

● Na železnici byla přijata další opatření související s koronavirovou epidemií ... str. 1, 2 a 3 ● Přibližujeme obsah a praktické dopady dohod o částečné nezaměstnanosti u společností České dráhy a ČD Cargo ... str. 1 a 2 ● U JHMD úspěšně završeno kolektivní vyjednávání ... str. 1 ● Uplynul rok od mimořádné události v železniční stanici Brno hlavní nádraží – trojice článků od našich kolegů ... str. 2 ● V Parlamentu ČR o evropském vlakovém zabezpečovači ETCS ... str. 3 ● Za Husáka na železniční oslavy v Rakousku – druhá část zajímavého vzpomínání strojvedoucího ve výslužbě Zdeňka Hájka ... str. 4 ●

číslo 7

15. dubna 2020
ročník 73



Zájmy strojveduce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVEDOUČŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Dohoda o částečné nezaměstnanosti – mimořádný krok v době stavu nouze

V poslední březnový den pozdě odpoledne byla završena po několik dnů trvající jednání mezi vedením akciové společnosti České dráhy a představiteli jedenácti odborových centrál působících na železnici. Předmětem tohoto pro obě zainteresované strany náročného jednání byla ustanovení dohody o výši náhrady mzdy v době částečné nezaměstnanosti, která musí být v takovém případě vždy uzavřena v souladu s ustanovením § 209 zákona č. 262/2006 Sb., tedy zákoníku práce.

Jednání inicioval management národního dopravce, a to v reakci na mimořádně těžké dopady, jež má na železniční provoz v posledních týdnech koronavirová pandemie a s tím související stav nouze vyhlášený v naší zemi vládou České republiky. Objektivně posuzováno, výpadek na příjmech z přímých tržeb z jízdného a snížení objemu výkonů objednavateli, tj. ministerstvem dopravy a kraji, přináší Českým drahám velké ekonomické ztráty, což by bez využití § 209 zákoníku práce mohlo vést až nutnosti zavedení institutu hromadného propouštění.

Uzavřít dohodu v tak citlivé záležitosti, jako je částečná nezaměstnanost a s tím spojená snížená výše odměny vyplacené zaměstnanci, je pro každou odborovou organizaci jednou z nekomplikovanějších výzev. A to především proto, že k jejímu řešení nelze přistupovat jinak než s vědomím, že každý po těchto jednáních dosažený výsledek, dokonce ani při dobré vůli nemůže být obecně považován za veskrze optimální.

S autentickým plným zněním dnes uzavřené dohody se seznámíte nejen u nadřízených na svých pracovištích, ale z prezidia FSČR ji také v elektronické formě rozešleme do všech našich základních organizací. Proto zde v bodech uvedeme anebo stručně komentujeme alespoň její zásadní části.

Dohoda konstatuje, že lze předpokládat, že omezení poptávky po službách ČD a po využívání drážních vozidel ČD bude dočasně, byť prozatím nelze stanovit dobu trvání tohoto omezení. Z důvodu omezení této poptávky nemůže zaměstnavatel od 1. dubna 2020 přidělovat některým zaměstnancům ČD práci v rozsahu stanovené týdenní pracovní doby. Proto od téhož dne došlo na straně zaměstnavatele k naplnění předpokladů pro uplatnění institutu částečné nezaměstnanosti. Ten se týká zaměstnanců, o kterých vedení ČD rozhodne s ohledem na provozní potřeby, že jsou dotčeni částečnou nezaměstnaností.

ČD vytvoří seznam takto dotčených pracovních míst, v členění podle zaměstnání a pracovišť, který bude předán všem odborovým organizacím. Dotčeným zaměstnancům náleží překážka v práci v podobě

částečné nezaměstnanosti ve smyslu ustanovení § 209 zákoníku práce a ustanovení této dohody. Zaměstnavatel bude dotčené zaměstnance o vzniku překážky informovat prostřednictvím e-mailu, pošty, SMS či jinou vhodnou formou, přičemž bude vyžadovat zpětnou odezvu. Dotčení zaměstnanci od oznámení do doby dalšího sdělení nejsou povinni docházet do místa výkonu práce. Po oznámení o změně (nejméně 24 hodin předem) jsou povinni se dostavit do místa výkonu práce ode dne stanoveného ze strany zaměstnavatele. Pokud bude práce dotčených zaměstnanců potřebná z části, bude s nimi z hlediska jejich zapojování do výkonu práce zacházeno ve všech podstatných ohledech rovným způsobem, včetně toho, aby zbývající práce byla mezi ně pokud možno rovnoměrně rozvržena. V případě krácení směn z důvodu změny pravidelného rozpisu směn (rozpis platné do doby účinnosti této dohody), se doba, o kterou je směna krácena, považuje též za dobu částečné nezaměstnanosti.

Pro vyloučení pochybností, pokud dojde u dotčeného zaměstnance ke kolizi překážky v práci na straně zaměstnance (např. dočasná pracovní neschopnost, nařízená karanténa, ošetřovné, otcovská, mateřská/rodičovská dovolená) s překážkou v práci v podobě částečné nezaměstnanosti, má v případě zaměstnance přednost překážka v práci na straně zaměstnance. Pokud dojde ke kolizi dovolené s překážkou v práci v podobě částečné nezaměstnanosti, má přednost dovolená.

Dále bylo dohodnuto, že zaměstnavatel je oprávněn samostatně měnit, doplňovat, rozšiřovat či zužovat okruh dotčených zaměstnanců s ohledem na provozní potřeby ČD. O těchto změnách bude následně informovat pravidelným reportem příslušné odborové organizace, a to na centrální i místní úrovni.

Další body dohody stanoví, že dotčeným zaměstnancům bude v době trvání částečné nezaměstnanosti poskytována náhrada mzdy ve výši 70 % průměrného výdělku dotčeného zaměstnance. Zaměstnavatel se zároveň zavazuje uplatnit veškerá opatření vlády ČR (včetně výše náhrady mzdy) či jiného ústředního orgánu státní správy, pokud budou pro zaměstnance výhodnější než v přijaté dohodě. Zaměstnavatel se za účelem vyplácení co nejvyšších náhrad mezd zaměstnancům, ale i s ohledem na vlastní hospodaření zavázal aktivně usilovat o zajištění finanční podpory ze strany orgánů veřejné moci v době částečné nezaměstnanosti. Odborové organizace se zavazují zaměstnavatele v tomto úsilí maximálně podpořit.

Dohoda byla uzavřena na dobu určitou do 30. dubna 2020. Smluvní strany se

dohodly, že budou v dobré víře jednat o jejím případném prodloužení nebo zkrácení platnosti s respektováním aktuálního stavu v České republice a ve světě ke dni sjednaného data skončení dohody.

