

- **Z jednání předsedů základních organizací Federace strojířů oblastí Praha a Olomouc ... str. 1**
- **Na našich železničních tratích je „nadpřejezdováno“ a je potřeba s tím něco udělat ... str. 1 a 2**
- **Ještě k televiznímu pořadu Nedej se! – Vykáčet všechno? ... str. 2** ● **Jen povětrnostní rozkazy problém s nebezpečnými dřevinami neřeší ... str. 2** ● **Následné pohledové zkoušky LED světel byly úspěšné ... str. 2** ● **Projev lidské solidarity ... str. 4** ● **Pozvání na country bál v Čerčanech ... str. 4** ●

číslo **5**

15. března 2020
ročník 73



Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Jako první proběhlo jednání pražské oblastní rady

Ve dnech 19. a 20. února se uskutečnilo v Pardubicích jednání předsedů základních organizací Federace strojířů Oblasti FS Praha. Moderování se ujal člen prezidia Pavel Semecký, který v úvodu nejprve přednesl program tohoto rokování, jenž byl bez výhrad schválen.

Poté proběhla kontrola usnesení z minulého RPO, konané v Sázavě, kde mimo jiné zazněl požadavek otevřít jednání se zaměstnavatelem na velmi ožehavé téma sčítání lidí ve vlacích strojvedoucími 0/0-S. V tomto směru prozatím bohužel nebylo dosaženo výsledku, který by strojvedoucí této povinnosti zprostil.

O činnosti prezidia všechny přítomné velmi zevrubně informoval prezident FSČR Jaroslav Vondrovic, který je tak v neposlední řadě seznámil i s legislativní

změnou v zákoně o dráhách, kde se také díky naší profesní odborové organizaci povedlo zapracovat ustanovení umožňující celoroční snadnější kácení nebezpečných dřevin nacházejících se v blízkosti železničních tratí.

Informace o spolupráci s Hasičskou vzájemnou pojišťovnou (HVP), ale také o možnosti novelizace předpisu ČD Op 21 o předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce přednesl člen prezidia Josef Bock.

S obsahem aktuálních podnikových kolektivních smluv uzavřených u akciových společností České dráhy a ČD Cargo zástupce ZO seznámili členové prezidia a našich vyjednávacích týmů Pavel Slánský, Jiří Šafařík a David Votroubek, přičemž hlavním tématem byl

jako již tradičně vývoj mezd a zaměstnanosti, a tedy i s tím související katalog zaměstnání u ČDC apod.

Lze rovněž uvést, že důležitým tématem této oblastní rady předsedů bylo připomínkování připravovaného návrhu změny stanov naší profesní odborové organizace. Jednalo se ale taktéž o úpravě dalších s tím souvisejících dokumentů vymezujících chod FSČR, a sice o volebním řádu, dílčí změně v systemizaci redakční rady, o organizačním řádu, o jednacím řádu a o zásadách hospodaření prezidia FS. Dokumenty, které zde předsedové ZO připomínkovali, budou následně předloženy ke schválení na Celostátní radě předsedů základních organizací, která se bude konat 26. března v Praze.

Ministr dopravy se seznámil s návrhy železničních odborů

Třetího března ve večerních hodinách se na Ministerstvu dopravy České republiky uskutečnilo jednání, které navázalo na únorové setkání zástupců odborových centrál působících na železnici s premiérem ČR Andrejem Babišem. Tentokrát se s představiteli železničářských odborů, opět za přítomnosti předsedy představenstva akciové společnosti České dráhy Václava Nebeského, setkal a o možnostech řešení problémů diskutoval místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy Karel Havlíček.

Na základě předchozí dohody mu zástupci odborů předali své konkrétní návrhy, jak lze odstranit stávající faktory, které negativně ovlivňují možnost

zachování síťového charakteru železniční osobní dopravy. Stejně tak byly předloženy další návrhy, jak odstranit problém zhoršení úrovně odbavení cestujících a v neposlední řadě i vyřešit potíže s uznáváním režijních jízdének ČD. Opomenuto samozřejmě nebylo ani zhoršování úrovně zajištění bezpečnosti provozu na železnici, jemuž je rovněž zapotřebí neprodleně zamezit, dále problematika nyní bohužel dosti častého nekoordinovaného postupu při pořizování kolejových vozidel a některá další témata.

Nad rámec již zmíněných tematických okruhů naše profesní odborová organizace ministru dopravy předložila ještě také některé své další návrhy na řešení problémů technicko-bezpečnostního charakteru. Týkají se ovšem nejen naší strojířovské profese, ale v případě realizace mohou rovněž přispět k celkově větší bezpečnosti železničního provozu. Panu ministru jsem proto navrhl, aby se pokud možno řešily paralelně s problematikou, na kterou společně apelují všechny odborové centrály.

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojířů ČR

Rušit přejezdy? Rozhodně ANO!

Problematika bezpečnosti dopravy v souvislosti s železničními přejezdy je trvale aktuální. Vždy, když na přejezdech dojde v krátké době k více nehodám nebo ke zranění většího počtu osob, případně k úmrtí, se diskuze k tomuto tématu znásobí. Tak tomu bylo po střetnutí Ex 512 s kamionem 22. července 2015 ve Studénce (tři osoby usmrceny, 25 osob zraněno). Také po obou nehodách z pátku 21. února 2020 – střetnutí jednotky Regionova-trio na přejezdu P5737 u Staré Hutě (trať č. 210), kde došlo ke zranění čtyř osob a vykolejení s předběžně odhadnutou škodou přesahující 10 milionů Kč a střetnutí motorového vozu ř. 810 na přejezdu P4571 v Běručicích (trať č. 062), kde bylo zraněno 6 osob, mot. vůz vykolejil a předběžně vyčíslená škoda přesáhla 3 miliony Kč – tato diskuze akcelerovala.

Vláda České republiky předložila 10. 12. 2019 Poslanecké sněmovně PČR vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a další související zákony. Sněmovna přikázala návrh k projednání Hospodářskému výboru (HV), který stanovil termín k podání pozměňovacích návrhů a datum dalšího projednání na schůzi HV. Mezi souvisejícími zákony je navržena i změna zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. Zde je navržen nový § 37a – Rušení přejezdů. Podle navrženého ustanovení lze povolit zrušení přejezdu, pokud je možné využít jinou vhodnou trasu, která není delší o více než 5 km a nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení. V důvodové zprávě ke změně tohoto zákona se uvádí, že „...dojde k snížení nehodovosti na přejezdech a k zefektivnění modernizace a užívání dráhy, neboť v návaznosti na povolení zrušení zejména nebezpečných přejezdů bude možné zvýšit rychlost vlaků, kterou smejí projíždět dotčenými úseky...“ Průběh projednávání novely těchto velmi důležitých zákonů budeme na stránkách ZS pečlivě sledovat.

