

● **Tabulky traťových poměrů budou mít novou podobu ... str. 1** ● **0 čem jednali veselší kolegové na své valné hromadě ... str. 1 a 2** ● **Nedej se! – zamyšlení nad jedním televizním pořadem ... str. 2** ● **Když se hledá doprava ... str. 2** ● **Královéhradecké slavnostní poslední točení nepokazil ani déšť... str. 3** ● **Neuvážená legrace ... str. 3** ● **Postřehy z cestování zemí helvétského kříže ... str. 3** ● **Ohlédnutí za pochodem Jardy Serbuse ... str. 4** ●

číslo 4

29. února 2020  
ročník 73



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Příprava nových TTP

Třetího února tohoto roku byly Správou železnic, státní organizací, na Portálu provozování dráhy, zveřejněny pro tři tratě Tabulky traťových poměrů (TTP) v novém přepracovaném formátu. Jedná se o spuštění ověřovacího provozu modulu TTP v IS Kango Kmen.

Tratě, pro které jsou Tabulky v rámci ověřovacího provozu zveřejněny, jsou č. 502B Nymburk–Poříčany, 513A Letohrad–Týniště nad Orlicí a 515A Čáslav místní nádraží–Třeboň. Tabulky jsou k dispozici na tomto odkazu: <https://provoz.szde.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1762177&vf=1>

Již 13. ledna byla taktéž do třetího (závěrečného) kola připomínek odeslána novelizovaná Směrnice SŽ SM83 – Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů, která již reflektuje změnu technologie tvorby tabulek ze stávající manuální přípravy v MS Excel na specializovaný SW, který je součástí IS KANGO kmen (datový popis sítě pro účely úseku

řízení provozu). Termín ukončení připomínek byl dne 3. února 2020. Účinnost Směrnice je plánována v souladu s termínem připravovaného zahájení ostrého provozu IS KANGO, modul TTP – tj. k 1. červenci 2020.

Poprvé jsou také TTP zveřejněny ve strojově zpracovatelném formátu XML, který umožní jednotlivým dopravcům tato data dále vhodněji zpracovávat a zpřístupnit svým zaměstnancům. Zveřejnění ve formě pdf v nové struktuře bude realizováno i nadále.

Po dobu ověřovacího provozu je současný systém zveřejňování tabulek TTP ve formátu pdf realizován v nezměněné podobě a **jediné tabulky TTP, které jsou považovány za platné, jsou ve stávajícím formátu pdf zveřejňované na standardním úložišti Portálu provozování dráhy.**

Ing. Miroslav Jasenčák  
Správa železnic, náměstek generálního ředitele pro řízení provozu



K veselkým kolegům promluvil i ředitel OCP Východ Jan Podstavka (stojící na horním snímku). Diskutovali s nimi však i všichni další hosté, o nichž píšeme v úvodu článku o jednání valné hromady (foto: Libor Poláček)

## Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo

Dne 13. února byla v sídle společnosti podepsána Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo 2020/21. Jednáni o podobě toho klíčového dokumentu předcházelo projednávání neméně důležité interní normy IN-PERs-44 Katalog zaměstnání, které probíhalo převážně v druhé polovině roku 2019. Od samého počátku jednání bylo jasné, a zaměstnavatel to i několikrát deklaroval, že projednávání těchto dokumentů bude úzce provázáno. Co se tedy v nové PKS ČD Cargo 2020/21 změnilo?

Podánilo se dojednat novou výši stravného, která kopíruje maximální hranici dle vyhlášky ministerstva práce a sociálních věcí. Konkrétně tedy při pracovní cestě 5 až 12 hodin 103 Kč, 12 až 18 hodin 158 Kč a více než 18 hodin 246 Kč. Nově bude práce přesčas navazující na směnu vždy a celá ohodnocena příplatkem ve výši 40 % včetně Rg jízdy.

V průběhu kolektivního vyjednávání se podařilo dojednat změnu IN-PERs-21, takže nově byla v této interní normě definována místnost na dělenou směnu. Byly upřesněny podmínky pro používání vlaků osobní dopravy při Rg jízdách včetně možnosti zakoupení místenky. Bouřlivé diskuse se vedly nad tématy pracovních cest, definice a upřesnění podmínek pro odpočinek po těchto cestách. Bohužel

se v těchto oblastech nepodařilo zatím nalézt společnou řeč, a proto bude toto téma pro nás důležité i v průběhu letošního roku.

Dílejší změny pak byly dojednány také v oblasti centrálního sociálního fondu.

Tím nejdůležitějším, co přináší dohodnuté změny od 1. dubna 2020, je úprava katalogu zaměstnání, kde se podařilo povýšit strojmistry do TS 13 a naprostou většinu strojvedoucích do TS 11 a 12. Beze změny zůstanou strojvedoucí bez licence působící na vlečkách (TS 9) a „připraváři v SOKV“ (TS 10). Těmto zaměstnancům bude vyplácen kompenzační příplatek ve výši 1 000 Kč měsíčně. V případě „připravářů“ ještě ani není možné mluvit o konečném počtu, protože jejich běžná pracovní náplň se značně vymyká definici z katalogu zaměstnání, a proto bude jejich počet a zařazení předmětem dalších jistě bouřlivých jednání.

O dalších změnách budou zástupci našich základních organizací působících v nákladní dopravě informováni na tradičním jarním jednání v Pardubicích, kde také pro zúčastněné proběhne školení změn v PKS.

David Votruba  
člen prezidia a vedoucí týmu Federace strojvůdce ČR pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo



## Zákon a padající stromy

Ve Sbírce zákonů České republiky, částce 153, rozeslané 31. prosince 2019, byl mimo jiné zveřejněn i zákon ze dne 17. prosince 2019 č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony.

Jak již bylo uvedeno na stránkách Zájmu strojvůdce v dřívějších číslech na toto téma, tak novela byla schválena Poslaneckou sněmovnou PCR již v září 2019. Po jejím odmítnutí Senátem se vrátila k novému projednání do Poslanecké sněmovny a ta ji hlasy 132 poslanců schválila.

Co přináší zmíněný zákon nového? S účinností od 1. ledna 2020 se změnil název Správy železniční dopravní cesty, státní organizace na **SPRÁVU ŽELEZNIC**.

Velmi důležité změny z hlediska bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy přinesla **novelizace § 10 Ochrana dráhy**. V tomto ustanovení se doplňují nové odstavce 3, 4, a 5.

**Odstavec (3):** Provozovatel dráhy má právo odstraňovat a oklešťovat stromy a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neucínil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění. Stromová a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovými ohrožujícími bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.

**Odstavec (4):** Provozovatel dráhy je povinen při výkonu jeho práva podle odstavce 3 co nejvíce šetřit práv vlastníků a uživatelů dotčených nemovitostí a vstup na jejich nemovitosti jim předem oznámit. Po skončení prací je povinen uvést nemovitost do předchozího stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího jejímu předchozímu účelu nebo způsobu užívání. Provozovatel dráhy je rovněž povinen na žádost vlastníka dotčené nemovitosti na svůj náklad provést likvidaci vzniklého kletu a zbytků po těžbě.