Vážené kolegyně a kolegové, Česká republika, celá naše společnost a tím také železnice, která je páteří jejího dopravního systému, se nyní nachází v situaci, kterou nikdo z nás vlastně ještě nezažil. Mnohá opatření, která jsou nyní uváděna v platnost, jsou bolestivá a krajně nepřijemná. Žijeme v čase zvýšeného stresu a obav o zdraví své i našich blízkých. Přes tyto těžké momenty se ovšem snažme myslet

i na svoji budoucnost. Jsme přesvědčeni, že právě i uzavřená dohoda, o které jsme vás zde informovali, patří k momentům, jež přispějí k tomu, aby svoji budoucnost měly i České dráhy jako váš zaměstnavatel a významný poskytovatel veřejné služby občanům této nyní těžce zkoušené země.

Přejeme vám všem samozřejmě především zdraví, ale také pevné nervy a v neposlední řadě, i přes všechny stávající problémy, pokud možno i vždy tolik potřebný optimismus a životní energii.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR
Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

pro zaměstnance, tak pro společnost ČDC s cílem zachovat zaměstnanost.

Výsledkem jednání je tedy dohoda o podmínkách částečné nezaměstnanosti dle paragrafu 209 ZP (zákoníku práce), která vstoupila v platnost společně s novou PKS 2020/21 dne 1. 4. 2020 na dobu tří měsíců (do 30. 6. 2020). Tato dohoda umožňuje zaměstnavateli využít institutu částečné nezaměstnanosti u projednaných zaměstnanců s náhradou mzdy ve výši 70 %. Kromě tohoto zmíněného opatření platí po celou dobu PKS 2020/21 v platném znění. Pokud by bylo i po tomto datu potřeba využívat částečné nezaměstnanosti, budou na konci tohoto období probíhat další jednání o podobě tohoto opatření.

Počty zaměstnanců, kterých se toto opatření dotkne, společně s detaily provedení na jednotlivých pracovištích, budou projednávány s místně příslušnými základními organizacemi FSČR. Celkové dopady, počty a opatření pak budou pravidelně projednávány vedením společnosti se zástupci odborových centrál na společných jednáních v průběhu celé mimořádné situace. Pakliže se najdou zaměstnanci, kteří by se hlásili dobrovolně k aplikaci částečné nezaměstnanosti z osobních důvodů, je potřeba tento záměr oznámit zaměstnavateli prostřednictvím své ZO a pokud to bude možné, zaměstnavatel bude k takové žádosti přihlížet při plánování práce na daném pracovišti. A pokud tomu nebudou bránit jiné důvody, tak takové žádosti vyhová.

Znovu také upozorňujeme, že až do odvolání nouzového stavu vyhlášeného vládou ČR jsou pozastaveny zdravotní prohlídky a periodické ZOZ (přezkoušení). Pokud se někomu stane, že mu v současné době nějaké prohlídky nebo přezkoušky propadnou, je jejich platnost automaticky prodloužena o dobu trvání nouzového stavu a jejich obnovení proběhne až po odeznění této situace. Konkrétní detaily budou předmětem dalších jednání.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR
David Votroubek, člen prezidia FSČR



Místo na trati nedaleko Tochovic, kde se dvěma našim kolegům ze základní organizace Federace strojvedoucích Blatná podařilo zabránit mimořádné události s pravděpodobně velmi závažnými následky. Situaci na trati obrazově zdokumentoval kolega Jiří Maroušek

Zabránili nehodě

Zpráva o tomto incidentu proběhla všemi sdělovacími prostředky. Dne 24. března krátce po šestnácté hodině v km 41,400 mezi stanicemi Milín a Tochovice na trati č. 200 Beroun–Protivín zastavil osobní vlak č. 7912 (Regionova 814/914) před betonovými sloupky a kameny nastrážnými na koleji. Strojvedoucí Jiří Maroušek z OCP Západ, PP Blatná tak zabránil takřka jistému vykolčení a možnému ohrožení života a zdraví přepravovaných cestujících i svého a také vysoké materiální škodě. Kolega Maroušek k dotazu redakce Zájmu strojveduce sdělil, že podíl na zabránění nehodě měl strojvedoucí Vlastimil Šilhavý z téhož pracoviště, který stejným místem projížděl s vlakem č. 7915, kdy na kolejích již bylo několik kamenů.

Při křížování obou vlaků v Milíně na tuto okolnost kolegu upozornil. Policisté při rozsáhlé pátrací akci zadrželi dvě podezřelé osoby, proti nimž již byly zahájeny úkony trestního řízení. Podle vyjádření mluvčí Policie ČR bylo motivem tohoto nebezpečného skutku zkratkovitě jednání bez určitého záměru.

Velké poděkování za příkladný výkon služby a profesní kolegiální patří oběma našim kolegům strojvedoucím.

Poděkování si samozřejmě zaslouží i policisté z Územního odboru Policie ČR v Příbrami, kteří v krátké době pachatele tohoto nebezpečného jednání zadrželi.

Vladimír Selucky

Kolektivní smlouva u Jindřichohradeckých místních drah

Jindřichohradecké místní dráhy, zastoupené statutáři ředitelem této akciové společnosti ing. Borisem Čajankem, a odborová organizace Federace strojvedoucích České republiky, zastoupená prezidentem Jaroslavem Vondrovicem, podepsaly ve smyslu ustanovení § 22 a násl. zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce a ve smyslu zákona č. 2/1991 Sb., o kolektivním vyjednávání v platném znění, kolektivní smlouvu na rok 2020.

Přes všechny obtíže současné doby a od toho se odvíjející nejistý rozsah

dopravní obslužnosti v následujícím období se díky korektnímu a rozumnému přístupu obou zúčastněných stran podařilo dohodnout kolektivní smlouvu (KS) na další rok. KS přináší zaměstnancům mzdový růst zaručený platným „Memorandem“ a odpovídající současným ekonomickým možnostem zaměstnavatele. V oblasti odměňování je nově zavedena motivační složka osobního ohodnocení. Pro rok 2020 jsou připraveny k realizaci organizační změny vedoucí

ke zřízení odštěpných závodů v rámci jednoho, tedy stávajícího, právního subjektu JHMD a.s.

Mimo jiné je také, v reakci na současné dění ohledně nákazy Covid-19, zakomponována do KS povinnost zaměstnavatele vybavit po dobu krizového stavu zaměstnance odpovídajícími ochrannými prostředky. Logicky pak ovšem také povinnost zaměstnance je používat.

Josef Bock
člen prezidia FSČR

Několik rad k částečné nezaměstnanosti u ČD Cargo

V současné době se začíná na většině pracovišť rozvíjet opatření 0005/2020 O10 týkající se částečné nezaměstnanosti dle paragrafu 209 zákonníku práce (ZP). Proto se pokusím sepsat několik rad, návrhů postupů a pravidel pro aplikaci tohoto opatření.

