte mi, abych pro názornost uvedl vyjádření dvou z několika největších myslitelů naší vlasti ještě vcelku nedávné historie. Nejprve budu citovat Františka Palackého (1798–1876): „*Národu mému zbydou drobky ze stolu německého.*“ A já si v poslední době myslím, že národním dopravci, tedy Českým dráhám, nyní zbyde vlečka někde v pivovaru nebo staniční zálohy. Tedy pokud vůbec ještě budou existovat.

Druhý myslitel Tomáš Garrigue Masaryk (1850–1937) ve svém spisu Cesta demokracie uvádí: „*Národ se dá podrobit hospodářsky stejně jako zbraněmi.*“ Mám obavy, že v blízké budoucnosti nebudou u nás rozhodovat volení zástupci, ale ti, kteří budou ovládat důležité průmyslové podniky nebo služby, v neposlední řadě v dopravě, energetice a podobně.

Je zarážející, že k novému grafikonu vlakové dopravy poprvé nebyl vydán ani knižní celostátní jízdní řád. To považují za lajdáctví, neschopnost a naprostý nezajímavý cestující veřejnosti. Takovým jednáním si cestující

Někdo však musel tyto přejezdy navrhnout, schválit a kolaudovat! Tedy z hlediska právních předpisů je vše v pořádku. Také zabezpečení přejezdů (5x PZZ se závorami, 8x PZZ se světly, 1x výstražné kříže) je v souladu s právními normami.

Stejně jako na řadě jiných tratí jsou i zde vybudovány vysoké protihlukové stěny. I ty mají své klady a zápory. Na straně jedné je to ochrana obyvatel před škodlivými účinky hluku. Na straně druhé zásadní zhoršení přístupu pro složky Integrovaného záchranného systému a jejich techniky v případě mimořádných událostí (nehody na přejezděch nevyjímaje), zvýšené náklady při údržbě tratí a také při údržbě samotných protihlukových stěn. A také otázka bezpečnosti silničního a železničního provozu. Existence vysokých protihlukových stěn v kombinaci s přejezdy bez závor představuje doslova smrtelný koktejl pro účastníky silničního provozu, ale také pro bezpečnost a plynulost drážního provozu. To se projevilo i opakovanými mimořádnými událostmi na přejezděch P 6654 a P6655 v Postřelmově, kde je PZZ se světly bez závor. K poslednímu tragickým koncem zde došlo 26. prosince loňského roku, kdy byl projíždějícím rychlíkem sražen mladý člověk...

Drážní inspekce vydala ve Zprávách o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události ve věcech MU na přejezděch již řadu bezpečnostních doporučení shodného obsahu: „... Doplnit přejezdové

nezískáme. Na železnici podnikají soukromí dopravci, kteří podle mého názoru často prosperují na úkor státu a daňových poplatníků.

Za povšimnutí také stojí tristní stav některých železničních stanic. Mohu zde uvést například Nové Strašecí, Řevničov, Kamenné Žehrovice, Unhošť nebo Jeneč. V pražské aglomeraci je tomu podobně v případech, jako jsou Praha-Ruzyně, Veleslavín, Dejvice nebo Bubny. Služby cestujícím zde jsou vesměs žádné. Někde se to dokonce řeší demolicí. Nestihne nakonec stejný osud Prahu-Vyšehrad jako před lety železniční stanice Praha-Těšnov? Jako náhrada pak v takových případech obvykle postačují nevládná betonová krabice nebo plechová bouda.

Trocha poučení z minulosti je opět na místě... Rakousko-Uhersko bylo také unií personální. Čechy byly sice hospodářsky, z hlediska průmyslové výroby, její nejvyšší části, přesto v ní naši předkové neměli rovnoprávné postavení. Vládnoucími národy byli Němci a Maďaři. Zatímco Vídeň a Budapešť vzkvétaly, na našich Hradčanech rostly kopřivy. Naše země byly pro tehdejší vládnoucí elitu jen provincií.

O mne vlastně už až tak nejde. Je mi 73 let, ale mám obavy o příští generace. Nebudou naši potomci „nájemníky“ ve vlastním státě? Nic jim tu ani nemusí patřit... Občas slyším výrazy jako dvourychlostní Evropa, dvojitá kvalita potravin, levná pracovní síla z Východu. Už to by pro nás všechny mělo být důrazným varováním!