**Odstavec (5):** Byl-li vlastník nebo uživatel nemovitosti v důsledku výkonu práva provozovatele dráhy podle odstavce 3 omezen v obvyklém užívání nemovitosti nebo vznikla-li mu škoda, má právo na přiměřenou jednorázovou náhradu; toto právo lze uplatnit u provozovatele dráhy do 2 let ode dne, kdy k omezení nebo vzniku škody došlo, jinak právo zaniká.

Citovaná ustanovení § 10 zákona o dráhách jsou účinná od 15. ledna 2020. Na stránkách Zájmu strojvůdce budeme věnovat problematice aplikace novelizovaných ustanovení zákona o dráhách v každodenní praxi v drážním provozu trvalou pozornost.

Vladimír Selucký

## Strojvedoucí si zaslouží nejen odpovídající finanční ohodnocení, ale i kvalitní pracovní podmínky

Letošní valná hromada Federace strojvůdce Veselí nad Moravou byla členy této základní organizace opět hojně navštívena. Ostatně tak tomu tady bývá zejména v posledních letech doslova pravidlem. Vždyť kdo by si nechal ujít možnost setkat se a diskutovat s vrcholnými představiteli naší samostatné profesní odborové organizace anebo vznést své podněty a vyměnit si názory se zástupci managementu, v tomto případě hospodářského vedení OCP Východ? Na veselské rokování dorazili 12. února prezident FSČR Jaroslav Vondrovic, viceprezident Jaroslav Vincour a člen prezidia a zástupce Oblasti FS Praha Pavel Semecký. A stejně jako loni za našimi kolegy přijeli rovněž ředitel OCP Východ ing. Jan Podstavka, jeho náměstek ing. Alois Kotrba, Ph.D. a přítomní byli a na náměty našich kolegů reagovali taktéž vedoucí regionálního pracoviště OCP Východ, RPP I Brno-Maloměřice ing. Michal Hušek a v neposlední řadě i veselský vedoucí strojmistr František Horňák.

Úvod výročního jednání našich veselských kolegů tentokrát patřil několika procedurálním záležitostem, zejména výměně stanovisek k tomu, zda se v této základní organizaci mají uskutečnit volby nového výboru. Hlasováním všech přítomných bylo nakonec jednomyslně rozhodnuto, že se tak opravdu stane. V této souvislosti bylo mimo jiné také diskutováno, zda by nebylo vhodnější, aby ZO FS ve Veselí nad Moravou byla opět začleněna do Oblasti FS Olomouc. Stále více se totiž ozývají hlasy pro tento návrat a argumentuje se

zejména nutností přihlídnout k teritoriu, kde veselší kolegové pracují. Zastánci tohoto kroku uvádějí, že by to pro veselské strojvedoucí mělo mít větší praktický přínos, než aby dále setravovali v Oblasti FS Praha, kam se v rámci tehdy probíhajících organizačních a strukturálních změn veselská ZO nechala začlenit koncem 90. let minulého století.

Další část jednání patřila vystoupením přítomných členů prezidia FSČR. Slova se nejprve ujal prezident Federace strojvůdce Jaroslav Vondrovic, který vedle mnoha jiných témat přiblížil výsledky práce naší profesní odborové organizace při projednávání novelizace zákona o dráhách. Připomněl, že Federace strojvůdce byla významným účastníkem diskuse vedené k problematice nutnosti snazšího odstraňování nebezpečných stromů z bezprostřední blízkosti železničních tratí. Je nepochybně i zásluhou FSČR, že zákonodárci se i přes déletrvající váhání či dokonce obstrukce ze strany části senátorů nakonec nechali přesvědčit, aby hlasovali pro tuto potřebnou změnu zákona a železniční doprava by se tak do budoucna měla i v tomto směru konečně stát bezpečnější.

Prezident FSČR dále informoval, že naše odborová organizace je aktivní také v podpoře jiných legislativních kroků, již delší dobu i pokud jde o smysluplnou realizaci monitoringu licencí strojvedoucích. Také zde sledujeme záměr, aby sledováním pracovní doby strojvedoucích a dodržováním platných ustanovení příslušných vyhlášek došlo k zvýšení

bezpečnosti železničního provozu a ochrany zdraví a životů nejen našich kolegů, ale i cestujících. Účastníci veselské valné hromady se dále dozvěděli o probíhající přípravě na jednání celostátní rady předsedů základních organizací, jež se 26. března uskuteční v Praze. Předcházet jim bude ještě trojice oblastních rad, kde se již zástupci ZO budou moci mimo jiné vyjádřit k předloženému návrhu změny stanov naší odborové organizace.

Na vystoupení kolegy Vondrovic navázal viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, který také zastává funkci vedoucího našeho týmu pro kolektivní vyjednávání u akciové společnosti České dráhy. Mimo jiné připomněl, jak se vyvíjí pozice strojvedoucích v tomto kolektivním vyjednávání, pokud jde o postavení této profese na trhu práce. Zmínil i loni dosažené výsledky, pokud jde o finanční motivaci strojvedoucích u ČD. Federace strojvůdce se bude snažit, aby nešlo jen o jednorázový krok, ale aby se u tohoto trendu setrvalo. A nejde přitom jen o finanční vyjádření zájmu firmy na setrvání těchto klíčových provozních zaměstnanců, ale také o vytváření celkově lepších podmínek pro jejich práci, a to například sestavením turnusu apod. Naše odborová organizace se proto také bude bránit neopodstatněným snahám dále přenášet některé nové povinnosti na strojvedoucí. Kolega Vincour v této souvislosti zmínil například připravovanou změnu předpisu o čistění železničních vozidel, s níž FSČR kategoričsky nesouhlasí.

Účastníci výročního jednání přijali se zájmem i vystoupení ředitele OCP Východ Jana Podstavky a jeho náměstka Aloise Kotrby, kteří popsali aktuální situaci, pokud jde o plnění svých slibů, jež ve vztahu k veselkým strojvedoucí zasněžily na valné hromadě konané v březnu loňského roku. Lze říci, že slíbená opatření zajišťující práci všem kolegům z tohoto regionu i přes okolnost, že zde na Zlínsku od nového GVD začal působit nově i alternativní dopravce, byla zrealizována a v tomto směru zmíněným manažerům národního dopravce patří poděkování.

Stávající dílejší problémy, které byly mnoha kolegy na valné hromadě kritizovány, se týkají způsobu sestavování turnusů a na doporučení přítomných členů prezidia Federace strojvůdce, stejně jako vedení OCP Východ, budou řešeny opravdu v důsledném využíváním institutu turnusových důvěrníků. Ti svoji práci zahájí co nejdříve, nebude se čekat až na další změny GVD, a v zájmu vyřešení možného konfliktu zájmů se budou scházet na jednání všichni společně i se zástupci tvůrců grafikonu. A pokud tomu bude třeba, osobní účast na těchto jednáních přislíbil rovněž ing. Podstavka. Cílem je, aby dosažený výsledek byl co nejvíce přijatelný nejen pro turnusové strojvedoucí, ale i pro ty, kteří pracují v režimu letmo.