Není vůbec novinkou, že na našich železničních tratích je „nadpřejezdováno“. Pro přesnost uvádím stručnou statistiku:

Správa železnic (dříve SŽDC) eviduje ke dni 31. 12. 2019 celkem 7825 přejezdů. Pouze vystražnými kříži je zabezpečeno 3658 přejezdů, tedy 46,75 %! Přejezdů s PZZ se světly bez závor je 2388 – 30,51 %. Přejezdů s PZZ se světly a závorami je 1475 – 18,85 %. Malý zbytek jsou přejezdy s dosluhujícími mechanickými závorami, které ovšem v minulosti spolehlivě plnily svoji funkci. Správa železnic dále eviduje 833 přejezdů, kde je trvale omezení největší traťové rychlosti z důvodů

Evžen Mikolajek
ZO ČDC Olomouc

Pokračování na str. 2



Snímky Jiřího Adolfa z únorového jednání předsedů základních organizací Oblasti FS Praha. Za předsednickým stolem jsou zleva člen prezidia Josef Bock, prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a další členové prezidia Jiří Šafařík, Pavel Semecký, Pavel Slánský a David Votroubek

V Olomouci ve znamení příprav na březnovou celostátní radu

V zasedacím sále ČD Oblastního centra provozu (OCP) Východ se na svém pravidelném jednání 26. a 27. února sešli zástupci Olomoucké oblasti FS. Za účasti dalších členů prezidia rokování vedl viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, který v úvodu vystoupil s kontrolou usnesení z minulého jednání RPO a seznámil nás s jednáními, která vyústila k uzavření PKS u akciové společnosti České dráhy. Člen prezidia David Votroubek informoval o nové PKS u společnosti ČD Cargo, která je úzce provázána se změnami v Katalogu zaměstnání u společnosti ČDC, známém jako interní norma IN PERs-44-B.

Prezident naší profesní odborové organizace Jaroslav Vondrovic přiblížil aktuální jednání členů prezidia FSČR a rozhodl také přijatou novelizací zákona o dráhách. Monitoring licence strojvedoucího, o jehož zavedení Federace strojířů již delší dobu usiluje, je ovšem

díky liknavosti některých státních orgánů bohužel stále v nedohlednu. Jednání stále probíhají a ukazuje se, že FSČR je zřejmě jediná, která má na této záležitosti opravdový zájem.

Rozvinula se i poměrně rozsáhlá debata, zda jízda na školní je režijní jízdou nebo ne. To vše má i souvislost s pravomocným rozsudkem v případě jednoho z našich kolegů, který se soudil se svým bývalým zaměstnavatelem o proplacení rg. jízdy. Rozsudek mu dal za pravdu, a tak nyní se vše bude dále odvíjet od toho, jak se k této skutečnosti postaví další zaměstnavatelé, u nichž pracují naši kolegové, jejichž zájmy FSČR hájí. Samozřejmě má ale klíčový význam, jaké máme ve své podepsané pracovní smlouvě uvedeno místo výkonu práce.

Od člena prezidia Josefa Bocka jsme vyslechli důvodovou zprávu o připravované změně stávajících stanov naší odborové organizace. Kolega David

Votroubek přednesl důvodovou zprávu ke změně Volebního řádu FSČR a prezident FSČR Jaroslav Vondrovic vysvětlil nový způsob jmenování členů redakční rady časopisu Zájmy strojířů. O změnách v těchto dokumentech se i s přítomnými právníky živě debatovalo. Je samozřejmě potřebné, aby na jednání CRP ZO FSČR, která se uskuteční dne 26. března v Praze, bylo vše důkladně připraveno.

Bylo taktéž připomenuto, že v programu Stephenson jsou k dispozici veškeré dokumenty a metodika, které pomohou našim základním organizacím s účetní uzavírkou. Této problematice je třeba věnovat náležitou pozornost, stejně jako správnému využití finančních prostředků přidělených jednotlivým ZO pro jejich provoz.

Byli jsme také seznámeni s výsledkem kontroly Drážního úřadu u společnosti Arriva vlaky. Státní správní úřad

sice zjistil u tohoto dopravce nedostatky (o mnohých jsme psali již dříve i v našem časopise – pozn. red.), podle názoru DÚ však žádný z těch nyní zjištěných problémů neohrožuje bezpečnost provozu.

V závěrečné diskusi jsme se dotkli mnoha témat. Jedním z nich je otevření Katalogu prací u společnosti České dráhy. Diskutovalo se o okolnostech a z nich vyplývajících možnostech, které pro vyjednávání má naše odborová organizace. Jedním z ožehavých témat je i návrh změny zaměstnavatele ČD do předpisu V71, aby strojvedoucí vykonávali v určitých stanicích čistění souprav. Kumulace povinností, které jsou na strojvedoucí čím dál tím víc přenašeny, bohužel přesahují únosnou míru. Záleží ale na nás, jak se k tomu všichni postavíme.

Přijetím závěrečného usnesení bylo jednání RPO Olomouc ukončeno.

Nedej se! – Vykácet všechno?

Nedávno byl ve veřejnoprávní České televizi vysílán dokument z cyklu pořadů Nedej se plus, tentokrát pod názvem Vykácet všechno? Věnoval se důsledkům novelizovaného zákona o dráhách a zazněl v něm i racionální názor nás strojvedoucích. Prostor vyslovit se v něm totiž dostal i prezident Federace strojvedouců České republiky Jaroslav Vondrovic. Jinak ale vystoupení mnoha dalších aktérů vyzněla, mírně řečeno, značně rozpačité!

Již v úvodu jsme byli dramatickými hlasy komentátora a některých přízvaných znaleč životního prostředí upozorněni, že nově přijatý zákon má devastující účinky a bude následovat bezohledné kácení, jelikož podél tratí je neporušená příroda a podobně.

Ředitel Společnosti pro zahradní a krajinou tvorbu Ondřej Fejt říká: „Budou káceny naprosto zdravé stromy bez ohledu na svůj úkol v ekosystému.“

Ing. Petr Stýblo z Českého svazu ochránců přírody se rozplýval nad faktem, že okolo tratí je pěkná a neporušená příroda. Zároveň se rozohnil nad faktem, že když se kácí kolem tratí, likvidují se i křoviny. Což je pro něj nepřijatelné, protože tvrdí, že „křoví určitě nemůže žádným způsobem způsobit vykojení vlaku.“

Jen jeho naprostá neznalost konstrukce železničních vozidel mi umožňuje, abych zůstal při těchto jeho slovech v klidu. Možná křoví nepůsobí vykojení, ovšem jestli do nějakého křoví vlak najede, lehce například způsobí poskožení důležitých součástí hnacího kolejového vozidla.

MVDr. Jaromír Bláha, expert hnutí Duha o dráhách, dramaticky vysvětluje, že v případě pádu stromu na trať a způsobení škody bude jeho majitel hnán soudně k odpovědnosti a nebude se hledět na nepříznivé počasí, které tento pád zapříčinilo. To údajně způsobí, že vlastníci těchto stromů budou preventivně plošně kácet v obavě, aby se tohle nestalo právě jim.

To je ale přece všem naprosto jasné! To pan expert neřekl žádnou novinu. Jsem přece odpovědný za to, co mi roste na pozemku. Jestli z jakéhokoliv důvodu spadne můj strom na sousedovo auto nebo jeho dům, jsem povinen nahradit vzniklou škodu. Asi těžko se situace vyřeší tím, že zajdu za dotčným sousedem a řeknu mu „jeď, promiňte“.

Mgr. František Jemelka, ministerstvo dopravy: „Nechceme čekat, až dojde k fatálnímu smrtelnému zranění, které je způsobené pádem stromu. Chceme tomu předjet.“

JUDr. Jitka Jelínová, Ph.D., právní specialista na životní prostředí, tvrdí: „Zde se střetávají dvě ústavně zaručená práva. Právo na ochranu cestujících a právo na příznivé životní prostředí...“

Podle mého mínění coby strojvedoucího je celá tato myšlenka naprosto absurdní, protože upřednostňuje strom nad lidský život, což je morálně nepřijatelné.