Obecně lze říci, že využití institutu částečné nezaměstnanosti by mělo předcházet vybraní veškeré převedené dovolené z loňského roku, po dohodě i vyčerpání patřičné části letošní dovolené a maximální možné vyčerpání banky náhradního volna za práci přesčas a práci ve svátek. Výjimkou z tohoto by měli být zaměstnanci, kteří dobrovolně požádají o aplikaci částečné nezaměstnanosti ve větším rozsahu, a vedoucí zaměstnanci jednotek organizační struktury (JOS) by tímto žádostem měli v maximální možné míře vyhovět.

Před samotnou aplikací opatření 0005/2020 by mělo ze strany JOS proběhnout projednání s místně příslušnou odborovou organizací s označením konkrétních výkonů dotčených a označených jako částečná nezaměstnanost. Projednání pouze dokumentů s 1. změnou PKS a samotného opatření 0005/2020 bez konkrétních případů použití institutu částečné nezaměstnanosti nelze považovat za splnění povinnosti řádného projednání.



Na snímku Marka Poláčka je motorový vůz ČD 854 012-2 (Zuzka) v železniční stanici Znojmo

Zaměstnanci s pevným rozvržením pracovní doby (se směnářem)

Tito zaměstnanci musí, tak jako vždy v případě jakékoliv změny, dostat aktualizované směnáře na zbytek vyrovnávacího období. Takový směnář je možné, dle opatření, zaměstnanci změnit 5 dní před začátkem kalendářního měsíce (s možnou dohodnutou výjimkou pro měsíc duben). Ve směnářích musí být označeny směny, které budou s překážkou v práci dle paragrafu 209. Po dohodě je samozřejmě možné do směnářů naplánovat i čerpání dovolené či náhradního volna, které by mělo mít před institutem částečné nezaměstnanosti přednost.

Zaměstnanci letmo (informativní rozvrhy směn)

Těmto zaměstnancům lze naplánování směny označené překážkou v práci oznámit minimálně 48 hodin před začátkem této směny. V případě potřeby zrušení nástupu

a jeho označení překážkou, anebo naopak obsazení směny a tak jejího vyjmutí z institutu částečné nezaměstnanosti v době kratší než 48 hodin, může zaměstnavatel zaměstnance požádat o takovou změnu. Zaměstnanec dle vlastního uvážení může zaměstnavateli vyhovět a v takovém případě mu v případě dohody o „změně nástupu“ náleží všechny příplatky vyplývající z flexibility dle platné PKS.

V žádném případě nelze institut částečné nezaměstnanosti využívat paušálně k doplňování normy pracovní doby při měsíční účetní uzávěře a tedy bez vědomí zaměstnance, kdy a v jakém rozsahu je pro něj institut částečné nezaměstnanosti plánován a uplatňován.

V případě dalším dotazů či požadavků na upřesnění mě neváhejte kontaktovat.

David Votroubek
člen prezidia FSCŘ



Snímek Hektora T435 003, v. č. 4363, vyrobeného v r. 1959 v ČKD Praha. „Na tomto stroji jsme v rámci nymburského depa měli i my možnost vykonávat svoji službu. Nyní jsem tento stroj zachytil v žst Nymburk. Zřejmě je zapůjčen podniku EŽ,“ napsal k pořízenému záběru spolupracovník naší redakce, kolega Jaroslav Krupička

Opatření ČD k plánování směn a stanovení norem odpracovaných hodin při redukci výkonů – Covid-19

Ve vybraných provozních jednotkách, stanovených ředitelem odboru provozu osobní dopravy, došlo s platností od 1. dubna 2020 do odvolání ke změně plánování směn a ke změně plnění normy pracovní doby za kalendářní měsíc.

Ve všech provozních jednotkách jsou v aplikaci APS všichni strojvedoucí, včetně strojvedoucích v turnusu, zařazeni do pracovního režimu letmo – individuální rozvržení pracovní doby.

Každý strojvedoucí musí za kalendářní měsíc odpracovat normu pracovní doby, a to 154 h 17 min za 30 dní, nebo 159 h 26 min za 31 dní, v režimu tohoto opatření nebude dočasně uplatňován bod č. 9,

Přílohy č. 1 PKS 2020.

Měsíční norma se skládá:

- z hodin za odpracované směny,
- z hodin za nepracovní stavy,
- nově z hodin za nepracovní stav „Náhrady mzdy 70 % částečná nezaměstnanost“; druhový znak 3080.

S platností od 1. dubna 2020 budou v určených jednotkách plánovány směny každému strojvedoucímu na normu minimálně 108 h a větší za 30 dní a minimálně 111 h 36 min a větší za 31 dní.

Strojmistři a určení pracovníci průběžně kontrolují plnění stanovené normy.

Na naplánované směny lze udělit volno a to v následujícím pořadí:

1. hodiny z převedené dovolené z roku 2019,
2. hodiny z fondu přesčasové práce,
3. hodiny z nové dovolené udělené na žádost zaměstnance.
4. hodiny z nové dovolené určené zaměstnavatelem podle schváleného plánu dovolených.

Z důvodů eliminace dopadů do zaměstnanosti v profesi strojvedoucí zaměstnavatel umožní zájemcům o čerpání hodin nepracovního stavu „Náhrada mzdy 70 % částečná nezaměstnanost“ v rozsahu vzájemné dohody po dobu platnosti tohoto opatření.

Zaměstnavatel může nabídnout v případě provozní možnosti zájemci dočasně přeložení do místa jiného výkonu práce, např.

nedotčeného tímto opatřením či v případě zvýšené personální potřeby z důvodů nemocí, OČR apod.

Zaměstnavatel dále nabídne v souladu s provozní potřebou a kvalifikací zaměstnance dočasně jinou práci v souladu se zněním zákonníku práce (převedení na jinou práci).

Zaměstnavatel na pracovištích, kde bude uplatňována částečná nezaměstnanost, nebude využívat další zaměstnance v rámci sjednaných dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr (dohoda o pracovní činnosti a dohoda o provedení práce), pokud tento výkon nebude nutný pro udržení kvalifikačních předpokladů, a současně na tato pracoviště nebude nově přijímat ani zařazovat nové zaměstnance.

Před koncem kalendářního měsíce zadají strojmistři zaměstnancům, v aplikaci APS v kartě nepracovní stavy na dny volna, druhový znak 3080 podle klíče 1 den = 5 h 9 min.

Případně hodnotitel při hodnocení doplní „směnu z ruky“ v potřebné délce do 12 h s druhovým znakem 3080, nebo k plánované směně přidá další část směny o potřebné délce a doplní druhovým znakem 3080. Pozor, délka směny nesmí překročit 13 hodin.

Připraveno s použitím
Opatření ředitele O18 č. 8/2020

Cestové nebo odjezdové? Aneb od bdělosti k bělosti

Navazují na článek Rok od nehody v Brně a článek Nejdřív se musí splnit ustanovení předpisu a teprve potom mohou jezdit vlaky otištěné na jiném místě tohoto vydání ZS.