V diskuzi došlo i na problematiku zaměstnaneckých jízdních výhod. Nejen v této souvislosti prezident FSČR Jaroslav Vondrovic připomněl své nedávné jednání s ministerským předsedou

Pokračování na str. 2

# Nedej se! Aneb jak se zviditelnit



## ČDC spoléhá i na rekonstrukce lokomotiv

Kromě nákupu nových lokomotiv se akciová společnost ČD Cargo spoléhá taktéž na rekonstrukce některých svých stávajících strojů. V CZ-LOKO tak byl v červnu loňského roku dokončen prototyp rekonstruované lokomotivy řady 742, pod označením 742 711-5. Jedná se o věžovou lokomotivu s motorem Caterpillar. Tento stroj je v současnosti již v provozu v nákladní dopravě.

Celkově se předpokládá rekonstrukce cca 50 lokomotiv této řady. Na snímku je zmíněný „nový stroj“ 742 711-5 společně s opravenou 742 126-6 původní verze, a to ještě na firemní vlečce CZ-LOKO Česká Třebová.

Text a foto: Jiří Adolf

## Strojvedoucí si zaslouží nejen odpovídající finanční ohodnocení, ale i kvalitní pracovní podmínky

Dokončení ze str. 1

Andrejem Babišem (informovali jsme o něm již v ZS č. 3/2020 – pozn. red.). Podle kolegy Vondrovic nelze stav v regionální železniční osobní dopravě, navíc při neexistenci jednotného železničního tarifu, označit jinak, než jako totální marasmus. Premiér byl také upozorněn na reálné riziko ohrožení základního principu a významu železniční dopravy, jež spočívá v její síťovosti. Odborové centrály působící na železnici byly A. Babišem požádány, aby zpracovaly a předložily v konkrétních bodech návrhy, jak by bylo možno situaci zlepšit. Na témže jednání ostatně zazněl i důrazný apel odborů, aby byla řešena i problematika již zmíněných jízdních výhod,

neboť způsob, jak k ní přikročil Jihomoravský kraj, je naprosto nepřijatelný. A pokud nedojde ke změně přístupu k této problematice, od května tohoto roku není vyloučeno, že se opět stane aktuální i možnost ohrožení sociálního míru.

Odbory navrhuji problematiku řešit systérově. Například tak, že finanční prostředky, které budou zaplacený Českým dráhám od uživatelů režijních výhod při každoroční prolongaci, budou krajům přerozděleny poměrnými částmi podle toho, jak velký objem výkonů zde bude národní dopravce ve vobě osobních a spěšných vlaků reálně zajišťovat.

Libor Poláček



O aktuálním dění v naší profesní odborové organizaci, zvláště o činnosti prezidia, informovali kolegy ze základní organizace Federace strojvedouců Veselí nad Moravou prezident FSČR Jaroslav Vondrovic. Na snímku Libora Poláčka je s viceprezidentem Jaroslavem Vincourem

# Když se hledá dopravce

Na každém sprochu pravdy trochu, říká přísloví, o jehož platnosti se každý z nás sám nejdnou přesvědčil. Pozastavme se nad situací v Olomouckém kraji, kde kraj dopravní obsluhuje v závazku veřejné služby uzavřel sice s Českými drahami, ale podobně jako například Jihomoravský kraj jen na tři roky. A olomoučtí krajští radní již oznámili, že v brzké době budou otvírat jednání, na jejichž konci bude vybrán nový dopravce pro krajskou obsluhu elektrických tratí. Rozsahem to bude poměrně velká zakázka, v médiích se objevil i objem ve vlakokilometrech, který se udává kolem čtyř miliónů.

To všechno se dalo čekat a není to žádné velké překvapení, neboť Olomoucký kraj se s tímto úmyslem nikdy netajil. Ona vlaková revoluce tak, jak na sklonku loňského roku vypukla od nového grafikonu, je svým způsobem velice atraktivní a na první pohled to nezaváděnému člověku připadne dokonce i velmi zajímavé. Kde kdo očekává levnější jízdenky, nebývalý komfort a další úžasné věci, jež naslibují noví dopravci, aby byli ve výběrovém řízení na nejpřednějším místě. Kde kdo má také touhu se prosadit na liberalizovaném trhu. Když se však objektivně podíváme na skutečnost, k čemu došlo bezprostředně s příchodem nových dopravců v některých krajích, zůstanou nám spíše jen rozpaky. Něco jiného bylo slibováno vítězem výběrového řízení a něco jiného je stav vozidel, jaká byla uvedena do provozu.

Zatímco se slibovaly moderní jednotky, v první den provozu jezdil dokonce i „Breljovec“ se zapůjčenými vozy jak z muzea. Médii

i veřejnosti kriticky „tepané“ nedostatky pak mělo omluvit prohlášení, že vlakové jednotky, které se začaly provozovat, byly již několik let odstavené (rozumějme, že stály zarostlé v německých koprivách) a měly tedy bohužel poruchovost větší, než dopravce předpokládal...

Nad takovým prohlášením může sice leckterý laik soucítit a s pochopením pokrývat hlavou, odborník se však diví a nechápe. Dopravce ve výběrovém řízení slibuje moderní vozy a zaškolovaný personál, na poslední chvíli pak ale shání v zahraničí cokoli, co má kola a motor a oplývá potenciálem se pohybovat (byť jen na nějakou dobu) i vlastní silou. Stejně tak v zahraničí nabere i strojvůdce s „dokonalou znalostí českého jazyka“ a hurá na trať. A veselé se pak leckde jezdí dokonce i bez funkčních vysílaček, v barvách zahraničního dopravce a s infosystémem, který je našim občanům nesrozumitelný... Prodej jízdních dokladů nezmiňuji... A světe div se, ono to nefunguje... a zcela pochopitelně následují staticové pokuty.

Budeme i v dalším výběrovém řízení Olomouckého kraje svědky, že hlavní důraz bude kladen na to, aby vlak měl Wi-Fi, elektrické zásuvky a možná ještě zánovní sedačky? Ale už nikoho nebude zajímat fakt, že nikde nebude dílna, která by v případě nouze jednotku či lokomotivu rychle opravila? Nejen to, dovoluji si předpovědět, že pokud uspěje jiná společnost než stávající dopravce, tak nebude mít v okamžiku vítězství jak strojvůdce, tak obsluhu personál, o již zmíněném technickém zázemí ani nemluvě.

V úterý 11. února, kdy na území naší republiky dozníval orkán Sabine, odvysílala Česká televize na programu ČT 2 reprízu pořadu z cyklu Blok občanské a ekologické publicistiky NEDEJ SE PLUS – Vykáčet všechno? Premiéra pořadu byla 9. 2. 2020. Pořad byl zaměřen na kritiku zákona č. 367/2019 Sb., kterým byl novelizován zákon o dráhách č. 266/1994 Sb. Jeho doplněný § 10 (nové odstavce 3, 4 a 5) umožňuje, aby provozovatel dráhy kácel stromy v ochranném pásmu dráhy, které ohrožují bezpečný drážní provoz, když majitel (uživatel) pozemku neuposlechne výzvu provozovatele dráhy, aby tak učinil sám. Doplněný § 10 je citován na jiném místě tohoto vydání ZS.

V pořadu vystupovali „v útoku“ ing. Ondřej Feit, ředitel Společnosti zahradní a krajinné tvorby, ing. Petr Stýblo z Českého svazu ochránců přírody, JUDr. Jitka Jelínková, Ph.D., právní specialista na životní prostředí, Lukáš Blažej, člen resortního týmu životního prostředí (Piráti), MVDr. Jaromír Bláha, expert hnutí DUHA. V „obraně“ pak Mgr. Jan Kučera, generální inspektor Drážní inspekce, Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR, Mgr. František Jemelka, mluvčí MD ČR a Marek Iliáš, mluvčí Správy železnic.