Prezident FSCR Jaroslav Vondrovic ovšem zdůraznil, „Především musíme mít na paměti životy strojvedoucích, ti jsou v první linii. Vlak neuhne jak auto či nezastaví téměř na místě.“

Jenže zdravé stromy padají, protože fouká. Prostě tak to je a nic s tím neuděláte. Jedině že by ochránci přírody chtěli každý strom u drážího tělesa například zajistit solidním železobetonovým hlubokým zapuštěním sloupem, který by se samozřejmě musel vyhnout kořenovému systému daného stromu. Potom ano.

Lukáš Blažej, člen resortního týmu životního prostředí, všem nasadil korunu demagogie. Tvrdí, že musí být vypracována metodika, zda je každý strom ohrožením, jestli je zdravý. A dokonce na kameru říká, že můžeme konkrétní stromy testovat tahovými zkouškami

a odolností proti krutu, proti zlomu nebo výratu. Dále uvedl, že nikdy nespádl strom, který neměl předem ony znaky nestability atd. A také si přeje, aby Správa železnic předala data o spadlých stromech dendrologům, jelikož by to posunulo celý vědní obor kupředu.

Reportér L. Blažejovi vzápětí předložil některé zprávy o spadlých stromech do kolejí, doložené fotodokumentací. Pan odborník je okamžitě odmítl s tím, že tam není detailní popis stromu, není zhodnocen stav koruny a tak podobně. Ve zprávách Drážní inspekce údajně nejsou žádné údaje, jež by předem nasvědčovaly tomu, zda byl strom zdravý či nikoli.

Takže kolegové, až se budete blížít plnou rychlostí k náhle se před vámi zjevivšímu padlému stromu na trati, zapomeňte na rychlobrzdy či životy cestujících. Okamžitě vezměte do rukou foťák a foťte spadlý strom dříve, než do něj najedete, aby měl pan Blažej dostatek informací. Zapomeňte i na skutečnost, že vám větve třeba pronikla přes sklo na stanoviště a jste zranění. Vaší povinností je ze všech stran vyfotit stav stromu, a to do nejmenšího detailu. Tedy cituji L. Blažku: „V jaké výšce začala růst koruna, jak objemná byla.“ Dále musíte pořídit detailní dokumentaci olistění: „Aby mohl odborný dendrolog odborně zhodnotit, zda tento strom představoval či nepředstavoval nebezpečí, jestli byl zdravý nebo měl nějaké defekty.“

Dále pan Blažek s vážnou tváří tvrdí: „Osobně se domnívám, že za touto změnou stojí České dráhy, kterým se lépe bude vymáhat náhrada škody, zvláště když v zákoně má nyní Správa železnic jasné stanoveno odstranění všech stromů, jež představují nebezpečí. Takže jestli nějaký strom spadne, bude Správa železnic prokázána jako jednoznačný viník, neboť ho nepokácěla a tím pádem bude možné vymáhat náhradu škody.“

Vaše zdraví či zranění cestujících? To je zjevně nepodstatná záležitost nulového významu. „Co tedy současná novela vypovídá o naší péči o stromy a krajinu?“ ptá se hlas komentátora na závěr pořadu.

Již zmíněný Ondřej Fejt odpovídá: „Legislativa je neustále uvolňována a obrušována tak, aby tyto právnícké osoby (poznámka: Správa železnic) měly snazší podnikání, správu dráhy anebo technických sítí.“

Komentátor závěrečnými slovy do emotivního hudebního doprovodu doplňuje: „Zůstává tak otázkou, jak je možné, že i přes čtené sliby vlády o zodpovědné a ohleduplné politice k životnímu prostředí nakonec procházejí zákony, které zohledňují především zájmy administrativní a správní a to bez ohledu na své následky.“

I přes skutečnost, že dostali prostor k vyjádření i zástupci strojvedoucích, Ministerstva dopravy a Správy železnic, musím konstatovat, že celý pořad byl tendenčně jednoznačně vedený v neprosběch přijaté novely a tedy i hodně velkým výsměchem pro zdravý rozum. Osobně se domnívám, že orgány pro ochranu životního prostředí nejsou zdaleka jen ekoteroristé, ovšem po několikátém zhlédnutí zmíněného pořadu o tomto tvrzení začínám pochybovat.

Navrhuji proto zmíněné protagonisty, kterým je přednější jeden strom než jeden lidský život, zamknout na stanoviště staršího vozu řady 810 a na opuštěné trati je poslat rychlostí slabých 40km/h proti zdravému spadlému stromu v ostrém oblouku, kdy ho uvidí sotva čtyři vteřiny před nárazem. Celou jízdu by pak bylo možno zdokumentovat několika kamerami a zveřejnit na kanále YouTube. Třeba to pomůže k tomu, aby se některým lidem navrátil zdravý rozum.

Evžen Mikolajek

Jen povětrnostní rozkazy problém neřeší!

Tak nám zase Matka Příroda, tentokrát po Sabine, poslala vzkaz, že pánem je tady ona, nikoliv člověk, a její řádění se zřejmě dotklo většiny z nás.

Chtěl bych zde však rozpoutat diskusi o jednom z důsledků této víchřice. A sice o tom, že ještě po týdnu od odeznění samotné smrště pokračovalo naprosto kuriózní vydávání „foukacích“ rozkazů. Za větru, jehož rychlost se rovná jízdě na kole, k vám přijde výpravčí a se slovy: „Mělo by být všechno v pohodě, ale radši pro jistotu ti to dám,“ na vás hodí veškerou odpovědnost. Ten stejný výpravčí, případně traťový výpravčí, či dispečer CDP vám pak volá: „Kde jsi?“ No kde bych byl, jedu na rozkaz. Korunu tomu ovšem nasadila jedna nejmenovaná paní dispečerka, která mému kolegovi do vysílačky řekla: „Ale pane strojvedoucí, vy ten rozkaz nemáte proto, abyste z trucu dělal naschvály!“

Tady u nás na severu jsme se s kolegy shodli na tom, že je třeba něco účinného podniknout. A první věcí, o níž budeme usilovat, je to, že se povětrnostní rozkazy dávat nebudou. Když bude podezření z ohrožení

bezpečnosti provozu, tak se prostě nebude jezdit. A nechť si Správa železnic své tratě odpovídajícím způsobem upraví, oporu v zákoně již na to má.

Ale jak na to? Třeba tak, jako to učinily PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) na peáži Jindřichov ve Slezsku–Glucholazy. Tam poslední vyčištění v okolí tratí proběhlo snad ještě za štekotu Štokrů a Papoušků z pobočného lokomotivního depa Krnov a od té doby trať zarostla takovým způsobem, že se při sebemenším vánku suché, shnilé a podmačené stromy vyvracely a lámalý jako sirky. Jízda opravdu jako za trest. Avšak loni polští dřevorubci bez okolků vyplenili ochranné pásmo dráhy a výsledkem je klidná a bezpečná služba. A o tu nám přece jde! Na čtveřici příložených fotografiích můžete posoudit změny. Ten zasněžený snímek je z období asi před třemi lety, tedy ještě před kácením.

Pokud by takto vypadaly všechny naše železniční tratě procházející lesními úseky, ustanovení o povětrnostních komplikacích by z předpisu D1 klidně mohla zmizet.