Zdeněk Bouma, strojvedoucí v.v., člen ZO FS Rakovník od jejího vzniku

zabezpečovací zařízení o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany snižují pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstražce...“ Odpovědné státní orgány a organizace se však těmito bezpečnostními doporučeními zabývají jen okrajově. Rekonstrukce dosavadních PZZ se světly na PZZ se závorami sice probíhá, ale nekutečně pomalu. Na prvním místě jsou i zde peníze a pak někde v daleké budoucnosti ochrana lidských životů a zdraví. Účastníků silničního provozu, cestujících ve vlacích a personálu dopravců. Cena lidského života je nevyčíslitelná a proto se nehodí do úvah politiků i ekonomů při tvorbě státního i ostatních veřejných rozpočtů – komu a kolik dáme. V celém resortu dopravy je to zvláště patrné.

Jak vyplývá ze statistik Policejního prezidia České republiky, tak v roce 2019 policisté evidují 107 572 nehod. Zahynulo při nich 547 osob. 181 nehod na železničních přejezděch představuje pouhých 0,17 % z tohoto počtu. Podíl usmrcených osob však představuje 7,31 procenta z celkového počtu obětí! Zná tato čísla i ministr dopravy při rozhodování o tom, kolik finančních prostředků dostane Správa železnic na tolik potřebnou rekonstrukci železničních přejezdů?

Problém popisovaný v předchozích řádkách se netýká jen Postřelmova, ale řady dalších míst od Chebu až po Mosty u Jablunkova. Kolik lidských tragédií bude ještě zaznamenáno v chladných statistikách? Každý železniční přejezd je z hlediska bezpečnosti věcí nežádoucí. Mimoúrovňové křížení nelze realizovat všude a už vůbec ne v únosném časovém horizontu. Je zde však možnost využití dostupné techniky. Tak ji využívejme!

Vladimír Selucký



Nabídka kalendáříků

OSŽ Brno hlavní nádraží nabízí **kapesní kalendáříky na rok 2020 s železniční tematikou** (série 17 ks) v ceně 25 Kč. Vzhledem k již menšímu počtu těchto kalendáříků v doprodeji je nutný dotaz na telefon: +420 775 608 052

Poslední jízda kolegy Pavla Hůlka



Na točnu trutnovského depa naposledy najel 2. ledna 2020 za přítomnosti početného publika strojvůdce **Pavel Hůlka**, člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, školitel lokomotivní řady 750.7 a dlouholetý turnusový důvěrník rychlíkového turnusu. V tuto mimořádnou chvíli se s ním přišli rozloučit vedle jeho kolegů také vedoucí provozu ing. Jan Jörka a kontrolor vozby Jiří Staněk.

Po maturitě v roce 1977 na Střední průmyslové škole železniční v České Třebové Pavel nastoupil do provozu v Trutnově jako topič parních lokomotiv řad 434 a 556 a pomocník strojvedoucího na nastupující motorizaci na strojích T 466.2 a T 478.3. Na sklonku roku 1983 pak složil všechny potřebné zkoušky a byl jmenován strojvůdcem motorových lokomotiv a vozů a v této funkci setrval až dodnes.

Přejeme Pavlovi, ať si ten zasloužený důchod ve zdraví a pohodě pěkně a po mnoho let užije.

Za všechny kolegy Brutus



Konec práce na dráze odhoukal Rákosníček

Pátého prosince 2019 byl na havlíčkovobrodské točně otočen do důchodu strojvedoucí společnosti ČD Cargo, pan **Jiří Benda**.

Jeho zařazení do posledního a nejlepšího turnusu na životní dráze sledovalo mnoho kolegů a kolegů nejen z Carga. Po symbolickém odhoukání havlíčkovobrodského „Rákosníčka“, tedy zelené lokomotivy 742 452, na které se Jirka „otočil“, následovalo množství gratulací a v neposlední řadě také vznikla společná fotka dokumentující tento okamžik.

Jirko, děkujeme Ti za všechno, cos pro dráhu a nás kolegy udělal a přejeme Ti vše nejlepší do dalších let.

Kamarádi z Havlíčkova Brodu

P.S.: Poděkování taktéž patří všem těm, co se podíleli na zdárném průběhu a přípravě „točení“.