Sbor kritiků novelizovaného zákona o dráhách v podstatě předstíral katastrofický scénář s nádechem poplašné zprávy, že Správa železnic pokácí všechny stromy rostoucí v ochranném pásmu dráhy a to bez ohledu na jejich zdravotní stav. Argumenty zastánců zákona byly zpochybnovány doslova dětským chápáním charakteristiky železničního provozu. To, že na koleje padají i zcela zdravé stromy vyvracel člen resortního týmu životního prostředí za Piráty. Inspektoři Drážní inspekce jsou prý v tomto směru laici a nedovedou zdravotní stav stromu posoudit. Co v této ambiciózní mladý muž o jejich kvalifikaci?! Nemá asi smysl úroveň objektivitu tohoto pořadu dále komentovat. Snaha o zviditelnění se byla z tohoto pořadu více než zřejmá. Je jen smutné, že je to za peníze koncesionářů veřejnoprávní České televize. Každý máme na inkasním listku SIPO položku 135 Kč – ČT poplatek.

Na tomto místě se chci zmínit o obdobném pořadu ČT 2 ze stejného cyklu odvysílaného před pěti lety 11. ledna 2015 s názvem Vyhořelé břehy. Námětem byl případ z trati č. 227 Kostelec u Jihlavy–Slavonice, kde tehdejší

SŽDC vykácela 33 stromů a křoviny v Dačicích. Na zcela tendenční pořad jsem reagoval článkem Věc: Inkvizice 2015, otištěným v ZS č. 3/2015. V jeho závěru jsem uvedl: „... Co tak přistoupit k opravdu konstruktivnímu řešení? Například aby ministerstva životního prostředí a dopravy ve vzájemné součinnosti oslovila třeba prestižní školy, jako je Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně a Česká zemědělská univerzita v Praze. Tato vysoce kvalifikovaná pracoviště mohou například navrhnout vzhledem k typu půdy a charakteru terénu výsadbu a způsob údržby dřevin takového druhu, kde bude z hlediska bezpečnosti železničního provozu minimální stupeň ohrožení...“ Co se během uplynulých pěti let v tomto směru stalo? Samozřejmě nic. Ani ekologičtí aktivisté neprojevili zájem iniciovat něco takového. Každodenní systematická práce je méně viditelná, než občasná efektní vystoupení v televizi.

Místo dlouhého závěru uvedu stručný přehled toho, co na kolejích způsobil silný vítr ve středu 5. února a následný orkán Sabine ve dnech 10. a 11. února 2020. Samozřejmě padaly i zcela zdravé stromy...

**Středa 5. února 2020:** 4x mimořádná událost – najetí vlaku na spadlý strom; 11x vlak

zastavil před spadlým stromem; 6x spadlé stromy zjištěny před jízdou vlaku

**Pondělí 10. února 2020** (Sabine): 4x mimořádná událost – najetí vlaku na spadlý strom; 47x vlak zastavil před spadlým stromem; 49x spadlé stromy zjištěny před jízdou vlaku

**Úterý 11. února 2020** (Sabine): 2x mimořádná událost – najetí vlaku na spadlý strom; 11x vlak zastavil před spadlým stromem; 25x spadlé stromy zjištěny před jízdou vlaku.

Co zbývá dodat? Poděkování všem provozním pracovníkům dopravců a provozovatele dráhy, kteří zabránili ztrátám na lidských životech a zdraví a hmotným škodám. Na řadě tratí došlo při orkánu Sabine na základě operativního příkazu náměstka generálního ředitele pro provoz Správy železnic Ing. Miroslava Jasněčka k zastavení provozu. I toto velmi správné rozhodnutí přispělo ke zmírnění rozsahu škod způsobených povětrnostními anomáliemi, které postihují naše kraje čím dál častěji, a potvrdilo potřebnost přijaté novely zákona o dráhách. Také tento nezvratný fakt by si měli někteří aktivisté z ekologických hnutí uvědomit. I když to uvědomění je méně efektní, než televizní prezentace...

Vladimír Selucký



Vážený pane, vaše Katrina ani Sabina mě vůbec nezajímají, jdu domů. A ty cestující ať si odnese třeba na zádech zelená duha ... (kresba: Pavel Slánský)

## Realita někdy pokulhává za vzletnými vizemi a sliby

S nástupem nového grafikonu se na našich kolejích zejména v regionální dopravě velice navýšily provozní výkony alternativních dopravců. Proklamuje se, že je takový postup v pořádku už proto, že konkurence přece přispívá ke zvyšování služeb nejen na železnici. A zvláště když noví dopravci unisono tvrdili, že nejen dokáží být levnější než České dráhy, ale hlavně že budou mít moderní nízkopodlažní vozidla se soudobým technickým vybavením apod. Není pak divu, že některé kraje na to celkem logicky slyšely.

Přejdeme ale k tomu, jaká byla realita. Hned v první dny provozu dle nového GVD byly sdělovací prostředky plně kritiky spousty závad, týkajících se zvláště některých z těchto alternativních dopravců. A často to byly závažné dost podstatné! A jaká je jejich možná příčina?

Ukázalo se, že většinou se nejedná o nová moderní vozidla, ale naopak již značně „oježděná“ a u původních dopravců tedy již vyřazená z provozu. V mnoha případech byla vyrobena již v osmdesátých letech minulého století, a to někdy spíše jen pro převážně rovinatější tratě v Německu. A celkem logicky tedy nejsou nyní vhodná pro řadu našich tratí v kopcovitém terénu. To je něco, jako kdybyste si co nejvíce odlehčili jízdní kolo, namontovali těžký převod pro co nejrychlejší jízdu a vyjeli zdolávat třeba Krkonoše.

Na pováženou také je, že někteří dopravci kromě toho sice jezdí na plně elektrifikovaných tratích, ale namísto vozidel elektrické trakce tam bez uzardění a jakýchkoliv výčitek svědomí nasazují motoráky.

Josef Oliva, Ústí nad Labem



Výrobní štítek prozrazuje, že tento motorový vůz vyrobila německá firma Linke-Hofmann-Busch v roce 1987



Podle fotografií kolegy Zdeňka Sedláka, které pořídil na jednom z nedávno k nám importovaných motorových vozů řady 628, lze usuzovat, že nějakou velkou dílenskou opravu prodělal už před mnoha lety. A mají vůbec strojvedoucí na tomto a podobných drážních vozidlech zkuššky z jazyka německého, když popisky na jejich stanovišti jsou v němčině? Tedy pardon, ty propiskou popsané samolepky jsou už opravdu v češtině ...

Evžen Mikolajek

# Postřehy z cestování zemí helvétského kříže

Téměř na den přesně po 18 letech jsem si projel trať z Vispu do Zermattu. Zatímco stopa železniční trati se nezměnila, změnil se především vzhled stanic a zastávek.

Zatímco před již zmíněnými lety jsem si jízdenku na Gornergrat (společnostmi BVZ a GGB) kupoval (s průkazem Halbtax Abo) v původní staniční budově u okénka obsluhovaného výpravčím SBB (velká pokladna byla časně ráno zavřena), v současnosti je místo ní moderní prosklený palác.