Zdeněk Kozelský, ZO FSCR Krnov



Příprava na pohledové zkoušky LED světel v žst Cheb a na dalším záběru i jejich noční část (foto: Pavel Slánský)



Následné pohledové zkoušky LED světel byly úspěšné

V prosinci minulého roku jsme se opět sešli v prostoru chebského nádraží na následných pohledových zkouškách přejezdníku s LED pro návěst „Uzavřený přejezd“. Komise byla svolána inženýrem Liborem Mrhálkem ze Správy železnic. Přijeli zástupci Správy železnic, tenkrát ještě SŽDC, ČD Cargo, Českých drah, Federace strojvedouců České republiky a samozřejmě i firmy ATE, která připravila nová světla pro přejezdník a samovratný přestavník. Počasí bylo pro tento účel ideální, střídaly se černé mraky, které zakryly celou oblohu s jasně zářícím sluncem a téměř modrou oblohou. Noční zkoušky se zdařily také, zavládla černočerná tma jako v ranci, obloha zatažená tmavými mraky, dispečer zhasnul potřebný počet světel a hlavně se setmělo brzy.

Při minulých zkouškách probíhajících v noci byl hned od počátku problém u LED přejezdníku s oslněním. Firma ATE si „pohrála“ s barvou světla, úpravou jeho teploty i s úhlem vyzařování, který rozšířila. Výsledkem jsou světla splňující jak naše požadavky, tak i české normy. Světlo neoslňuje a je viditelné i ze vzdálenosti, které již nejsou ani požadované. U světla samovratného přestavníku dále zlepšila jeho optické vlastnosti tak, aby vyhovovaly také.

Jsem opravdu rád, že se našla shoda mezi výrobcem a uživatelem, tedy námi strojvedoucími, kteří podle návěstních znaků jezdí.

A tak jsme doporučili nasazení uvedených světel do ověřovacího provozu.

Pohledové zkoušky jsou jen jednou z činností, které nám umožňují podílet se na modernizaci tratí. Federace strojvedouců dostala nabídku od Správy železnic, zda nechceme vytvořit skupinu, která bude součástí komise pro umístování nových návěstidel. Člen našeho prezidia Pepa Bock již některé kroky

podnikl a několik kolegů je ochotno se do této takřka dobrovolné služby přihlásit. Z důvodu pracovní vytíženosti kolegy Bocka přebírám agendu této skupiny já. Věřím, že naše práce nebude jen formální a při umístování nových návěstidel využijeme své poznatky a zkušenosti z provozu.

Pavel Slánský,
člen prezidia FSCR

Rušit přejezdy? Rozhodně ANO!

Dokončení ze str. 1

nepříznivých rozhledových poměrů. V letošním roce je plánováno dosazení závor na 39 přejezdů. Z toho 18x na silnici I. třídy, 10x na silnici II. tř. a 11x na silnici III. tř. Podíl přejezdů zabezpečených PZZ se světly a závorami tak stoupne na 19,35 %, tedy o 0,50 %. Ale díky i za to. Snad to zachrání pár lidských životů.

V předešlých řádcích jsem použil nespisovný termín „nadpřejezdováno“. Že je tomu tak svědčí dalších pár údajů: Mezi přejezdy P1439 a P1440 na účelových komunikacích mezi Bavorovem a Strunkovicemi nad Blanicí na trati č. 197 je vzdálenost 21 metrů. Mezi přejezdy P5681 (místní komunikace) a P5682 (účelová komunikace) mezi Čerčany a Peceřady na trati č. 210 je vzdálenost 72 metrů. Mezi přejezdy P4345 a P4346 na účelových

komunikacích mezi Vápennou a Žulovou na trati č. 295 je vzdálenost 70 metrů. Mezi přejezdy P7459 (účelová komunikace) a P7460 (místní komunikace) mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Ostravicí na trati č. 323 je vzdálenost 60 metrů. A v podobném výčtu bych mohl dlouze pokračovat. Je únosné, aby např. na úseku 8350 metrů mezi žst Polička a Borová u Poličky na trati č. 261 bylo 30 přejezdů, z toho 22 přejezdů na účelových komunikacích? I takových příkladů je možno uvést mnoho, přemnoho...

V titulků této úvahy je položena otázka, zda rušit přejezdy a zároveň odpověď ANO. To ANO je potřeba zdůraznit. Těch naprosto nadbytečných přejezdů je opravdu neúnosně mnoho.

Vladimír Selucký

Několik poznámek k našemu služebnímu desetipalcovému tabletu

Tento text je subjektivním hodnocením služebního tabletu, který je pracovním nástrojem strojvedoucích Českých drah, a vztahuje se tedy zejména k HW tabletu Lenovo TB-X304L, s OS Android 8.1.0., ve verzi MAPSISO 1.1.9. Hodnocení (částečně v porovnání s osmipalcovým tabletem téže značky) je rozděleno do tří rovin podle toho, co je v pořádku, co nikoliv a co v tabletu chybí. Jednotlivé body jsou seřazeny dle nímávané důležitosti při jejich řešení. Jak již bylo zmíněno, jde sice o mé hodnocení, je ale potřeba zároveň zdůraznit, že na většině zde uvedených bodů panuje shoda s dalšími kolegy strojvedoucími.

Nejprve tedy co lze hodnotit kladně: ● výbornou výdrž baterie a hmatovou odezvu displeje; ● rychlé nabíjení; ● otevřený operační systém (OS) s možností personalizace Google účtu; OS umožňuje odfiltrování modrého

světla vyzařovaného displejem; ● Použitý OS umožňuje rozdělení pracovní plochy a otevření dvou oken zároveň. Velmi vhodná funkce například při otevření TJŘ a TTP vedle sebe. Velmi doporučuji upgrade OS i na osmipalcových tabletech, a to právě kvůli využití této funkce.

Co je problematické: ● Tablet nemá automatickou regulaci jasu displeje! Absence této funkce velmi odvádí pozornost, je obtěžující, diskomfortní a i nepochopitelná. Tablet navíc nedisponuje žádným světelným senzorem, aby bylo možno využít alespoň dodatečných aplikací (app) pro regulaci jasu. ● Zcela nevhodný obal dodávaný spolu s tabletem. Obal neumožňuje postavení tabletu do vertikální polohy, je velmi vratký a nestabilní. Velký problém způsobují magnetické přichytky pro fixování přední strany obalu u uzavřeně

poloze. Při otevření obalu a založení přední strany pod tablet dochází k ovlivňování magnetického senzoru, který způsobuje zhasnutí displeje. Tím dochází při jízdě vozidla ke zhasínání displeje s otevřeným TJŘ! Toto velmi odvádí pozornost při vedení vlaku! Při poukázání tohoto problému směrem ke GŘ bylo přislíbeno se problematice obalu tabletu v budoucnosti více věnovat. ● Časté „zamrzání“ app MAPSISO při spuštění. Zamrzne na úvodním snímku lokomotivy Vectron. ● Tablet velmi špatně drží připojení k Wi-Fi sítím. Podstatně hůře než 8“ tablet. Při vzdálení se z nástupní místnosti velmi rychle ztrácí signál sítě. ● Tablet nedisponuje HW modulem, umožňujícím hlasovou komunikaci prostřednictvím hlasové SIM. V této souvislosti je také nevhodná absence dvou SIM slotů.

Antonín Sehnal, sehnala@epos.cd.cz



Foto: Petr Juhaňák

Setkávání bývalých strojvůdců

Snad téměř v každé skupině lidí, kteří se dlouhé roky potkávají na pracovišti, přichází s odchodem na zaslužený odpočinek pocit jakéhosi prázdna. A tam, kde byl kolektiv, parta, skupina lidí, kteří byli svým způsobem závislí i na práci ostatních, či tam, kde byla dobrá parta, bývá tento pocit o to silnější. Leckdo si pak teprve v důchodu může začít plnit svá dávná přání: cestování, koníčky, zahrádka, více kultury, ale třeba i další vzdělávání. Ale i přesto jsou okamžiky, kdy se vzpomíná na roky ústecké v práci a chybí „pokec“ s kamarády, kolegy, spolupracovníky... A pak se najde někdo, kdo dá první impuls k setkávání.