Na rozdíl od řady jiných závěrečných zpráv (ZZ) Drážní inspekce, které jsou zpracovány velmi pečlivě a objektivně, nelze toto říci o Závěrečné zprávě o výsledcích šetření mimořádné události č. j. 6-842/2019/DI, která pojednává o vážné nehodě z 5. března 2019 v Brně hl. n. – srážce vlaků č. 4708 a č. 4711.

Stejně jako autoři jmenovaných článků, tak i dlouhá řada kolegů, s nimiž jsem o závěrečné Drážní inspekce (DI) uvedených v citované ZZ hovořil, s nimi nesouhlasí. Závěr DI o tom, že porušení článku č. 2960 vnitřního předpisu provozovatele dráhy D1 (Dopravní a návěstní předpis) ze strany výpravčího nemělo příčinnou souvislost s následným nehodovým dějem, považují za naprosto neobjektivní. Naopak. Tato okolnost byla prvním článkem řetězu, na jehož konci byla srážka dvou elektrických jednotek řady 560.

Dalším článkem pomyslného řetězu je neexistence přenosu návěstí na návěstní opakováči. Tedy nedokonalá funkce vlakového zabezpečovače, kdy strojvedoucí obsluhuje pouze tlačítko bdělosti. Údajná změna k lepšímu prý nastane v roce 2023. Vskutku dobrá útěcha! Když už nemáme potřebnou techniku, tak ji má zastoupit člověk. Jenže to je ten pověstný lidský činitel, který je omylný a navíc s ním musíme patřičně šetřit...! I za každou cenu.

To jsme ostatně poznali už v neděli 8. června 2008, kdy se v Brně hl. n. v 15.05 hod. srazily osobní vlaky č. 4722 a č. 4608. Při bočním najetí vykoljeřily dva vozy řady Bdmtee vlaku č. 4608 a naštěstí došlo jen k jednomu lehkému zranění. Už tehdy vlaky z nástupišť nevypravovaly výpravčí. To ještě byli výpravčí v režii Českých drah, tento „racionalizační krok“ jde na jejich vrub. Federace strojvedoucích ČR s tímto opatřením nesouhlasila, její varování však nebylo vyslyšeno. Viz i článek Tak pánové, stýdte se, pokud jste toho ještě schopni!

a článek Ostuda větší než Brno, zveřejněné v č. 12/2008 Zájmů strojvůdce (možno přečíst na www.fscrcz.cz, Zájmy, archiv).

Do zmíněného řetězu zdánlivě nesouvisejících okolností je potřeba zařadit i systém kontrol prováděných na pracovištích provozovatele dráhy i dopravců vedoucími pracovníky nebo zaměstnanci vyčleněnými pro tento účel. Výpravčí, který porušil článek č. 2960 předpisu D1, byl od září 2018 do vzniku MU dne 5. 3. 2019 celkem 8x kontrolován, tedy nejméně 1x měsíčně. Žádná závada nebyla nikdy zjištěna... Formálnost těchto kontrol je více než zřejmá. Ale v ZZ Drážní inspekce je konstatováno, že provozovatel dráhy (tehdy SŽDC, s. o.) po MU žádná opatření nepřijal. No jistě, jeho přijetí by se rovnalo přiznání chyby nebo chyb... a tak proč riskovat případné potrestání!

Co jiného nabízí ještě k polemice Závěrečná zpráva Drážní inspekce? Především to, že DI nevyžila práva daného jí ustanovená § 53e odst. 1 zákona o dráhách a nevydala bezpečnostní doporučení, na které by podle § 53e odst. 4 téhož zákona musel reagovat Drážní úřad nebo jiný správní orgán. Formulace v části 6 ZZ, že Drážní inspekce „... dává Drážnímu úřadu na zvážení...“ je naprosto bezzubým pokusem něco ovlivnit. Na „zvážení“ nemusí nikdo reagovat, na bezpečnostní doporučení ano.

Naprosto neuvěřitelná je však „štábní kultura“ předmetné ZZ č. j. 6-842/2019/DI. Na str. 3 ZZ je uvedeno „... nerespektování návěstí Stůj hlavního (cestového) návěstidla Lc 4...“. Na str. 12 a 26 je uvedeno „... odjezdové návěstidlo Lc 4...“. Někdo si zde plete dojmy a pojmy. Ve Staničním řádu žst Brno hl. n. je návěstidlo Lc 4 uvedeno jako cestové. Na str. 14 ZZ se dovidáme, že strojvedoucí vlaků 4708 a 4711 jsou zaměstnanci OČU Východ. Oba strojvedoucí jsou však zaměstnanci OCP Východ. Význam těchto zkratk je přitom uveden na str. 8 této ZZ. Na str. 18, 21 a 35 jsou uvedeny slangové výrazy

„pantografická jednotka, souprava“. Pokud je takový výraz uveden ve výpovědi zaměstnance (často vlivem stresu), tak v úředním dokumentu má být uveden správně. Na stranách 18 a 30 ZZ je uvedeno namísto tlačítka **bdělosti** tlačítko **bělosti**. To lze považovat za opakovaný překlep. Ale! **Závěrečnou zprávu před jejím zveřejněním nikdo nechte!** Na str. 30 ZZ je uvedeno, že vlak č. 4711 odjel z odb. Brno-Zídenice v 7:58:04. **Zde je také registrována návěst Volno na návěstidlo S 2.**

Ve skutečnosti se jednalo o návěstidlo S 1. Opět překlep nebo zásadní neznalost?

Co více dodat? Že i zpracovatel této ZZ by měl projevovat více bdělosti a méně bělosti při zpracování tak důležitého dokumentu, z jehož závěrů často odvozuje své rozhodování i příslušný trestní senát, posuzující míru zavinění toho kterého železničáře, jemuž někdo „namydlil schody“ a on se pak nechtěně ocitl na lavici obžalovaných.

Vladimír Selucký

Rok od nehody v Brně

Pátého března uběhl rok od mimořádné události, která se stala v Brně hlavním nádraží a ve své době byla dost medializována. Vlak 4708 odjel proti návěstí Stůj a srazil se s vjíždějícím vlakem 4711. V závěrečné zprávě Drážní inspekce byl za jediného viníka označen strojvedoucí odjíždějícího vlaku a v souvislosti s touto nehodou bylo nařízeno další soudní jednání. A to je i důvod, proč se k této nehodě vracím. Je tady totiž jedno velké ale...

Nejdřív však trochu odbočím. Vzpomínám si, že zhruba v době, kdy jsem byl stejně dlouho sloužící strojvedoucí jako náš dnes obviněný kolega, jsem při jedné směně absolvoval s cvičákem měl zajímavou debatu. K té došlo poté, co po minutu předvedsti s návěstí Volno na mě cvičák vybafl: „Co tam bylo?“ V tom okamžiku jsem znejistěl a ruka šáhla po brzdičce. „Klid, bylo tam na Volno, to já tě jen tak zkouším, a nejen tebe a všichni reagujete v podstatě stejně.“

A pak se rozvinula zajímavá debata o fungování krátkodobé paměti, která se dá názorně třeba ukázat na případu, kdy návěst na předvěsti Volno je zpracována v krátkodobé paměti a protože nevyžaduje žádnou další interakci, není přenesuta do dlouhodobé paměti a je obrazně řečeno hozena do koše. Proto dotaz „Co tam bylo?“ vás může vyvést z míry.