V původním „provedení“ s nízkými nástupišti a úrovnovým přechodem zůstala stanice Randa s tím rozdílem, že pokladna byla přemístěna do nedaleké pobočky švýcarské pošty.

Pojem „stanice“ je v současnosti jen z hlediska kolejového rozvětvení, protože na celé síti MGB (a nejen tam) je provoz řízen dálkově a ve „staničních“ jsou pouze v omezeném časovém úseku poskytovány komerční služby a informace. V době uzavření těchto „obchodních“ míst je k dispozici jízdenkový automat (SBB) s vylepšeným softwarem umožňujícím vyhledání spojení. Nicméně tento „vyhledávač spojení“ zdaleka nedosahuje kvalit vyhledávače spojení německých jízdenkových automatů (DB).

Spojení poštovních a železničních služeb v jednom objektu s týmž zaměstnancem funguje v zemi helvétského kříže dlouhé desetiletí – systém „Pošta Partner“. Škoda, že se na podobném systému nedokáže dohodnout „tři hráči“ na českém hřišti, tedy SŽDC (nyní Správa železnic) coby vlastník staničních budov, ČD coby národní dopravce a prodejce jízdenek a Česká pošta hledající „partnery“!

V roce 2003 došlo ke spojení (fúzi) společnosti BVZ a FO do nové společnosti MGB (Matterhorn Gotthard Bahn). Důvod byl jednoduchý – zefektivnit provoz, jelikož obě společnosti v podstatě provozovaly shodný park kolejových vozidel a mimo jiné spolupracovaly na provozu „ledovcového expresu“ společně s Rhétskou dráhou (RhB).

Většina ostatních stanic a zastávek prošla modernizací v tom smyslu, že byly postaveny podchody a modernizovány nástupištní hrany, takže do vlaků se bez problému dostanou osoby se sníženou pohyblivostí i vozíčkáři. V každé soupravě mezi Andermattem a Zermattem je zařazen minimálně jeden vůz s nízkopodlažním vstupem. Neplatí to ale u vlaků mezi Andermattem a Disentis/Mustér.

Zásadní modernizací ovšem prošly stanice Täsch a Zermatt. V Zermattu je totiž zakázán

provoz vozidel se spalovacím motorem (výjimku tvoří vozidlo „lékaře ve službě“, místního policejního sboru, hasičů). Zásobování se provádí převážně vlakem, kontejnerový „nákladník“ odjíždí z Vispu jako první vlak „provozního dne“ v 5.25, za ním (na odhlásku) jede „osobník“ 207.

Osobní automobily je třeba odstavit v obci Täsch (velké záchytné parkoviště) a dále se pokračuje vlakem. Mezi Zermattem a Täsch jezdí během dne vlaky „Zermatt Shuttle“ ve dvacetiminutovém intervalu – mimo „dálkových“ vlaků z/do Vispu. V noci jedou vlaky v hodinovém intervalu – poslední vlak z Zermattu v 0.30 hodin, z Täsch v 1.00 hod., od pátku do neděle je celonoční hodinový interval.

Zatímco před 18 lety byly turnikety kontrolující jízdenky používány společností GGB na trati na Gornergrat (včetně zastávek), v současnosti jsou turnikety používány i ke vstupu na nástupiště Zermatt Shuttle.

U pokladny v Zermattu jsem se zajímal o způsob, jakým se cestující s jízdenkou FIP SP nebo InterRail (Eurail) dostane přes turniket. Na QR kód na obálce InterRailu (funguje v Nizozemí) ani na QR na samotné jízdence InterRail totiž turniket nereagoval. Pán u pokladny klepl na klávesnici a z tiskárny vyjela „bezplatná“ jízdenka umožňující průchod turniketem.

Podobně to funguje i ve stanici Täsch. Na bezplatné jízdence je výslovně uvedeno, že platí pouze ve Shuttle vlaku. Jízdenky pro Shuttle vlaky se prodávají v jízdenkovém automatu u turniketu. Bohužel mě nenapadlo se zeptat, zda automat umí vydat „bezplatnou“ jízdenku na základě zadání čísla jízdenky FIP SP nebo InterRail (Eurail) či QR kódu a stejně tak mne nenapadlo to zkusit...

Pokladny v Zermattu i Täsch mají otevřeno denně od 7.00 do 19.00 hodin. Pokud budete chtít využít Zermatt Shuttle mimo tuto dobu, je třeba vyžádat si „bezplatnou“ jízdenku s předstihem. V opačném případě to znamená čekání na „dálkový“ vlak nebo vyložit z penězky 8,20 CHF. No nezaplatíte takovou částku za 12 minut jízdy na úseku dlouhém 5,610 km!

Zda lze v automatu koupit jízdenku na průkaz FIP nevim, v E-Shopu MGB taková možnost, na rozdíl od jiných relací, není. Nicméně, na rozdíl od rakouských jízdenkových automatů počítajících se slevou FIP lze ve švýcarských automatech volit slevu Halbtax Abo nabízející 50 % slevu.

Miroslav Zikmund



Na snímcích, které při slavnostním posledním točení v depu Hradec Králové pořizovali Ladislav Kroul a Kamil Kára, jsou (zleva nahoře i dole) kolegové Jaromír Doubrava a Jan Cibulka



## Královéhradecké točení nepokazil ani déšť

V měsíci lednu tohoto roku ukončili svoji aktivní kariéru ve strojívedcovské profesi dva naši královéhradečtí kolegové. Do řádného důchodu odešel Jan Cibulka ze společnosti ČD Cargo a u Českých drah završil svoje dlouholeté působení Jaromír Doubrava, který odešel do plného invalidního důchodu.

Symbolickému slavnostnímu poslednímu otočení, které se uskutečnilo 3. února 2020 na

točně bývalého lokomotivního depa Hradec Králové, přihlíželi nejen jejich rodinní příslušníci, ale i mnozí kolegové ze základní organizace Federace strojívedců, kamarádi a spolupracovníci. Jaromír Doubrava „se točil“ na stroji 714 205-2 a Jan Cibulka na lokomotivě 742 146-4. Během tohoto rituálu, který nepokazilo ani nevládné deštivé počasí, naši kolegové již tradičně dostali také upomínkové předměty.

Oběma kolegům děkujeme za jejich mnohaletou práci poctivě odváděnou na železnici a na zasluženém odpočinku jim přejeme samozřejmě hlavně zdraví, k tomu spokojenost a pohodu, hodně osobního štěstí a v neposlední řadě taktéž životní optimismus.

Výbor ZO FSCŘ  
a všichni královéhradečtí kolegové



## Správa železnic doplní závorami 39 přejezdů

Správa železnic oznámila, že v zájmu dalšího zvyšování bezpečnosti na železničních křižnicích se silnicemi letos doplní závoru 39 přejezdů.

Závoru tak budou doplněny na osmnácti přejezdech na silnicích první třídy. Na komunikacích druhé třídy pak dojde k doplnění u deseti přejezdů a na silnicích třetí třídy se jedná o jedenáct instalací závorových břeven. Vedle toho bude dalších třináct přejezdů situovaných na silnicích třetí třídy nově doplněno o výstražnou světelnou signalizaci.