Stejně je to i u naší profese. I dříve se různé skupiny strojvedoucích scházely. Tu kvůli společným sportovním zájmům, jiným aktivitám nebo jen tak na pokec s kamarády. Tam však byl vždy jeden velmi omezující prvek, a to nutnost najít společné volno. My Ex strojvůdci máme v současnosti ten nejlepší turnus. Od pondělí do pátku máme volno, o víkendu pak náhradní volno.

Pokud si vzpomínám, tak u nás v Ústí nad Labem se před 40, 50 lety strojvedoucí v důchodu moc nescházeli. Leda tak na pohřbech. Neboť před těmi roky se strojvedoucí dožívali až na výjimky průměrného věku necelých 63 roků. (Jeden náš kolega vede evidenci zemřelých ústeckých kolegů od roku 1968 a to už je slušný přehled.)

Zlom nastal několik let po změně státního režimu, kdy začaly být propouštěny pro nadbytečnost najednou velké skupiny našich kolegů. A ti se pak začali scházet ve větším počtu. Ale současně v tom byla i velká roztržitost. To bylo odvislé i od toho, že ústecké depo bylo velké nejen na počet lokomotiv, ale i na počet zaměstnanců jízdního personálu. Na přelomu 60. a 70. let bylo v Ústí kolem 800 strojvedoucích a kolem 550 topičů a pomocníků. Jedna parta se scházela v pondělí na jednom místě, jiná skupina třeba ve středu na jiném místě. Až později přišel kdosi s nápadem scházet se na jednom místě v první pondělí v měsíci a kolem 18. hodiny se spočítala účast. Nebylo to zdaleka přesné, neboť někdo už třeba mezitím odešel, jiní zase přišli později. To bylo na jaře roku 2007. Se stále dalšími skupinami odevítených kolegů se také zvětšovaly počty kolegů na pravidelných schůzkách. A tak se měnila i místa scházení. Budvarku vystřídal hospůdka „U Vlka“ a tu pak asi největší prostor, hospoda „U Vlastence“.

Za ústecké depo však jezdili i kolegové, kteří do práce dojížděli ze širokého okolí. Velkou skupinou byli kolegové z Děčína, z Litoměřic, z Lovosic a také z Teplíc a okolí těchto měst. Byli i tací, kteří dojížděli z větších vzdáleností. Dva kolegové dojížděli z Libčova, což je bratru nějakých 60 kilometrů. Nebo jeden kolega, který šel za jinou ženskou a dojížděl až z Lysé nad Labem, tedy 90 kilometrů. Tito kolegové se pochopitelně scházejí i v místech svého bydliště. Ale opět tu byla kolize mezi termíny setkávání v jednotlivých městech, neboť se navštěvujeme vzájemně i mezi městy. A tak po vzájemné domluvě byla dohodnuta nová pravidla. V Ústí nad Labem se se scházíme první pondělí v měsíci v hospůdce „U Vlastence“, druhé pondělí patří litoměřickým kolegům v restauraci „Johannhof“. Třetí pondělí patří děčíňákům, kteří se scházejí v Duna bowlingu a poslední pondělí v měsíci se scházejí lovosičtí kolegové v hospůdce „Na Mandlu“. A nějak nám tady chybějí kolegové z Teplíc. Protože jen několik měsíců v roce má pět pondělí, tak naši kolegové, „lázeňští šviháci“ se scházejí každý čtvrtek v proboštovské Sokolovně.

A jsme u toho počítání. Od lednového setkání v roce 2014 je zavedena, jak familiárně říkáme, třídní kniha, do které je zaznamenán příchod. Na konci se pak spočítá účast. Na jednom jarním setkání v roce 2015 se nás sešlo 124 a tento údaj zůstal dlouho nepřekonaný. A to se do tohoto čísla nezapočítávají návštěvy. Několikrát k nám přijeli na návštěvu výpravčí až z Hradce Králové, Mostu. Občas se tu objeví i kolegové z jiných dep. Před dvěma lety nás navštívil tehdy devadesátiletý bývalý náčelník depa Ústí ing. Emil Král. Chodí mezi nás i parta ústeckých exvostů, pár správkařů, ale také bývalí vedoucí provozu a přednostové depa. Po posledním listopadovém setkání přišel ing. Milan Hodinec s nápadem, pokusit se na prosincovém setkání překonat starý rekord z jara 2015.

Podářilo se, sešlo se nás tolik, že někteří neměli kde sedět a hospoda byla beznadějně plná. Civilové neměli šanci. Druhého prosince 2019 jsme tak ustavili nový rekord, který se zastavil na čísle 154 zúčastněných.

Josef Oliva,
bývalý strojvedoucí Ústí n. L.



Hospůdka U Vlastence opět byla místem tradičního a dodejme, že i velmi oblíbeného setkání strojvedoucích ve výslužbě z bývalého lokomotivního depa Ústí nad Labem

Za Husáka na železniční oslavy v Rakousku

Je tomu již 30 let, jež uplynuly od přelomových okamžiků, kdy cestování do tzv. kapitalistické ciziny přestalo být problémem. Vraťme se však k několika epizodám přibližující dobu, kdy tomu bylo jinak a cestování přes „železnou oponu“ vlakem, v našem případě do Rakouska, naopak provázela celá řada nemalých problémů. Bylo to ještě v době, kdy u nás doznívala éra prezidenta republiky a někdejšího normalizačního generálního tajemníka ústředního výboru Komunistické strany Československa Gustáva Husáka.

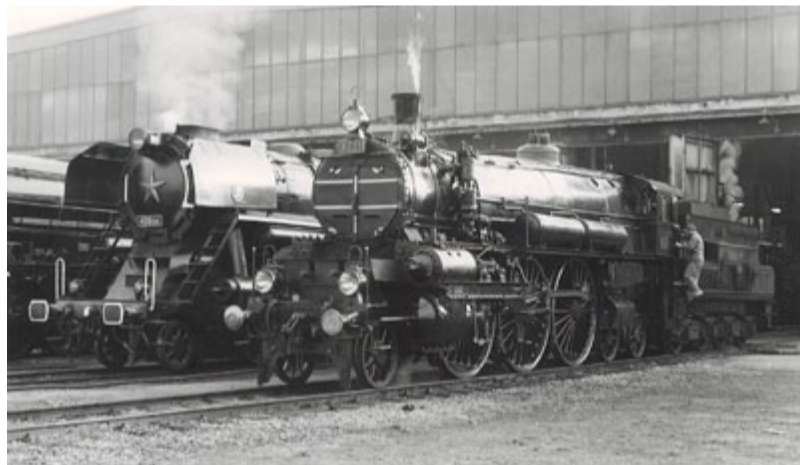
Jak známo, na akci „150 let ÖBB“ reprezentovala naše ČSD v Rakousku lokomotiva 498.106 s brněnskou posádkou, jelikož tento stroj Národního technického muzea (NTM) byl přidělen k provozu a údržbě od r. 1986 do tehdejšího lokomotivního depa Brno dolní. Tento stroj pak tedy jezdil celé pozdní léto 1987 v teplém stavu do Strasshofu (cca 25 km od Vídně), kde se o víkendech v srpnu až říjnu toho roku konaly přehlídky na bývalém seřadovacím nádraží. Tento způsob byl pak ostatně použit i na oslavách 150 let železnic u nás, které probíhaly v Horních Heršpících roku 1989. Kromě již vzpomínané 498.106 se akce účastnily i lokomotivy NTM 475.1142 a 354.1217, tehdy deponované v pobočném lokomotivním depu (PLD) Kolín. Ty byly vystaveny na výstavě v areálu dnes již neexistujícího depa Wien-Nord ve studeném stavu, i když sem přijely a odjely rovněž v teplém stavu.