Na internetu ke krátkodobé paměti můžete najít například informaci, že krátkodobá (pracovní) paměť je vědomá aktivní část paměti, ve které se odehrává většina psychologických procesů, například řešení aktuálních problémů. Mezi její hlavní funkce patří uchování materiálu, který je potřeba na krátkou dobu, a slouží jako pracovní prostor pro mentální operace. Rychlost rozpadu obsahů krátkodobé paměti se odhaduje mezi 15 až 30 sekundami.

Americký psycholog George Miller také tvrdí, že kapacita krátkodobé paměti je 7±2 smysluplných jednotek.

Ale zpátky k naší nehodě. V čase 7:54:04 je totiž pro vlak 4708 postavena vlaková cesta! Jaké jsou zjednodušené pro strojvedoucího tři zásadní věci při odjezdu vlaku? Za prvé přesvědčit se, že mám postavenou vlakovou cestu. Za druhé: Je čas odjezdu. A konečně za třetí: Proběhne vlastní výprava vlaku.

Strojvedoucí vlaku 4708 mimo jiné uvádí: „Před odjezdem jsem se podíval na návěstidlo, ale už nevím, jaká na něm byla návěst. Měl jsem v podvědomí, že bylo na Volno, jinak bych nezačal s úkony.“ – Cvak, bod jedna byl splněn a je o tom poslána zpráva do dlouhodobé paměti – to je to, jak kolega uvádí – měl jsem v podvědomí. A pak už zbývají jen splnit dva body a můžu jet.

Nejdřív se musí splnit ustanovení předpisu a teprve potom mohou jezdit vlaky

Přečetl jsem si Závěrečnou zprávu Drážní inspekce o mimořádné události – srážce vlaků 4708 a 4711 v železniční stanici Brno hlavní nádraží dne 5. března 2019 a dost se mi její závěry nelíbí.

Naprosto nepochopitelné je pro mě, že DI může v kapitole 3.5.1 napsat: „Z analýzy známých ReDat se doví, že výpravčí v výpravě danou situaci strojvedoucímu vlaku Os 4708 oznámil, neuskutečnil, a toto také potvrdil sám výpravčí v podání vysvětlení. Přestože výpravčí porušil předpisové ustanovení předpisu SŽDC D1 (čl. 2960), není toto porušení v příčné souvislosti s MU (viz bod 4.2.1 ZZ).“

Je přece nad slunce jasnější, že kdyby výpravčí konal podle čl. 2960, tak k mimořádné události vůbec nedošlo. Jak je tedy možné, že z celé události vyšel „bez ztráty květinok“? Jeho pochybení je v příčné souvislosti s MU, neboť jak se říká, on vlastně tomu strojvedoucímu „namydlil schody“. Přece právě proto, aby se takové nehody nestávaly, se článek 2960 do zmíněného předpisu dostal!

Strojvedoucí si to pokazil tak trochu i sám svoji výpovědí, že si nepamatuje, jaká byla na cestovém návěstidle návěst, ale on vypovídal podle pravdy. Věřím ale tomu, že to zelenou viděl a dále se návěstidlu nevěnoval, vstal,

otevřel okno a prováděl úkony před odjezdem vlaku, věda, že kdyby to volno výpravčí „shodil“, tak mu nejdřív zavolá. Výpravčí ale bohužel nezavolal...!

Bylo by moc dobře, aby soud přijal vysvětlení chování strojvedoucího a jeho myšlenkové postupy. Našemu kolegovi přejí, aby mu to dobře dopadlo a aby soud uznal za dostačující opatření, které provedl zaměstnavatel. Základ výkonu činnosti lze v jeho případě považovat již za nadbytečný, po této události si to pan kolega bude velmi dobře pamatovat a naopak strojvedoucímu, který by za něj po dobu takového trestu jezdil, se může stát to samé.

V Zájmech strojvůdce je velmi potřebné tomuto případu věnovat náležitou pozornost, neboť obdobná věc se může stát i jiným strojvedoucím. Myslim, že stejně uvažuje více z nás. – Jednou vidím volno, a tak se tomu už dále nevěnuji.

Na druhou stranu docela věřím, že i výpravčí má ráno, tedy v dopravní špičce, také fofr, ale nedá se nic dělat, nejdřív se musí splnit předpis a teprve potom mohou jezdit vlaky. Vypadá to, že tomu výpravčímu chci ublížit, ale když se nic dělat, za svoje chyby musí platit každý, ne jen strojvedoucí!

Petr Kůžel

Jiří Hron
předseda ZO FS Jihlava

V Parlamentu ČR o evropském vlakovém zabezpečovači ETCS

Hlavním bodem programu jednání letošní únorové schůze podvýboru pro dopravu Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky byl přechod české železniční sítě na zabezpečovací systémy ETCS. Po zahájení, které patřilo předsedovi podvýboru **Martinu Kolovratníkovi**, přítomně oslovil odborníky odbohu drážní a vodní dopravy ministerstva dopravy (MD) **Jindřich Kušník**, který představil strategii MD a vystoupil s návrhem zdůvodnění, proč ČR má ambice budovat jednotný evropský zabezpečovač ETCS na železnici.

Podle J. Kušníra vedle zajištění vyšší bezpečnosti na železnici je zde hlavním faktorem členství ČR v EU, kde jsme vázáni přímo aplikovatelnými právními předpisy. Přípomeň také, že úkol vybudovat zabezpečovač ETCS patří do programového prohlášení vlády. V souladu s přijetím Národního implementačního plánu by zabezpečovací systém ETCS měl být zaveden a v bezpečnostním režimu plně funkční od 1. ledna 2025. Vlastní zavádění by mělo být rozloženo do několika etap. Na naší železnici se ale nalézají několik krizových míst, kde je třeba ETCS zavést neprodleně. Aktuálně probíhají intenzivní jednání s vybranými dopravci a je také snaha nalézt způsob financování. Možnost čerpání benefitů je však podmíněna vybaveností vozidel. V současnosti běží několik dotačních programů, kterých byla schválena celá řada a jež jsou jednotlivými dopravní využívány.