Podle hodnocení Správy železnic ale vývoj počtu mimořádných událostí na železnici

## Nedostatek strojevodoucích i ve Švýcarsku

Švýcarské železnice SBB vyzkoušely různá opatření, aby vyřešily nedostatek strojevodoucích. Kromě jiného byl náborový příspěvek zvýšen o cca 10 000 CHF a činí tak nově nejméně 52 000 švýcarských franků. Po čtrnácti až šestnáctiměsíčním zaškolení obdrží strojevodoucí měsíční plat okolo 6 000 CHF, včetně přídatků a paušálních výdajů. SBB nyní chtějí oslovit zejména zkušenější pracovníky nad 40 let a na tuto cílovou skupinu také zaměřily orientovaný nábor. V současnosti probíhá po celém Švýcarsku deset až dvanáct kurzů, každý až s 18 účasteli. Švýcarská společnost BLS zase platí přímii 100 CHF těm strojevodoucím, kteří jsou ochotni odpracovat vloženou směnu.

sda/fsch (Schweizer Eisenbahn-Revue 01/2020)

v ČR není výrazně odlišný od zbytku Evropy. Podle statistik u nás připadá 2,6 oběti na 1000 přejezdů, zatímco v EU se jedná o 2,8 oběti na stejný počet úrovnových křižení. Závěry vyšetřování nehod na železničních přejezdech ukazují, že největší podíl na jejich vzniku je způsoben nepozorností

a porušováním pravidel silničního provozu ze strany řidičů motorových vozidel. K nejčastějším prohřeškům patří nedodržování maximální povolené rychlosti, nerespektování signalizace přejezdu a nedostatečná pozornost věnovaná řízení.

(S použitím tiskové zprávy)

## Neuvážená legrace ve stanici Nezamyslice

Je to již více jak čtyřicet let, kdy ještě dva až tři páry osobních vlaků na důležitějších tratích měly tzv. spěšninový vůz (obyčejně řady Ztr, s potrubím parního topení). Většinou byl řazen mezi lokomotivu a služební vůz, ve kterém v tom případě byl ve službě manipulant, který v nácestných stanicích spěšninový vůz zvaný „zetka“ či „paklák“ obsluhoval.

Na trati Brno–Přerov se takové dva vlaky křižovaly v železniční stanici Nezamyslice. Osobní vlak směr Přerov měl ve stanici pobyt asi 20 minut. V některé vesnici v okolí bylo v činnosti nějaké truhlářské družstvo, které mj. vyrábělo i rakve, které byly občas přepravovány (většinou tři až čtyři kusy) vlakem do Přerova. Dvě pracovnice tranzita je přivezly na vozíku k vlaku. Mezitím přijížděl osobní vlak do Brna, který měl v Nezamyslicích krátký pobyt, proto pracovnice rychle shodily rakve a několik kusů ostatního zboží na zem a odjely s vozíkem k vlaku směr Brno s tím, že se vrátí a zboží pak pomohou naložit.

Topič, který prohlížel tyčová ložiska, na ně ještě volal, aby s tímto zbožím tak neházely, že co kdyby tam byl nebožtík. Pracovnice si zařukaly na čelo a odešly k brněnskému vlaku. Strojvedoucí, který kontroloval tyčová ložiska na své straně, to slyšel a říká topičovi: „Uvidíš tu srandu, zadělej za mnou víko.“

Vlezl do jedné z rakví, s pucvolí v ruce zkrfžil ruce na prsou a topič víko přiklopil. Za chvíli přišly pracovnice, mezitím se objevil

i manipulant, který to neviděl, byl uvnitř vozu, dělal na rakve místo a chystal vykládku pro Chropyni a Kojetín. Tranzitérky samozřejmě nemohly s rakví pohnout, topič říká: „Tam asi fakt je nebožtík.“

Pracovnice oddělaly víko, jedna vykřikla a druhá se polekala tak, že se skácela k zemi tak nešťastně, že zavadila hlavou o kolejniči. Jelikož měla, jak bylo zjištěno po převozu do nemocnice, otřes mozku, byla pak pár dní i v pracovní neschopnosti.

Vyšetřovaly to orgány tehdejšího Sboru ozbrojené ochrany železnic (SOOŽ) jako pokou o ublížení na zdraví a strojevodoucímu dokonce hrozila obžaloba. Nakonec to skončilo tak, že byl citelně finančně postižen a náčelník Lokomotivního depa mu sdělil, že bude-li se něco podobného opakovat, bude přefazan v duchu disciplinárního řádu na pomocné práce ve výtopně. Pak už žádné legrácky neprováděl.

Dnes už by se to vlastně ani stát nemohlo, osobní vlaky už desítky let nevozí ani spěšninové ani poštovní vozy. Radu let je již zrušena přeprava spěšnin i zavazadel ve služebním voze, který často vlaky ani nemají; vlakvedoucí dnes obvykle provádí i revizi jízdenek. Co dříve nebylo, jsou řidiči vozy až u motorových či elektrických soupravách, takže v tom případě ve vratných stanicích odpadá objížďení soupravy. Každá doba přináší nějaké změny, dobré, špatné a někdy i ty velmi diskutabilní...

Zdeněk Hájek

## Zaměstnanecké jízdné pro dopravce Integrovaného dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje

Informujeme zaměstnance akciové společnosti České dráhy, že od 18. února tohoto roku lze požádat o zaměstnaneckou dopravní kartu Dopravy Ústeckého kraje (DÚK).

Tento jízdní doklad je určený pro všechny zaměstnance ČD a jejich rodinné příslušníky (netýká se důchodců ČD a jejich rodinných příslušníků, netýká se pozůstalých po zaměstnancích/důchodcích ČD) a je poskytován formou elektronického zápisu na zaměstnanecké bezkontaktní čipové kartě DÚK, to znamená, že tento jízdní doklad není možné nahrát do služební In Karty s aplikací železniční průkazka. Zaměstnaneckou dopravní kartu DÚK s 365denní síťovou zaměstnaneckou jízdenkou

je možno poskytnout za určitých podmínek, které jsou uvedeny v „Opatření k zaměstnaneckému jízdnému pro dopravce Integrovaného dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje (DÚK)“, č. j. 0308/2020-O10, ze dne 13. února 2020.

Přílohou tohoto opatření je také žádost o vydání zaměstnanecké čipové karty a leták, ve kterém jsou uvedeny možnosti využití této karty.