Na začátku byl výběr strojů čtyři. Mělo to být pouze pro komunisty. Přihlásilo se jich osm, ale žádný neuměl ani trochu německy, což byla podmínka, protože žádný tlumočnick s četou nebyl delegován. Poté následovalo druhé kolo. Jenže jak to zabezpečit politicky?

Lokomotivní četa byla složená ze strojvedoucího, který se německy domluvil, a z topiče, který dělal politický dozor. Topič byl jinak strojvedoucí-instruktor a silný straník. Na akci četa podepsala na základě dobrovolnosti pracovní smlouvy, které se po ukončení akce musely vrátit – byla tam totiž klauzule,



Titulní strana knihy *Das Buch der Bahn*. Narodeninové vydání z roku 1987 této publikace ÖBB věnovaly 150. výročí zahájení železničního provozu na území Rakouska



Dvě parní krasavice v rakouském depu Strasshof. Vpředu 310.23 ÖBB, která u ČSD nesla označení 375.0, a za ní Albatros 498.106

že pracovní směna může trvat až 18 hodin v kuse. Většinou se odjíždělo v pátek odpoledne a návrat byl v pondělí v poledne. S četou vždy jel pracovník bývalého federálního ministerstva dopravy, který lokomotivní četu v pátek předal a v pondělí vyzvedl služební pasy, které jí byly přiděleny. Vypadaly jako normální cestovní pasy, ale na 1. straně byl nápis v ruštině „AB služobnyj“ a pak nebyla potřeba výjezdní doložka.

Zajímavé byly i prohlídky prováděné celníky a pohraniční stráží – většinou důkladně při cestě zpět. Ale jedenkrát i při cestě tam musel strojvedoucí otevřít dýmnicí. Marné bylo jeho vysvětlení, že je prázdná a že tam žádný moun není. Na opakovaný dotaz, proč se tak děje, mu bylo sděleno, že jeden starší celník již v důchodě tomu současně sdělil, že mezi protektorátem Čechy a Morava a Slovenským štátem se v azbestových pytlích zahrabaných do dýmnicního mouru převážely kartony cigaret. Koncem 80. let byly cigarety u nás proti Rakousku o dost lacinější. U nás byly tehdy nízké platy a poměrně nízké ceny, v Rakousku obojí vyšší.

Při jízdě zpět započaly kontroly až na našem území, ale v hraničním pásmu jinak běžně nepřístupném. Vlak musel zastavit na hlásce Pohansko, zde vedoucí směny pohraniční stráž (PS) odpojil úsekový odpojovač, zamknul ho, klíč si nechal u sebe, uzemňovací tyčí se dotkl troleje, poté vylezl na střežku vozu, dotkl se rukou troleje, načez na střežku vozu, dotkl se rukou troleje, načez na střežku vozu, resp. jeho nože, ozářen reflektorem.

Veškeré vlakové náležitosti v přeshraničním úseku provozovaly ÖBB, v jejich SJR (sešitový jízdní řád) není název hlásky uvedeno, pouze km zastavení. U rychlíků i osobních vlaků směr Hohenau km 78,9, u vlaku

existovaly tři vlaky služební pro zaměstnance ÖBB – vozmištrů, tranzitěří a celníci.)

V Břeclavi pak následovala celní prohlídka, trávající někdy půl hodiny, někdy ovšem i hodiny dvě. Vlak se musel přestavit na kolej bez troleje, poté přišli i příslušníci PS se psem, kterému strkali hlavu do plnicích otvorů vodní nádrže. Další vojáci měli tenké ocelové tyče, kterými píchali do uhlí. Nejméně dva celníci byli v budce; někdy se musel přelévat i olej v konvích. Velmi podrobně (jestli se prý nepřeváží nějaké protistátní tiskoviny) se věnovali vždy poměrně velkému balíku tiskovin – prospekty různých firem vyrábějících dopravní prostředky (Siemens, Brown-Bowery, SGP atd.).

Jednou před odjezdem z Wien-Nord přišel vedoucí posunu a přinesl četě dva časopisy s ženskými akty se slovy: „Vemte to chlapům v depu, to u vás nemáme.“ Při prohlížení tiskovin na tyto časopisy v prospektech dva celníci narazili a hned: „To je porno, to zabavíme, bude pokuta.“ Toto strojvedoucí odmítl, že to jsou jen obyčejné časopisy a ne porno. Zavolali proto vedoucího směny celníků, ten přišel, podrobně si v časopisech ženské prohlédl a říká podřízeným: „To není porno, ale umělecké fotografie.“ Na dotaz, proč to četa veze, tato odpověděla, že to chce dat chlapům do dílny, kde si takové věci vylepovali na stěnu nebo do skříněk. Před odchodem vedoucí směny celníků (člověk před důchodem) potichu strojvedoucímu řekl: „Ale slepice to jsou pěkné.“

Pokračování

Zdeněk Hájek
Foto: Archiv autora



Parní lokomotiva ČSD 498.106 na točném lokomotivním depu Strasshof (snímek z pozdního léta 1987)



Na shromaždišti depa Strasshof se setkaly lokomotivy – odpredu 498.106 ČSD, za ní 33.132 B&B (Dampflokotiven Betriebsgesellschaft Brenner&Brenner), vlevo GKB 671 (druhá nejstarší lokomotiva na přehlídce – z roku 1860), za ní GySEV 17 z roku 1885, 109.109 MÁV, dále MÁV 269 z roku 1870 a na poslední koleji 392 ÖBB z roku 1927. A před tímto strojem jsou vidět ještě další dvě lokomotivy 52 ÖBB (u ČSD 555.0)

Poděkování za projev lidské solidarity

Mezi vánočními svátky postihla našeho bývalého kolegu, strojvedoucího v důchodu, pana **Zdeňka Zajíce** z Lomnice nad Popelkou nepřijemná událost v podobě požáru bytu. Byl způsoben od svíčky na vánočním stromečku a byt se po něm stal neobyvatelným. A nejen to, náš kolega Zdeněk byl s popáleninami převezen do nemocnice. Poté mu bylo od města poskytnuto náhradní ubytování.

Rozhodli jsme se mu jeho situaci alespoň trochu ulehčit a uspořádat finanční výpomoc v jeho prospěch. Během měsíce ledna jsme vybrali 40 000 Kč, které jsme Zdeňkovi na začátku února předali. Chtěl bych touto cestou od Zdeňka předat poděkování všem, kteří pomohli a přispěli.

Za výbor základní organizace FS Turnov se s díky připojují a ještě jedno velké poděkování patří taktéž kolegům ze ZO Federace strojvůdců Mladá Boleslav, kteří se k naší výzvě připojili.