Kolega Pavel Hůlka na točně trutnovského depa ve společnosti svých přátel a spolupracovníků



K prosincové poslední jízdě šumperského strojvedoucího Petra Zitty symbolicky patřilo i slavnostní otočení na šumperské točně, z něhož je i snímek, na němž je tento kolega (v podřepu třetí zprava) zachycen společně s mnoha svými přáteli a spolupracovníky. Menší ohňostroj efektně vítající jeho Katr přijíždějící k točně samozřejmě provázela náležitá bezpečnostní opatření...

V Šumperku se nezapomnělo ani na malý ohňostroj

Vracíme se ještě k rozloučení s naším kolegou, **Petrem „Kopyťákem“ Zitou**, o jehož odchodu na zasloužený odpočinek jsme psali už na poslední straně letošního prvního vydání našeho časopisu.

Dne 30. prosince 2019 totiž Petr přivezl svůj poslední vlak 13020 do Šumperku na tolik oblíbeném Katru, konkrétně stroji 750 703-1. Následovalo točení na točně několikrát dokola, které jsme spojili i s menším ohňostrojem, odstavení lokomotivy a rozlučka

s kolegy. Té se zúčastnila rovněž Petrova manželka, jejich dva synové a nespočet kolegů strojvedoucích, strojmistřů, a to i těch, kteří zasloužený důchod již čerpají. Troufám si říci, že se tak v šumperském depu otočilo takřka 40 lidí, kteří se chtěli rozloučit s tolik oblíbeným kolegou.

Pétovi ještě jednou přejeme v důchodu hlavně zdraví, dobrou kartu a ať si užívá zaslouženého klidu.

Za ZO FS Šumperk Jiří Bobalík



Literární rekord ve vlaku

V rámci již dvacátého festivalu Literární Františkovy Lázně, konaného loni v říjnu, byl vytvořen nový český literární rekord. Za účasti komisaře z pelhřimovské agentury Dobrý den bylo za jízdy vlaku plného spisovatelů, umělců, hostů, zástupců regionu a železničních dopravců, pokřtěno čtyřicet knih současně.

Součástí festivalu je již několik roků po sobě i jízda zvláštního vlaku z Chebu do bavorského městečka Hoff a zpět. Nádražní hala františkolázeňské stanice se rozezněla svižnými melodiemi tří akordeonistů Řehořského kvarteta – Pavla Korena, Liboslava Kučery a Františka Tyllšara, kteří rozezpívali a roztančili přichozí na happening. Zpěv si vzali na starost Oldřich a Zdeněk Němcovi. Následovala vystoupení i dalších umělců, kteří tančili, zpívali nebo jen tak promlouvali k přítomným.

Všichni pak nastoupili do vlakové soupravy, aby zde zábava pokračovala. A vlak to nebyl jen tak obyčejný. Na světě jistě nenajdete jiný, ve kterém by zněla střídavě živá hudba švédsko-francouzské umělecké formace LE LAC LONG 814, přední české harfenistky Zbyňky

Šolcové a izraelského harmonikáře. V čase mezi písněmi zazněly i básně a ukázky z tvorby spolupustujících autorů. Mezi cestujícími se objevil i jeden „černý“ pasažér v kostýmu



Spisovatel Michal Viewegh, tentokrát v roli Aladina

Aladina – Michal Viewegh jako hlavní tvář festivalu.

Na nádraží v Hoffu nám naši zahraniční přátelé přichystali malé občerstvení a hodina určená na vážné proslovy i zábavné taškařice utekla jako voda. Krátce po třinácté hodině se dal vlak opět do pohybu – směrem domů. A právě v té chvíli nastal okamžik zahájení největšího vlakového křtu knih v historii České republiky i Německa. Za účasti starosty města Františkovy Lázně Jana Kuchaře a Michala Viewegha napočítal „sčítací komisař“ celkem čtyřicet v řadě za sebou pokřtěných knižních titulů. Každý z nich byl symbolicky pokropen šampaňským vínem a následně předveden Aladinem pro přítomné fotografy.

Mezi pokřtěnými bychom našli téměř každý žánr. Poezii, povídky, romány i antologie. Dvě knihy dodala také Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů – FISAIC.

Rekord tedy padl, byl regulérně zaznamenán a příští rok si o něm můžeme přečíst záznam v České knize rekordů nebo v její anglické verzi s názvem Czech Book of Records.