Uvedené opatření je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance Českých drah zveřejněno v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

-5p-



Na druhý svátek vánoční (sv. Štěpán) se vypravil se svým fotoaparátom na Českomoravskou vysočinu kolega Jaroslav Krupička. V neposlední řadě pořídil i tuto trojici záběrů na vozidla Českých drah. Nahoře ze Světlé nad Sázavou je dvojice Stadlerů, které se zde křižovaly. Od Ledče nad Sázavou přijel jako Os 14871 motorový vůz 841 002-9 propagující Velké Meziříčí (na snímku uprostřed) a pokračoval do Havlíčkova Brodu. Naopak od Havlíčkova Brodu přijel jako Os 14870 vůz 841 008-6 v barvách Náměstí nad Oslavou a pokračoval do Ledče n. S. Úplně dole je odpolední „siesta“ v Havlíčkově Brodě před místní topírnou, kde je i další 841, v tomto případě propagující Bystřici nad Perštejnem. Na snímku jsou dále dvě Regionovy v barvách Pardubického kraje. A zatímco v pozadí vidíme jednoho z „Brejlovců“, zcela vlevo je stroj 704 007-4



## Pochod Jardy Serbuse po dvanácté

Dozvolu mi malé ohlédnutí ještě do závěru loňského roku, a sice za jednou již tradiční akcí, kterou si připomínáme památku našeho tragicky zesnulého kolegy, nymburského strojvedoucího Jaroslava Serbuse. Ten zemřel při výkonu služby 25. listopadu 1998 poté, co se na železničním přejezdu v Libici nad Cidlinou, tehdy ještě opatřeném pouze světelným zabezpečovacím zařízením, jeho vlak střel s těžkým nákladním automobilem Tatra, přesněji s přívěsem naplněným řepou. Devastujícímu smrtelnému zranění náš kolega po dvou hodinách marného boje, který o jeho život sváděli záchranáři, hasiči a zdravotníci, bohužel podlehl. Bezohledný řidič-hazardér byl sice nejprve odsouzen, avšak v dalším soudním řízení poté, co se proti rozsudku odvolal, když zpochybnil funkčnost světelné signalizace na přejezdu, nakonec vyvázl bez trestu!

Vraťme se ale k loňskému dvacátému listopadu. V devět hodin jsme se, ostatně jako pokaždé, sešli U mašinky před bývalým nymburským depem, naším „depíčkem“, jak tady

říkáme. Když je nás už dvanáct a další kolegové nepřicházejí, vydáváme se za klidného podzimního počasí na dvanáctý pochod do Libice nad Cidlinou. Na pochod Jardy Serbuse. Jen ještě na vysvětlenou – s organizováním těchto společensko-turistických akcí jsme začali v roce 2008, když jsme si připomněli desáté výročí libické tragédie, a to s cílem, abychom zde památku našeho kolegy takto utčili opravdu každoročně.

V lázeňském měste Poděbrady se k nám jako loni připojili další kolegové a bylo nás o čtyři více. Šestnáct, tedy stejně jako počet kilometrů, které každý rok šlapeme krásnou, nezvlněnou, placatou polabskou krajinou.

Po třinácté hodině jsme byli všichni na

místě, u Jardova pomníčku, kde u přejezdu, nyní již konečně i se závorami, vždy zapalujeme svíčky, pokládáme kytičku, a hlavně vzpomínáme na Jardu.

A co ještě uvést na úplný závěr? I tentokrát tam následoval i nezbytný panáček „čiré“ na uvolnění svalstva, společně foto a šlo se na oběd do restaurace Růžek. Jídlo bylo výborné, pivo dobře ošetřené, teplíčko, jen ten čas nějak rychle utíká.

Vše se tedy opět povedlo, a tak jedeme vláčkem domů, loučíme se. A za rok zase v devět U mašinky... Už se těšíme.

Pavel Slánský  
člen prezidia FSCŘ



Nejen nymburská kolegové, ti aktivní strojvedoucí, nebo jiní již ve výslužbě, se každoročně vydávají uctít památku strojvedoucího Jaroslava Serbuse. Snímek je z 20. listopadu 2019. Za zmluku také stojí, že pokaždé je na tuto akci zve originální kreslený plakát (viz nahoře)

## Aplikace Můj vlak – obraz In Karty s aplikací železniční průkazka v mobilním telefonu

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že byla nasazena první část 2. etapy projektu In Karty v mobilním telefonu, v rámci které lze v aplikaci Můj vlak pořídit obraz služební In Karty v mobilním telefonu (tzv. OIK). Obraz In Karty může pořídit pouze uživatel, přihlášený v aplikaci Můj vlak ke svému uživatelskému účtu ČD. Do OIK se automaticky přenesou fotografie a identifikační údaje zaměstnance z vydané čipové In Karty zaměstnance, včetně údajů o aplikaci Železniční průkazka a příslušných příplatcích pro komerční vlaky a zavazadla, případně dokoupených aplikací dle tarifu ČD TR 10.

Pro přidání obrazu In Karty do aplikace je třeba znát její číslo a heslo k In Kartě, pokud je již In Karta přiřazena k uživatelskému účtu ČD, přidání (stejně jako odstranění z aplikace) se potvrzuje pouze heslem k uživatelskému účtu ČD.

Pro prokázání nároku ve vlaku není potřeba předkládat plastovou čipovou In kartu, doporučujeme však mít ji u sebe pro případ vybití baterie mobilního telefonu či rozbití jeho displeje. Průvodčí ve vlaku kontroluje OIK s aplikací železniční průkazka v mobilním telefonu načtením sekvence QR kódů nebo

pomocí NFC komunikace, přiložením telefonu k POP (pouze telefony s operačním systémem Android). O standardním, nezměněném způsobu načítání OIK s aplikací železniční průkazka, byli průvodčí informováni v týdenní osobní dopravě dne 29. ledna 2020.

Při manipulaci s In Kartou u pokladniční pážky ČD nebo na personálním útvaru, kde je držitel v evidenci jízdních výhod, je třeba předložit vždy plastovou čipovou In Kartu s aplikací železniční průkazka. Upozorňujeme držitele In Karty s aplikací železniční průkazka, že pořízení OIK v mobilním telefonu se jim nově otevírá možnost zakoupení přes aplikaci Můj vlak časového doplatku do 1. vozové třídy. Pokud si OIK pořídí držitel jízdních výhod, který má aplikaci železniční průkazka v tzv. úschově, ale má platnou čipovou In Kartu, přes Můj vlak si do své In Karty může zakoupovat zákaznické aplikace dle tarifu TR 10 (např. IN 25 nebo traťové jízdenky).

Možnost použití In Karty v mobilním telefonu jako identifikátoru v dalších systémech (vstupy do budov, přihlašování k tiskárnám, identifikace v podnikových jídelnách) není zajištěna.

-šp-

## Same, díky!

V poslední den roku 2019 ukončil svoji profesní kariéru strojvůdce odchodem do starobního důchodu náš kolega a kamarád, pan Aleš Samek.

Kromě toho, že celý život pracoval v parubickém depu, byl i dlouholetým aktivním členem výboru, respektive revizní komise, zdejší základní organizace Federace strojvůdců, bezpříspěvkovým dárcem krve a v neposlední řadě také výborným fotbalistou. Za to všechno mu srdečně děkujeme!

Same, do dalších let pevně zdraví, hodně radosti s vnučaty (a konečně také i lepší výsledky Tvé milované Sparty) Ti přejí všichni kolegové ze ZO FS Pardubice.



Kolega Aleš Samek

## Společenská rubrika

Letošního sedmého února oslavil své 65. narozeniny bývalý předseda jaroměřské a později člen trutnovské základní organizace Federace strojvůdců, strojvůdce na penzi, pan Miroslav Doleček. Blahopřejeme! Za všechny kolegy Brutus

\*\*\*

K významným životním výročí srdečně blahopřejeme našim lounským kolegům, kteří svá jubilea oslavili na přelomu loňského a letošního roku. Již 26. prosince se dožil 65 let Miroslav Reh, 60. narozeniny slavili 23. ledna Jiří Janeček a v třetí únorový den Zdeněk Zlatohlávek. Svoji pětadesátku oslavil 9. ledna Jaroslav Veselý. Ještě do mnoha dalších let jim hodně štěstí, spokojenosti a zejména zdraví přejí výbor a členové základní organizace FS Louny.