Za ZO FS Turnov Lukáš Vaněk



Jeden z našich únorových jubilantů – tanvaldský kolega Milan Mička na motorovém voze 843 005-0

ETCS přináší ve Švýcarsku prodloužení jízdních dob

Švýcarsko během uplynulých let změnilo své vlakové zabezpečovací zařízení, aby nic nestálo v cestě provozu zahraničních trakčních vozidel na švýcarské železniční síti. Téměř celá normálně rozchodná síť švýcarských železnic je s využitím stávajících venkovních návštěvdel opatřena evropským vlakovým zabezpečovacím úrovně ETCS L1 nebo ETCS L2 a pro provoz zde lze již využívat i drážní vozidla, která jsou vystrojena moderní verzí ETCS Baseline 3. Od změny jízdního řádu v prosinci 2019 se počet nových vozidel bez Signum/ZUB (starší systém zabezpečení) výrazně navýšil. Vlakové soupravy ICE 4 (DB), Girono a Flirt Leman Expres (SBB), Traverso (SOB) a také Regiolis (SNFC) jezdí nyní vedeny jen v režimu ETCS. Jejich palubní přístroje jsou vybaveny se softwarem ETCS na stupni Baseline 3 a pro tyto vlaky platí nyní na celé železniční síti ve Švýcarsku předpisy pro provoz s ETCS.

Počátkem letošního ledna profesní odborový svaz švýcarských strojvedoucích VSLF upozornil na velké s tím vznikající provozní těžkosti. Přísnější a místně nejednotná pravidla nutí k nutným redukci rychlosti, které je třeba respektovat, aby se předešlo nouzovému brzdění. To by totiž mohlo ohrozit cestující, kteří při vjezdu do stanice většinou již stojí a čekají na výstup, u patrových vozů dokonce často ještě na jejich schůdkách.

Pokud se vlak blíží k hlavnímu návštěvidlu bez komerčního zastavení a to se krátce před jeho dosažením změní z červené na zelenou, mohl by strojvedoucí při provozu se starším systémem ZUB tuto záležitost vyřešit zrychlením na 40 km/h. ETCS takové řešení neumožňuje. Jestliže není vložena do koleje předávaná smyčka (Loop), musí se vlak doslova plížit rychlostí 15 km/h, a to až do doby, než ho baliza u hlavního návštěvidla z této „osvobodí“. Teprve potom může začít svůj vlak zrychlovat. Tato časová ztráta činí podle údajů SBB tři až deset vteřin.

Také v případě vjezdu do stanice vzniká časová ztráta. Činí-li zde přípustná rychlost například 30 km/h, pak již zmíněný systém ZUB toleruje také 34 km/h. Byť to švýcarské dráhy SBB popírají, strojvedoucí informují, že ETCS již při 30,1 km/h bez předchozího varování vyvolá nouzové zabrzdění, a tak z tohoto důvodu musejí pozorně několik stovek metrů jezdit 28 až 29 km/h, tedy o 10 procent menší rychlostí.

Jestliže se vlak blíží k hlavnímu návštěvidlu v poloze stůj nebo v hlavovém nádraží k zarážedlu, musí strojvedoucí brzdící křivky dopod stanovené přístrojem ZUB dodržovat až k místu zastavení a je při už jen malém překročení varován. Jestliže to bylo například u staničního nástupiště zapotřebí, mohl se rychlosti méně než 10 km/h pomalu přibližovat blíže k návštěvidlu. V provozu s ETCS musí strojvedoucí dodržovat křivky až na pouhých 15 km/h a může se pak pod touto hranicí blížit k návštěvidlu nebo zarážedlu. Problém spočívá v tom, že strojvedoucí nezná přesný začátek limitu 15 km/h. Krátce předtím, ovšem s nejdůležitějším odstupem a pouze na displeji ETCS, je mu oznámeno, že na koleji je zlom rychlosti neznačen. Zbytková vzdálenost až k tomuto bodu závisí přitom od přesnosti u ETCS již po léta problematického určování polohy.

Strojvedoucí musí v první řadě sledovat venkovní návštěvidla a ne jen stálo pozorovat displej, dokud se zobrazí limitující hranice 15 km/h. Musí proto rychlost dříve zmírnit a dodržet 15 km/h, aby neriskoval nouzové zabrzdění.

Podle informací strojvedoucích mohou tyto časové ztráty v součtu dosáhnout až 30 vteřin. Následky pro celou trať, například v provozu v blízkosti měst, kde je i příměstská železniční doprava, je možné jen odhadovat. Pro stabilní jízdní řád tím odpadají i potřebné rezervy. Z tohoto je ale zřejmé, že takové nežádoucí situace mají vliv na přesnost a dodržování jízdního řádu. Švýcarské SBB sice hovoří o zpoždění jen cca 20 vteřin a ubezpečují, že přípoje jsou přesto zaručeny, jenže při krátkých časech na přestup nebo v případě zpoždění může zvláště při taktové železniční dopravě být i taková ztráta času pro cestující ve výsledku docela rozhodující.

V protikladu k dřívějšímu provozu v režimu systému ZUB nedosahuje kontrolní křivka ETCS až k úplnému zastavení. Vytváří se tak zbytečné riziko. Ztratí-li strojvedoucí v nevýhodné fázi, například při rychlosti 15 km/h, schopnost ovládat vozidlo, může nebrzděný vlak pokračovat v jízdě a v případě hlavového nádraží narazit do zarážedla, což by u vlaku osobní dopravy mohlo mít fatální následky. Společnost SBB uznala, že tento problém je třeba řešit se vši vážností a pracuje se na tom, aby rizika byla odstraněna.

-en/mr- (s použitím Schweizer Eisenbahn-Revue 01/2020)

I vy jste zváni na country bál do Čerčan!

Všechny kolegyně a kolegy si dovoluujeme srdečně pozvat na **17. Country ples Železničářů Posázavského Pacifiku do Čerčan**. Přijďte se s námi setkat neformálně, nad rámec vztahů pracovních a posílit tak přátelské vazby napříč zaměstnavateli, profesními i odborovou příslušností.

Všichni drážní zaměstnanci mají nárok na zlevněnou vstupenku, místa k sezení doporučeno rezervovat dle informací na plakátku. Těšíme se na vás!

Za organizátory Martin Liška, strojvedoucí PP Čerčany

Srdečně zveme na 17. COUNTRY PLES

Železničářů Posázavského Pacifiku

V sobotu 4. 4. 2020 od 20.00 hod. v sále Kulturního domu Čerčany

k tanci a poslechu hraji Bessoni!

...oblíbená taneční vystoupení - soutěž o hodnotné ceny - večerní slosování - pro všechny hosty připraven malý dárek...

Vstupné: 150,- Kč / zlevněné 120,- Kč
(Slevu získají všichni železničáři se služebním průkazem (ČD, ČDC, SZ) a také všichni, kteří přijedou na ples vlakem (platná jízdenka ČD).
Předprodej vstupenek není řízen - závažnou rezervací místa k sezení prosím proveďte na e-mailu m.foxik@seznam.cz, nebo t.č. 774262045.

Oděv neformální, country kostým doporučen.
Zaboupením vstupenky na místě nezabývá hostům nárok na konkrétní místo k sezení.
Všechny informace o akci naleznete na výše uvedených kontaktech.
Více informací o činnosti spolku získáte na www.posazavsky-pacifik.cz, nebo na facebooku.

Partneři akce jsou:

Společenská rubrika

V lednu letošního roku odešel do invalidního důchodu náš kolega, kamarád a bývalý člen prezidia FSCR a bývalý předseda naší ZO, strojvedoucí ČD pan **Ladislav Kula**. Děkujeme Ti za dlouholetou práci na železnici a vše co jsi udělal pro Federaci. Přejeme ti jen to nejlepší, spokojenost a především trošku toho zdravíčka. Výbor a všichni členové základní organizace FS Frýdek-Místek

Šestého února oslavil významné životní jubileum 70 let kolega ve výslužbě **Josef Kopecký** a 17. února slavil významné životní jubileum 50 let náš kolega a předseda základní organizace FS Tanvald **Milan Mička**. Výbor a členové tanvaldské ZO Federace strojvůdců jim přejí do dalších let vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a pohody.