-FJB-

Nepřehlédněte letošní zajímavé akce VPN Family



VPN Family pro vás na začátek roku 2020 připravilo zajímavé akce. Můžete nejen ušetřit za mobilní volání, ale i vyhrát zajímavé ceny. Stačí být nezávazně registrován na portálu VPN Family <https://family.cdt.cz>.

Sleva 30 % na paušál, volání a SMS až do konce dubna!

Ještě nejste součástí rodiny VPN Family? Poříd'te si u nás novou hlasovou SIM kartu nebo si k nám převed'te stávající telefonní číslo a získáte slevu 30 % na paušál, volání a SMS až do konce dubna! Poříd'te si například ve VPN Family – Vodafone tarif Šetřím, který obsahuje 20 minut volání, 20 SMS a 100 MB dat. Až do konce dubna za paušál zaplatíte pouze 49 Kč měsíčně a další peníze ušetříte za volání a SMS nad rámec tarifu. Ve VPN Family – O2 doporučujeme hlasový

tarif Bavim se, se kterým voláte a posíláte SMS do všech sítí v ČR zcela zdarma. Do konce dubna vás paušál přijde jen na 279 Kč měsíčně.

Soutěžte s VPN Family o 30 neomezených hlasových tarifů a poukaz v hodnotě 20 000 Kč

Každý měsíc rozdáme 3 neomezené hlasové tarify a v prosinci se stane jeden šťastný výherce majitelem poukazu v hodnotě 20 000 Kč na nákup elektroniky v partnerských e-shopech SETOS a SAM-SUNG. Otázky pro daný měsíc zveřejňujeme na začátku každého měsíce na portálu, kde také snadno odpovíte. Čím častěji budete soutěžit, tím větší máte šanci na výhru hlavní ceny!

Přechod na DVB-T2 s Kuki TV nezaskočí!

Přemýšlíte, jak vyřešit přechod na nový datový formát televizního vysílání DVB-T2? Tento postupně nahradí předchozí formát na celém území ČR, a to už do poloviny tohoto roku.

Velkou předností Kuki TV je 130 programů, možnost sledování TV programů až 7 dní zpětně až na 5 dalších zařízeních. Kuki TV vám nabízíme na měsíc zdarma. Chcete-li nejdříve vyzkoušet, jak vám bude Kuki TV přes váš domácí internet fungovat, zadejte při registraci v Kuki TV náš promo kód „vpfamily“ a přenos vyzkoušejte. **Kuki Start pořídíte pouze za 100 Kč měsíčně.**

A pokud rádi fotografujete, nezapomeňte se zúčastnit naší tradiční Jarní fotosoutěže a můžete si jako výhru odnést tablet, mobilní telefon, chytré hodinky a mnoho dalších cen.

Podrobnosti o všech akcích a celém programu VPN Family najdete na portálu <https://family.cdt.cz> nebo vám poradíme na naší zákaznické lince 972 326 459.



Kolínská pieta za Karla Cempere

Koncem prosince 2019 přišla do kolínského depa smutná zpráva, že nás náhle opustil náš vedoucí strojmistr SLČ Kolín, pan **Karel Cemper**.

Karel po absolvování nymburského učiliště nastoupil k tehdejší ČSD do Čáslavi. Poté ukončil středoškolská studia na ISS v Českých Velenicích a nastoupil na pozici

vedoucího strojmistra v Kolíně. Po reorganizaci dep kolejových vozidel, kdy vzniklo OCP Střed, vykonával funkci vedoucího provozu provozního pracoviště ČD Nymburk. Dne 22. prosince 2019 však jeho srdce naposledy dohlouklo.

Dvacátého ledna 2020 se strojevedoucí současně, stejně jako i mnozí z těch, co jsou již

v důchodu, přátelé a kamarádi, sešli v areálu kolínského depa, aby mu společně věnovali svoji vzpomínku. Abychom utčili památku zesnulého kolegy a kamaráda, jeho jméno nyní nese i jedna ze středočeských Regionů 914 183-9. Děkuji všem za účast.

Kdo jste Karla znali, prosíme vás rovněž o tichou vzpomínku.

*Martin Kopecký
strojevedoucí SLČ Kolín*

Dětská duše je vnímavá aneb Řeporyjské memento

Na začátku února šokoval širokou veřejnost videozáznam ze železničního přejezdu v pražských Řeporyjích. Byl zveřejněn prakticky ve všech médiích, a tak není divu, že telefonáty či mailly do naší redakce na něj bezprostředně reagovalo i několik našich kolegů.