\*\*\*

Dne 11. února oslavil svou první padesátku kolega strojvedoucí, pan Lumír Klášťánek. Do dalších let hodně úspěchů a zejména zdraví jubilantovi přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Krnov.

\*\*\*

Hned začátkem března oslaví své šedesátiny náš kolega, kamarád a prima společník, dlouholetý člen zakládajícího výboru naší ZO Jiří Grochol. Jirko, hodně štěstí, zdraví a vůbec všeho jen dobrého Ti přejí chlapi ze základní organizace Federace strojvůdců Jablunkov.

\*\*\*

Dne 8. března oslaví kulatou šedesátku pan Miloš Ježek, kolega strojvedoucí ze základní organizace FS Šumperk. Na kolejkách ho můžete potkat na rychlicích mezi Šumperkem a Brnem a na oblíbeném kole prakticky kdekoli v Evropě. Výbor a všichni členové šumperské ZO mu přejí do dalších let především pevně zdraví, hodně štěstí a pohody při dalších kilometrech na kolejkách i silnici a samozřejmě i v kruhu rodinném!

\*\*\*

V poslední lednový den ukončil svoji celoživotní kariéru na železných dráze náš kolega a kamarád, pan Jaroslav Mašek-Bajza, strojvedoucí ČD a člen základní organizace FS Turnov. Do dalších let chceme Bajzovi popřát hlavně spoustu štěstí, zdraví a tolik potřebné životní pohody. Kamarádi a kolegové z Turnova a Liberce

\*\*\*

V měsících lednu a února oslavili v liberecké základní organizaci Federace strojvůdců svá životní jubilea: prvního padesát let 11. 1. kolegyň Michaela Fulínová, výpravčí Správy železnic, a 55 let 8. 2. Jiří Pojar, strojvedoucí ČD. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorského klubu děkují oběma za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevně zdraví a spokojenost v rodinném životě.

\*\*\*

V poslední den loňského roku odešli do výslužby naši lounští kolegové Miroslav Reh, Jaroslav Veselý, Jaroslav Slach a Martin Knižek. Výbor a ostatní kolegové ze základní organizace FS Louny jim děkují za práci vykonanou na železnici a ještě do mnoha dalších let na zaslouženém odpočinku přejí vše nejlepší, spokojenost a zejména zdraví.

\*\*\*

Patnáctého března oslaví svoje 60. narozeniny Vladimír Ščásek, dne 24. 3. oslaví své pětapadesátiny Michal Věříš (oba jsou zaměstnanci ČD) a 29. března bude slavit rovnou šedesátku Josef Lyr z ČD Cargo. K jejich životním výročí jim srdečně blahopřejeme a do mnoha dalších let přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové. Zároveň připojují omluvu panu Zdeňku Petříkovi, u kterého jsem u jeho lednového životního výročí popletl křestní jméno. J. Bek

\*\*\*

V březnu oslaví své 60. narozeniny náš kolega a kamarád Jaromír Michálek, svoji první padesátku bude v tomto měsíci oslavovat také další neméně známý člen naší ZO, kolega a kamarád Tomáš Fojtů. Základní organizace Federace strojvůdců Bohumín tímto svým jubilantům přeje zejména pevně zdraví, hodně pracovních i soukromých úspěchů, mnoho nových zážitků, lásky a osobní spokojenosti.

\*\*\*

Mezi našimi březnovými jubilanty jsou hned čtyři naši kolegové ze základní organizace FS Louny – 50. narozeniny bude již v první den měsíce slavít Radovan Grund, pětapadesátiny oslaví 8. 3. Rudolf Haba

a 19. 3. Karel Švarebach. Rovných šedesát let se 11. 3. dožívá Jiří Středula. K těmto významným životním výročí jim srdečně blahopřejí a ještě mnoho dalších šťastných let ve zdraví a spokojenosti přejí výbor a ostatní kolegové z lounské ZO Federace strojvůdců.

\*\*\*

Své šedesáté narozeniny budou v příštích dnech slaviti dva naši kolegové ze základní organizace FS Ústí nad Labem – 13. března Jiří Jandík a 14. 3. Petr Engelmann (oba ČD Cargo). K tomuto jubileu jim blahopřejí a do dalších let života hodně spokojenosti, pohody a hlavně zdraví přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců.

\*\*\*

Významná životní jubilea budou slaviti naši děčtí kolegové: čtvrtého března 60. narozeniny Petr Bína a sedmdesátiny Miloslav Petržela. Dne 10. března oslaví své pětadesátiny Ladislav Szabó. Hodně zdraví, spokojenosti a osobní pohody jim přejí výbor a ostatní kolegové z děčtinské základní organizace FS.

\*\*\*

Pátého března slaví své 55. narozeniny náš kolega Miroslav Kubica. Hodně zdraví a spokojenosti v práci i osobním životě mu do mnoha dalších let přejí výbor a ostatní členové základní organizace Ostrava-Cargo.

## Navštivte penzion Real

Penzion Real v Bedřichově v Jizerských horách vám i v roce 2020 nabízí pobyt v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Bližší informace [www.ubytovani-bedrichov.eu](http://www.ubytovani-bedrichov.eu), kde je také v provozu rezervační systém.

## Vzpomínka

V příštích týdnech vzpomeneleme hned tři smutných výročí úmrtí členů základní organizace Federace strojvůdců Brno dolní. Všichni tito kolegové se významně zasloužili o znovuoživení naší samostatné profesní odborové organizace.

Třináctého března tomu bude šest roků, jež uplynou ode dne, kdy nás navždy opustil kolega Josef Křivohlavý, strojvůdce perzekvovaný v letech normalizace za svoji činnost ve Federaci lokomotivních čet, po roce 1990 po několik let mluvčí Federace strojvůdců a v neposlední řadě i zakladatel Tiskového střediska FSCŘ v Brně.



Dne 26. března uplyne již 15 roků od úmrtí kolegy strojvedoucího Pavla Nešpůrka, který stejně jako kolega Křivohlavý se výrazně zasloužil o opětovné zahájení vydávání našeho periodika Zájmy strojvůdce a v devadesátých letech působil ve vedení Federace strojvůdců České republiky.



Před rokem, prvního dubna 2019, opustil naše řady kolega Josef Šálek, brněnský strojvedoucí, mimořádně obětavý a pro věc naší profese zapálený předseda základní organizace FS



Brno dolní. Prosíme všechny, kdo tyto naše kolegy znali a měli rádi, aby jim společně s námi věnovali tichou vzpomínku.

Brno dolní.

Prosíme všechny, kdo tyto naše kolegy znali a měli rádi, aby jim společně s námi věnovali tichou vzpomínku.

Kolegové, kamarádi  
a bývalí spolupracovníci

## Poslední rozloučení

V letošním roce nás opustili již dva naši kolegové z lounské základní organizace Federace strojvůdců.

Dne 14. ledna zemřel pan Josef Janura (nar. 1949) a 3. února pan Vladimír Ložan (nar. 1950).

Kdo jste tyto naše kolegy a bývalé spolupracovníky znali, prosíme, věnujte jim také vy spolu s námi svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO FSCŘ Louny