Generální ředitel Správy železnic **Jiří Svoboda** svoji prezentaci z pohledu správce infrastruktury zahájil konstatováním, že bezpečnost a plynulost provozu na železnici je prioritní, ale místo předhánění se v prezentacích by bylo žádoucí společnými silami hledat způsob financování. Všichni jsou součástí jednoho systému, ale pokud si každý hlídá pouze „to svoje“, je těžké hledat řešení. Vše je o vzájemné komunikaci a spolupráci pěti základních subjektů – ministerstva dopravy, dopravců, odborné veřejnosti, objednatelů dopravy a Správy železnic. V současné situaci, kdy uvedené subjekty si mezi sebou staví bariéry, si nelze představit jakýkoliv pokrok. ETCS zásadně ovlivní většinu profesí na železnici. Dle zkušenosti ze zemí EU je zřejmé, že zavádění bezpečnostních systémů v jednotlivých státech probíhá různě a málo transparentně. Na základě těchto poznatků platí, že bychom si určitě součástí ETCS měli zajistit sami.

Dále J. Svoboda zmínil vysoké náklady spojené s dopravní obsluhovaností, kde by se měla nalézt cesta k zlevňování a pomoci by v tom měly MD, ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) a Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) zajištěním prostředků pro mobilní části ETCS. K datům, která se týkají dopravní obsluhovanosti a která jsou uvedena v Národním implementačním plánu, sdělil, že pokud zde

nastane tlak odborné veřejnosti, bude nutno vše posunout. Opět i apeloval na vzájemnou pomoc a na konstruktivní komunikaci za účelem postupného procesu zlevňování. Je důležité nepromarnit čas. Na závěr adresoval prosbu k přítomným o vzájemnou pomoc při řešení otázky zabezpečení ETCS, aby ČR mohla být plnohodnotným členem EU.

Náměstek generálního ředitelství ČD odpovědný za úsek provozu **Michal Kraus** navázal krátkou poznámkou, že České dráhy vnímají problém obdobně a akcentoval důsledky předchozích rozhodnutí, které je třeba společně řešit a kterými jsou problémy v oblasti logistiky – jak stihnout „soutěženi a realizaci“, ale prioritně jsou to neopominutelné problémy finanční.

Ředitel odboru provozu osobní dopravy **Tomáš Mohr** sdělil, že zvýšení bezpečnosti je prvořadé. Je třeba hledět na stáří vozů a nemá smysl vybavovat ETCS vozidla ve stáří 30 let a více. ČD se věc snaží řešit již od samého počátku a aktuálně se bude vypisovat 3. kolo výběrového řízení na vybavení vozidlového parku. Jelikož ČD má status sektorového zadavatele, je nutno vše „soutěžit“. Nicméně cenové nabídky na jedno nové vozidlo se nyní blíží částce 60 mil. Kč, což je v rozporu s předchozím průzkumem, neboť cena je tak více než dvojnásobná a de facto likvidační. Přesto je zde velká snaha a naděje stihnout termín r. 2025. Optimálním řešením by bylo vybavení současného vozidlového parku ČD novými vozidly, což by zásadně přispělo rozvoji ETCS a tím i k celkové bezpečnosti, komfortu, ekologii a rychlosti na trati. Akcentována byla potřeba nalezení smysluplného systému financování a společného nastolení časové a finanční vyváženosti pro možnost řešení jednotlivých požadavků všech zúčastněných stran. K pozitivnímu pokroku by mohla přispět i úprava legislativy.

Předsedající **Martin Kolovratník** vystoupil T. Mohra ohodnotil jako reálný popis všech rizik a přítomné poslance vyzval k zamyslení nad politickou stránkou problému. Poté dal slovo zástupcům ŽESNAD.CZ. Prezident společnosti **Martin Hořínek** zahájil prezentaci poznámkou o stanovisku nákladních dopravců, kteří na rozdíl od ČD své náklady na závazek ve veřejné službě bohužel nemohou přesunout, a tudíž tyto náklady jim nikdo neproplatí. Sdružení nákladních dopravců i přes tento fakt respektuje ETCS a zavedení tohoto zabezpečovače plně podporuje.

Výkonný ředitel **Oldřich Sládek** připomněl, že ŽESNAD.CZ v současnosti sdružuje 29 členů a má více než 92 % trhu nákladní železniční dopravy na kolejích Správy železnic. Bylo založeno několik pracovních skupin, mezi kterými dochází k intenzivním diskuzím a jedna z prvních skupin problematiku ETCS již cca čtyři roky řeší. Právní zástupce

Jaroslav Tyle poukázal na fakt, že v současné době veškerá zodpovědnost leží pouze na strojvedoucím, čímž vzniká riziko tzv. chyby lidského činitele. ETCS může případnou chybu včas napravit. Je možné vytvářet různé varianty a kombinace zabezpečení na železnici, avšak smíšený typ zabezpečení bude stále přinášet určitá bezpečnostní rizika. Vedoucí pracovní skupiny ŽESNAD.CZ, zabývající se problematikou ETCS, **Petr Šimral**, hovořil o absolvovaných zkušebních jízdách na vybraných tratích, kde tyto jízdy proběhly bez jediného problému. V současnosti se usiluje o to, aby se s novým systémem začalo jezdit v co nejbližší možné době. ETCS je naprosto odlišným typem zařízení, založeným na kompletně rozdílných principech – ovládní, oživování, uvádění do praxe a v neposlední řadě i procesem schvalování. Proto je třeba postupovat s nejvyšší opatrností. Aktuálně se testuje tzv. duální provoz, kdy vedle starého (stávajícího) typu zabezpečení se strojvedoucí současně řídí i pokyny ETCS, ale neobsluhuje jej. Za těchto podmínek lze ETCS používat i přes to, že doposud nebylo schváleno.

Podle **Martina Hoříka** je problémem financování projektu. Všichni ETCS chtějí, ale prvotní výše zastropování pro maximální čerpání schválených dotací činí pouhých 45 % stávajících nákladů. Cena samotné jedné instalace se přitom pohybuje na moderních lokomotivách v rozmezí cca 12 až 14 milionů Kč. Dodavatelé nejsou, respektive je jich velice málo, protože časové závazky jsou takto splnitelné. Co se týká mobilních součástí ETCS, zde si dodavatelé částky nepřiměřeně navyšují.

Následovalo vystoupení generálního ředitele AŽD a místopředsedy Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI), **Zdeňka Chrdleho**, neboť právě AŽD patří mezi hlavní dodavatele technologie tzv. národního zabezpečovače, která by měla být součástí celého systému ETCS. **Zdeňk Chrdle** poděkoval za poskytnutý prostor pro vzájemnou komunikaci, která občas bývá velice složitá, ale ještě častěji se nekomunikuje vůbec. Ocenil poskytnutí informací o všech kladech a potřebách, ale současně si postesk, že se v prezentacích neakcentovaly potíže, které by mohly vygradovat, a to zejména snížení propustnosti tratí a problémů v železniční infrastruktuře. AŽD i ACRI přesto plně podporují zavádění ETCS a akceptují termín 1. 1. 2025. Český železniční průmysl disponuje infrastrukturou části ETCS, co se však týká systému v lokomotivách, touto technologií nedisponeje, a proto navrhl kontaktovat větší počet zahraničních poskytovatelů za účelem snížení ceny. Doporučil dopravcům, aby si vytvořili vlastní finanční prostředky, nebo požádali o dotace, ale zejména aby neočekávali, že by se soutěžením mohla snížit cena mobilní části ETCS.