Třináct dětí z mateřské školky s batůžky na zádech se totiž pod vedením trojice svých učitelů vydalo přes přejezd, přestože jeho přejezdové zabezpečovací zařízení červenými světly a zavřená břevna závor naprosto jednoznačně a nekompromisně signalizovaly Stop. Jak se později ukázalo, tato skupinka údajně spěchala na svůj vlak, který již stál ve stanici. Zcela pochopitelně zvláště všem těm, kdož mají před očima záběry z nečetných tragédií, k nimž v mimořádně velkém počtu dochází na našich přejezdech, se rázem srdce až zachvěla hrůzou z představy toho, k čemu mohlo dojít.

Tento mimořádně závažný incident vyvolal na internetu několik dní trvající diskuzi a objevila se tak mimo jiné také svědectví lidí, kteří tvrdili, že viděli, jak na skupinu přecházející přes uzavřený přejezd prý dokonce mohli

mávat průvodčí v vlaku stojícího v řeporyjské stanici, na který děti s pedagogickým doprovodem pospíchaly. Někteří z diskutujících pak jakoby našli i jistou míru pochopení pro počínání dospělých, jimž byly děti svěřeny do péče. Dovedou se ale vůbec vžít do pocitů rodičů dětí, kteří při případném neštěstí mohli přijít o to nejdražší, co na tomto světě mají? A uvědomují si, jak by se asi něco takového podepsalo na zdraví a psychice strojevedoucího, který by se, byť samozřejmě naprosto nezaviněně, stal aktérem takové tragédie?!

Správa železnic vydala pro média jednoznačné prohlášení, podle něhož byl přejezd plně funkční a pro chodce tedy platila stejná pravidla jako pro motoristy. Tedy že mají před přejezdem zastavit a počkat, než

přejede vlak. A je tedy jen správně, že tímto případem se nyní už zabývá policie, a to pro podezření z trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti. Nechme tedy policii konat a s definitivními soudy vyčkejme, až bude její vyšetřování ukončeno.

Přesto je ale jedno už nyní jasné. – I když k tragédii na přejezdu v Praze-Řeporyjích našťásti nedošlo, nemalá škoda zvláště z hlediska prevence a výchovy našich dětí nepochybně vznikla. Dětská duše je totiž nesmírně vnímavá, a tak je tady reálné riziko, že se někdy může stát, že děti se někdy na přejezd za podobných okolností opět vydají. A třeba samy, vždyť to přece viděly v televizi... Raději ani nedomyšleme, jaké by to mohlo mít následky!

Marek Poláček



Klub odložených strojevedoucích Lysá nad Labem oslavil 26. listopadu 2019 svůj již 16. rok působnosti. V tento den se sešel již dvoustý desátý Parlament Klubu. Při této příležitosti tentokrát vázili dalekou cestu do Lysé naši v převážně většině mladí přátelé ze Suchdolu nad Odrou a z jeho okolí. Toto přátelství trvá již přibližně deset let a je i pro nás příjemnou vzpruhou a radostí. Vážíme si jejich přátelství a děkujeme jim za příjemné zpestření naší seniorské společnosti. Text a foto: Jaroslav Krupička

Vzpomínka na vršovického předsedu Zdeňka Hurta

Když jsem přišel v první únorový týden na základní organizaci Federace strojevedoucích ČR v Praze zaplatit důchodcovský příspěvek, dozvěděl jsem se smutnou zprávu. V sobotu 25. ledna tohoto roku zemřel ve věku 73 let kolega a kamarád, a to prosím nejenom můj... Strojvedoucí na páře, velký milovník přírody a opravdu výborný kamarád. Tak jsem poznal v roce 1966, kdy jsem po maturitě nastoupil do Lokomotivního depa ČSD Vršovice, **Zdeňka Hurta**.

Dlouhou dobu jezdil na parních mašinkách a na „motory“ se mu ani moc nechtělo. V té době samozřejmě parní tractive ve Vršovické vládla, ale už se blížil den, kdy přijely první motorové lokomotivy řady T 478.1 (respektive od r. 1968 T 478.2). Později sem byly přiděleny i první Sergeje 679.1 a bylo potřeba vyškolit další strojevedoucí. A tak také Zdeněk si udělal zákonitě na motorovou traci.