Ve druhé březnové dekádě oslaví sedmdesáté narozeniny další ex-pražský strojvedoucí, v současnosti člen Klubu odložených strojvůdců v Lysé nad Labem a nečinný turista, pan kolega **Václav Musil**. Milý Václave, přejeme Ti do dalších let spokojenost a hlavně dobré zdraví a dostatek energie, abys mohl pokračovat v poznávání naší krásné země. Za Klub Jaroslav Krupička

Dvacátého března bude slavit významné životní jubileum 70 let náš kolega ve výslužbě, pan **Stanislav Janáček**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Čerčany mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí osobní spokojenost, pohodu a především zdraví.

Měsíc únor byl významným pro naše tři kolegy ze základní organizace FS Turnov. Dne 3. 2. by velkou oslavou, nebýt suchého února, přivítal svoji první čtyřicetku předseda naší ZO, pan **Hubert Pacík**, 6. 2. ho následoval pan **Václav Sajbt**, který se narodil před šedesátí lety, trojici oslavenců uzavřel významným životním milníkem padesátí let pan **Petr Tausig**, člen revizní komise, který ho oslavil 14. 2. a který se ve slavení určitě nenechal jakkoliv omezit suchým únorem. Naším jubilantům přejí všechno nejlepší do dalších let, hlavně spoustu zdraví a štěstí, kamarádi a kolegové, strojvedoucí z Turnova.

Na přelomu roku odešli do důchodu naši kolegové **Bohumil Veselý** a **Roman Pilař**. Chceme jim tímto popřát, ať si důchod ve zdraví co nejdéle užijí. Kolegové a výbor FS Rumburk

V měsíci březnu oslavil své 50. narozeniny let náš jihlavský kolega **Libor Hájek**. Do mnoha dalších let mu přejí pevné zdraví, mnoho štěstí a životní pohodu členové základní organizace Federace strojvůdců Jihlava.

Dne 26. března oslaví krásných 60 let věku pan **Miroslav Piterka**, kolega strojvedoucí u ČD Cargo a člen výboru ZO Federace strojvůdců Šumperk. I když na takové číslo zdaleka nevypadá, výbor a všichni členové mu přejí především pevné zdraví, hodně štěstí a pohody v práci i v soukromém životě. V neposlední řadě mu jako vášnivému cyklistovi přejeme také hodně kilometrů bez nehod v našich jesenických horách. P.S.: Konečně se trošku zaplní lednice v kanclu!



Dne 8. února se v restauraci U Lenina v České Třebové konal již 17. ročník turnaje v mariáši, na kterém si 24 hráčů připomnělo již dvacet let od úmrtí našeho kolegy a kamaráda Jaromíra Horyny. Za uspořádání tohoto turnaje patří velký dík emeritnímu strojvedoucí Jindrovi Burcalovi. Atmosféra byla vynikající, o občerstvení, pitný režim a přípitky se ke všeobecné spokojenosti zasloužila obsluha této restaurace.

Výbor českořebovské základní organizace Federace strojvůdců děkuje všem, kteří se podíleli na přípravě i všem hráčům a kibicům za vzpomínku na bývalého kolegu.

V měsíci březnu měla základní organizace FS Meziměstí dva jubily. Dne 2. 3. oslavil první padesátku kolega **Luboš Páslér**, strojvedoucí ČD Cargo, a brzy poté, hned 4. 3. slavil šedesátku kolega **Petr Škarda**, strojvedoucí ČD. Oba jsou bývalí předsedové této ZO Federace strojvůdců. Přejeme jim všechno nejlepší do dalších let, hlavně zdraví, pohodu a životní optimismus. Výbor a členové ZO FS Meziměstí

V letošních jarních měsících slaví své krásné jubileum kolegyně **Lada Pouková**, 55. narozeniny strojvůdce **Libor Chaloupka**. Oběma přejeme do dalších let hodně štěstí, pevné zdraví a pohodu v profesním i soukromém životě. Kolegové a kamarádi ze základní organizace FS Česká Třebová

Dne 27. února tohoto roku odpracoval poslední směnu na dráze a tím ukončil svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD Cargo a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace FS, pan **Josef Šembera**. Za odvedenou práci chceme tímto Pepovi poděkovat a do dalších let na zasluženém odpočinku popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To vše mu přejí všichni ze ZO Federace strojvůdců Chomutov.

V měsíci březnu oslaví životní jubileum 55 let naši kolegové ze základní organizace FS Mladá Boleslav. Dne 19. 3. **Jan Macoun**, 21. 3. **Zdeněk Čerňovský** a 28.3. **Vladimír Jaček**, všichni strojvedoucí ČD Cargo. Do dalších let pohodu, spokojenost a hlavně pevné zdraví přeje výbor a všichni členové mladoboleslavské ZO Federace strojvůdců.

Mezi našimi jubily je rovněž trojice kolegů ze základní organizace FS Děčín. Svoji první padesátku slaví 18. března **Tomáš Petržilka** a 23. 3. **Rudolf Hanuš**. Rovnou čtyřicetku slaví v posledním březnovém den **Roman Babušík**. Všem oslavencům blahopřejí a jen to nejlepší do dalšího spokojeného života, především hodně zdraví, přejí výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců.

V březnu slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: sedmdesát let 3. března **Josef Havelka** a šedesát let 2. března **Vratislav Kracík**. K těmto významným životním výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Dne 17. března oslaví své 60. narozeniny kolega **Zdeněk Zhýbala** ze základní organizace Ostrava-Cargo. K jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let jen to nejlepší, spokojenost a hlavně zdraví přejí kolegové z jeho ZO.

Koncem měsíce března oslaví 50 let strojvedoucí Českých drah, pan **Vít Kocek**. Hodně zdraví a štěstí doma i v zaměstnání přejí kolegové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Valašské Meziříčí.

Druhého ledna oslavil 55. narozeniny náš kolega strojvedoucí ČD, pan **Aleš Čunát**. Dalším naším pětapadesátíkem je kolega vozmistr ČD, pan **Pavel „Oldo“ Hlaváček**, který oslavil své narozeniny 14. března. Výbor ZO FS Plzeň spolu s kolegy a kamarády oběma jubilantům přeje do dalších let vše nejlepší, především hodně zdraví a pohody.

Poslední rozloučení

Dne 16. února 2020 nás náhle opustil ve věku 70 let, náš kolega a kamarád, pan **Bohumil Stránský**, bývalý strojvedoucí a člen turnovské ZO Federace strojvůdců. Celý profesní život působil pod turnovskou „vlajkou“, nejprve u ČSD, posléze u ČD a svoji kariéru zakončil na nákladní vozbě u společnosti ČD Cargo. Poslední rozloučení s Bohoušem proběhlo 21. února ve smuteční síni v Turnově.

Prosíme všechny, kteří ho znali, aby mu společně s námi věnovali vzpomínku.

Výbor a ostatní kolegové ze ZO FS Turnov

Hluboce zarmoucení oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega **Miloslav Štus**. Zesnul náhle 26. února 2020 ve věku 63 let. Věnujeme mu společně naši tichou vzpomínku.

Děkují výbor a členové ZO FS Nymburk.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz
Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Míkolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.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