V následující diskuzi se předseda podvýboru pro dopravu **Martin Kolovratník** mimo jiné obrátil na ministerstvo dopravy s dotazem a současně návrhem, aby MD vytvořilo pracovní skupinu složenou z jednotlivých zástupců přítomných subjektů s tím, že by výsledky byly každého čtvrt roku předkládány na schůzi podvýboru.

Jindřich Kušník uvedl, že určitá koordinace již probíhá na celé řadě úrovní. Není však totožná, že by se problematika a připomínky měly řešit za účasti zástupců ACRI. MD má již dohodnutá setkání s jinými subjekty. Založení komise nedoporučil. Co se týká současného „zastropování“ dotace z EU, dle jeho názoru tato částka nemusí být finální a MD hledá cesty, jak tento strop navýšit. **Milan Valenta**, vedoucí oddělení infrastruktury železnic a plavby MD, k tomu doplnil, že si nemyšlí, že by MD mělo uvedené problémy řešit založením nějaké nové pracovní skupiny. Problémy se budou řešit individuálně projekt po projektu. MD zde uvedenou problematiku dobře zná a vynakládá velkou snahu pro získání finančních prostředků. ACRI se může zkusit zapojit do debaty, ale až v rámci zákona o zadávání veřejných zakázek, a to formou předběžných „tržních“ konzultací, podobně jako Správa železnic. V souvislosti se zkušebními jízdami bude třeba vytvořit speciální program, na který bude nutno získat finance. **Zdeňk Chrdle** z pozice místopředsedy ACRI obratem zareagoval na vyjádření zástupců MD tak, že ACRI se neprosí o komunikaci, pouze nabídlo ministerstvu své experty, kteří se problematikou hluboce zabývají a jsou současně členy různých expertních skupin EU.

Martin Kolovratník požádal zástupce ministerstva, aby MD cca každého čtvrt roku podalo podvýboru zprávu o aktuálním posunu řešení problematiky ETCS s tím, že samotné jednání podvýboru k tomuto bodu by se svolávalo v pravidelném půlročním intervalu. **J. Kušník** podtrhl potřebu podpory financování na politické úrovni. Evropské zdroje nebudou dostačující. Určitě bude nutná podpora ze SFDI na příští rok. V souvislosti se zaváděním ETCS bude další schůze podvýboru pro dopravu svolána v září.

S použitím zápisu z jednání, poskytnutého redakci ZS kanceláří poslance Martina Kolovratníka, připravil Marek Poláček.



Stroj Siemens Vectron 193 289-6 v barvách Českých drah v čele vlaku EC 172 vyjíždí z tunelu v Praze-Holešovicích (foto Jiřího Adolfa z 22. února 2018)

Lokomotivy Vectron získaly další schválení pro provoz s vlakovým zabezpečovačem ETCS

Německý federální úřad pro železnici (EBA) schválil lokomotivu Vectron pro provoz v Německu s evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS podle základní specifikace 3.4 (Baseline 3.4). Schválení pro Švédsko je již také k dispozici. Další země, včetně České republiky, budou následovat.

Jde o důležitý krok v oblasti vzájemné spolupráce trať a vozidel směrem k vyšším prínosům moderní řídicí a zabezpečovací techniky, jelikož instalace traťové části vlakového zabezpečovače ETCS podle základní specifikace 3 byla v Evropě již zahájena. To se týká i ČR. Traťová část ETCS se zvýšenou funkcí podle základní specifikace 3 byla poprvé instalována a předána k zahájení zkoušek na 2. národním tranzitním železničním koridoru Břeclav–Přerov–Ostava–Petrovice u Karviné. Jedná se o trať se zásadním významem jak ve vnitrostátní dopravě, tak i ve spojnici Rakouska a Slovenska přes území ČR s Polskem. Pro dosažení dalšího pokroku v digitalizaci železnice je potřebné, aby trať i vozidla dokázaly využít všechny možnosti, které jim nová traťová část ETCS nabízí.

Jednotný evropský vlakový zabezpečovač ETCS umožňuje standardizaci technologie zabezpečení a řízení vlaků namísto starších početných nejednotných národních systémů, a to na mnohem vyšší technické úrovni, a tvoří základ pro interoperabilitu mezi vozidlovými a traťovými zařízeními. V Evropě a pro Evropu vytvořený systém ETCS se pro svoji komplexnost rozšířil i do ostatních světadílů a stal se globálním standardem. Vlakový zabezpečovač ETCS druhé aplikační úrovně (level 2) je založen na stále datové komunikaci mezi vozidlem a železniční tratí. Strojvedoucí dostávají příkazy k řízení jízdy vlaku, jako je povolená rychlost, cílová rychlost a vzdálenost, které se jim zobrazují přímo na displeji

na řídicím pultu, a nikoli jako dříve prostřednictvím návěstidel umístěných podél trati. Všechna data potřebná pro provoz jsou do lokomotivy přenášena z radioblokové centrály (Radio Block Center - RBC) prostřednictvím digitálního rádiového spojení GSM-R a monitorována v reálném čase. Komunikace funguje i opačným směrem, palubní jednotka ETCS průběžně posílá radioblokové centrále informaci o rychlosti, poloze a směru jízdy vlaku.

Ve vazbě na vývoj techniky, i na zkušenosti a požadavky z provozu, je vlakový zabezpečovač ETCS postupně inovován. Z důvodu kompatibility traťové a vozidlové části neprobíhají tyto inovace spojitě, ale po určitých skocích, aby byl systém po určitou dobu (do dalšího upgrade) ustálený. K dosažení evropské jednotnosti slouží základní specifikace (Baseline). Dosud byly traťové i vozidlové části ETCS řešeny podle základní specifikace 2 (Baseline 2). Nyní je v rámci Evropské unie dohodnuta a připravena k instalaci na tratích i na vozidlech základní specifikace 3. Ve srovnání se základní specifikací 2, která je v současné chvíli používána ve většině zemí, má ETCS se základní specifikací 3 mnoho nových funkcí. Mimo jiné byl implementován obecně použitelný model brzdové křivky. Tento fakt zjednoduší nasazení palubního zařízení ETCS v celé Evropě.

Společnost Siemens Mobility prodala již více než 980 lokomotiv Vectron celkovému počtu 48 zákazníků. Lokomotivy již ujely více než 260 milionů kilometrů a jsou v současné chvíli schváleny pro provoz v Rakousku, Bulharsku, Chorvatsku, České republice, Finsku, Německu, Maďarsku, Itálii, Nizozemí, Norsku, Polsku, Rumunsku, Srbsku, Slovensku, Slovinsku, Švédsku, Švýcarsku a Turecku.

S použitím tiskové zprávy Siemens Mobility, s.r.o., Communications

Na ministerstvu dopravy „bylo rozsvíceno“?