Zdeněk Hurta byl samozřejmě rovněž členem Federace lokomotivních čet v letech 1968 a 1969. Později, po opětovném obnovení Federace strojevedoucích v roce 1990, se stává předsedou její základní organizace Praha-Vršovice. Často jsme se stýkali jak na půdě Federace, Celostátních rad předsedů i na jednáních výboru ZO.

Zdeněk byl velmi zapálený zastánce naší profesní odborové organizace a hlavně v těch pro ni často stěžejních bodech se ukázal vždy jako naprosto neústupný. A opakují, že byl taky velký kamarád, který nikdy neodmítnul jakoukoliv prosbu či žádost o pomoc. Zkrátka člověk do nepohody, který si stál za svými názory a které také dokázal před jinými obhájit. A tak Zdeňku, až bude projíždět tou nebeskou bránou, zatáhni rádně za píšálu, ať už to bude na Kremáku, Papoušku či Bejčkovi! Neboť i tam je potřeba dát vědět, že jede bezva chlap a výborný mašinfira!

Pavel Dlouhý

Společenská rubrika

V tomto měsíci oslaví své významné životní jubileum strojevedoucí ve výslužbě a člen chomutovské FS, pan **Antonín Novák**. 80. narozeniny slaví 25. února. K tomuto krásnému výročí mu srdečně gratulujeme a do dalších let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přejí výbor, kolegové a kamarádi ze ZO Federace strojevedoucích Chomutov.

Dne 22. ledna oslavil šedesáté narozeniny strojevedoucí, pan **Bohdan Franek**. Do dalších let hodně úspěchů a zdraví přejí členové a výbor základní organizace Federace strojevedoucích Krnov.

Dne 15. ledna oslavil krásných 60 let věku pan **Pavel Jurka**, kolega strojevedoucí z dceřiné společnosti ČD Cargo ze základní organizace FS Šumperk. Výbor ZO a všichni členové mu přejí do dalších let především zdraví a pohodu na kolejích i v rodinném životě. P.S.: Pavle, promiň, že tak pozdě, ale přečte...

Dne 23. ledna oslavil svoji šedesátku rovněž náš kolega **Karel Bárta** ze základní organizace Ostrava-Cargo. K tomuto jubileu mu blahopřejí a ještě mnoho dalších let ve zdraví a spokojenosti přejí výbor ZO a ostatní kolegové a spolupracovníci.



Fotkou se vracíme k životnímu jubileu 80 let, kterých 10. prosince 2019 dosáhl člen základní organizace Federace strojevedoucích Trutnov Ing. Ladislav Mikula, bývalý náměstek náčelníka a strojevedoucí instruktor, ale hlavně zkušební komisař, jehož kulaté razítko má na svých dokladech o zákonitých zkouškách na lokomotivní parní a motorové mnoho strojevedoucích ve východních Čechách. Přejeme Láďovi pevně zdraví a životní pohodu. Za všechny Brutus



Sedmnáctého prosince 2019 oslavil své padesátiny člen trutnovské základní organizace FS, strojevedoucí Vladimír Štrtr mladší. Do dalších let přejeme Láďovi pevně zdraví, vždy potřebné štěstí, nadhled a životní pohodu. Za všechny Brutus



Po vleklých zdravotních problémech ukončil uprostřed ledna 2020 předčasně svůj pracovní poměr u Českých drah strojevedoucí a člen ZO Federace strojevedoucích Trutnov kolega Aleš „Elefant“ Merc. Přejeme Elfikovi, ať srdíčko pracuje v klidu a bez stresu i v dalších letech zaslouženého odpočinku. Za všechny Brutus

Dne 18. února oslaví své 65. narozeniny pan **Petr Petřík** od ČD. K jeho životnímu jubileu mu srdečně blahopřejeme a do dalších let přejeme mnoho štěstí, pevné zdraví a životní optimismus. Výbor ZO a všichni královéhradečtí kolegové

Dne 16. února se dožívá 65 let pan **František Souček** ze základní organizace FS Čerčany. Tomuto svému kolegovi, který je nyní již ve výslužbě, přejí výbor a ostatní členové čerčanské ZO Federace strojevedoucích ještě do mnoha dalších spokojených let jen to nejlepší, hodně zdraví a štěstí.

Dne 24. února oslaví své 60. narozeniny náš kolega **Miloš Augustin**, strojevedoucí ze základní organizace FS Brno dolní. Do dalšího života spokojenost, pohodu a zejména pevné zdraví mu přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojevedoucích.

V měsíci lednu vstoupil do klubu padesátníků člen naší profesní odborové organizace, strojevedoucí ČD Roman **Waldhauser**. Výbor a členové základní organizace Federace strojevedoucích Jihlava mu přejí do dalších let pevné zdraví, štěstí a životní pohodu.

Mezi našimi jubilanty byli letos již dva kolegové strojevedoucí z pardubické základní organizace FS. Dne 17. ledna oslavil své pětadesátiny **Bohumír Navrátil** a 26. ledna slavil svoji první padesátku **Milan Vondra**. Ještě mnoho dalších spokojených let, pohodu a hodně úspěchů v práci a osobním životě a k tomu především zdraví jim přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojevedoucích Pardubice.

Druhého února odešel na zasloužený odpočinek pan kolega **Jaroslav Flok**. Pevné zdraví a hodně spokojenosti v důchodu mu přejí výbor členové základní organizace FS Krnov.

Dne 29. února 2020 ukončí svoji pouť s železným ořem náš kolega **Josef Šamaj**. Do dalších let na zaslouženém odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové základní organizace Federace strojevedoucích Přerov

Dne 20. února tohoto roku oslaví své významné životní jubileum 75 let náš kolega **Pavel Mlejnek**, strojevedoucí strojevedoucí stranic ČSD Telč ve výslužbě. Během svého aktivního působení na dráze svoji službu vykonával zejména na lokálce Kostelec u Jihlavy-Slavonice. Ještě do mnoha dalších let spokojeného života mu pohodu a samozřejmě především zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojevedoucích Telč.

Poslední rozloučení

V poslední říjnový den loňského roku jsme se naposledy rozloučili s naším kolegou, panem **Vladimírem Hostkem**. Bývalý strojevedoucí a člen základní organizace Federace strojevedoucích Zatec opustil naše řady po dlouhodobé nemoci ve věku 64 let.

Odešel velký fanda železnice. Ještě v době jeho aktivního působení na naší dráze jsme Vladimíra často vidávali i za řízení parní lokomotivy 477.043 Papoušek a v neposlední řadě i Mikáda 387.043 Parostrojního spolu Louny.

Na svého kolegu vzpomínají členové žatecké základní organizace FSČR a všichni spolupracovníci a kamarádi.

Nepřízeň osudu zkřížila cestu životem našemu kolegovi a kamarádovi, strojevedoucímu **Janu Hradilovi** z PP Třinec. Po dlouhé a těžké nemoci nás opustil ve věku pouhých 53 let.

Ve stejné době odešel ve věku 65 let do železničářského nebe bývalý strojevedoucí bývalé vozební stanice Jablunkov a později následkem vážné nemoci pracovník pomocného provozu PJ Bohumín, pan **Milan Bučko**.

Kdo jste tyto naše kolegy znali, prosíme, věnujte jim společně s námi vzpomínku.

ZO FS Jablunkov

Dne 22. prosince 2019 odešel na věčnost náš bývalý kolega, pan **Zdeněk Pešek**. Zemřel ve věku 69 let.

Zdeňku, děkujeme Ti za Tvůj život, budeme na Tebe vzpomínat! Kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu



Vážené kolegyně a kolegové, chtěli bychom i prostřednictvím časopisu *Zájem strojevedoucích* poděkovat vám všem, jmenovitě společnosti ČD Cargo, vedení PJ Ústí nad Labem, prezidiu Federace strojevedoucích České republiky, základní organizaci FSČR Ústí nad Labem a všem strojevedoucím, kteří přispěli finanční částkou našemu kolegovi, strojevedoucímu **Pavlu Zedínkovi**.

Začátkem měsíce srpna, dva dny po narození svého syna Vojtěška, utrpěl Pavel velmi těžký úraz hlavy, kterému bohužel dne 24. ledna 2020 ve věku pouhých 34 let podlehl. Naposledy jsme se s ním rozloučili ve starém krematoriu v Ústí nad Labem-Střekov.

Za všechny kolegy a přátele děkuji.

Pavel Mlejnek

Na snímku z léta loňského roku je nedávno zesnulý kolega Pavel Zedínek, tragickým zásahem osudu v bohužel jen krátkých chvílích štěstí se svým synem Vojtěškem.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevedoucích 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 strojevedoucích: 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