Když jsem si přečetl informaci – kompletní záznam z únorového jednání podvýboru pro dopravu Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, na kterém ředitel odboru drážní a vodní dopravy Ministerstva dopravy ČR **Jindřich Kušník** oznámil, že jsou již promyšlené postupy, jak to bude s vybavením vlaků z vedlejších tratí systémem evropského vlakového zabezpečovače (ETCS), které vyjíždějí do železničních stanic, která je na trati, kde vlaky budou jezdit pod plným dohledem ETCS, tak jsem si řekl, že konečně! Poslancům se však nesdělovalo, jak by měl tento postup vypadat. Zřejmě mají na mysli časové posuny.

Skutečností je, že vlaky z vedlejších tratí, které končí ve stanicích, ve kterých budou vlaky jezdit pod přímým dohledem ETCS, většinou končí na kusé kolejích. Není proto důvod nutit provozovatele dopravy na vedlejší trati, aby vybavoval vozidlo systémem ETCS. Jednak na těchto tratích traťové vybavení ETCS nebude vůbec nebo až za hodně dlouho.

A navíc vlakové jednotky jsou většinou staršího data, takže vznikají problémy s vybavením a financováním.

Navíc prostřednictvím zabezpečovacích systémů umíme „blokovat“ jízdu na ostatní koleje v těchto stanicích. A to různými způsoby. Myslím si, že bychom se měli chovat jako řádní hospodáři a neutráčet peníze ze státního rozpočtu a z rozpočtu krajů bez rozmyslu. Problém vzniká pouze ve stanicích, ve kterých vlaky z jedné vedlejší tratě přejíždějí křížem na jinou vedlejší trať, jako tomu je například v Kralupech nad Vltavou, Lovosicích aj. Jenže i zde by se měl zadat úkol, jak by mohl být tento problém řešen jinak než výstavbou těchto vlaků ETCS. Systém „at to stojí, co to stojí“ asi není to, co vláda očekává od svých ministrů. Není třeba se schovávat za Evropskou unii. Tento problém by se měl s rozvahou řešit provozně, technologicky a finančně.

*Ing. Josef Schrötter
železniční expert*



Další „Vectron“ národního dopravce, lokomotiva 193 296-1, tentokrát na EC 259 v železniční stanici Praha hlavní nádraží. Také tato fotografie Jiřího Adolfa byla pořízena 22. 2. 2018

Oznámení CK ČD travel

Vážení klienti, v situaci, která se za dobu existence většiny cestovních kanceláří dosud nestala, si nesmíme vážit vašeho přístupu a porozumění. Věřte, že děláme vše, co je v našich silách, abychom vaši důvěru nezklamali. Jsme si vědomi toho, že některé z cestovních kanceláří přestaly reagovat, některé dokonce dočasně uzavřely své pobočky. Byť tento krok chápeme – frustrace z neustálých dotazů a někdy i agresivního chování klientů je velká – my jsme a budeme pro vás stále k dispozici a snažíme se na všechny dotazy reagovat co nejdříve.

Naše CK již část záloh do zahraničí i tuzejska uhradila. Tedy vznikly nám náklady při nákupu vašich dovolených. Jednáme se zahraničními partnery o možnosti jejich přesunu na příští období – léto, podzim či rok 2021. Pečlivě zvažujeme kroky, které podnikneme, abychom překlenuli období nejistoty.

Naše opatření musíme rozdělit do dvou sekcí:

Zájezdy pořádané ČD travel a zájezdy pořádané ve spolupráci s jinými CK. Na konci oddělení „popis hotelu“ najdete informaci, s jakou CK spolupracujeme. Pokud tam informace chybí, pak se jedná o náš vlastní zájezd.

Zájezdy ČD travel
Zrušení zájezdu se **STORNOPOPLATKY**: Všechny zájezdy je možné zrušit do 50 dnů před odjezdem s 10% stornopoplatky (respektive za stornopodmínek uvedených v našich VZP). Pokud jsou zaplacené zálohy vyšší, bude vám rozdíl vrácen na účet. Pozor, stornopoplatky jsou vypočítány z CELÉ hodnoty zájezdu, tedy včetně dotace.

Využití **POUKÁZKY** na jiný termín či zájezd: ČD travel vystaví poukaz v hodnotě, kterou jste dosud uhradili. Tento poukaz bude mít všechny náležitosti a bude pojištěn proti úpadku. Zájezd si budete moci vybrat do konce

listopadu 2020 tak, aby dotace byly přiděleny v roce 2020. Realizace zájezdu však může být i v roce 2021 (tj. můžete si v listopadu 2020 vybrat dovolenou v Řecku na srpen 2021).

Zájezdy spolupracujících CK
CK Eximotours: podobný postup jako ČD travel, více info na jejich webu <https://www.eximotours.cz/vladni-opatreni>

CK Canaria travel: možnost storna s poplatky, přesun bez poplatků, <https://www.canariatravel.cz/aktuality/>

CK Blue Style: zdarma nový termín (nejpozději 21 dní před odletem) nebo poukázka (návrat nejpozději 31. 10.), navíc sleva 10% pro každou dospělou osobu, storno dle platných VOP, <https://www.blue-style.cz/travelsafeplus/>

CK Mayer Crocus: stejný postup jako ČD travel, 10% storno nebo poukázka

CK Fischer: zatím nereaguje, doufáme, že postup bude stejný, <https://www.fischer.cz/>

CK Travel Family: 10% storno do 40 dnů před odjezdem, min. 700 Kč/os, provádí bezplatné změny vč. destinací a bezplatné posuny termínů. Poukázky zvažují. Více info: <https://www.travelfamily.cz/>

Postup využití poukázky:
1. Již máte vybraný jiný zájezd: napsat e-mail, původní zájezd a nově vybraný zájezd. Údaje změníme na původní, již potvrzené přihlášce.

2. Chcete zájezd zrušit, ale zatím nemáte vybraný jiný. Pošlete e-mail o zrušení, pošleme poukaz. Do konce listopadu pošlete informaci o nově vybraném zájezdu. Údaje změníme na původní, již potvrzené přihlášce. Věnujte prosím pozornost tomu, abyste vybírali z nabídky od původních pořadatelů. Děkujeme všem našim klientům a věříme, že spolu opět vycestujeme za sluncem!

(Tyto informace jsou platné ke dni 31. 3. 2020)

Jiná je vzpomínka na praktiky StB. Po přehlídce vozidel – mimochodem vždy velmi dobře zorganizované – naše lokomotiva dle plánu zajela na určenou kolej v bývalé odjezdové skupině vídeňského seřadovacího nádraží. Sem již neměla veřejnost přístup. Celý areál byl hlídán příslušníky armády, kteří měli přílby, slzák, pendrek a železnice, střelné zbraně ale neměli. Sem se přijelo tak ve 13 hodin a čekalo se do 16. až 17. hodiny, než celá přehlídka skončí, vozy budou odstaveny a lokomotiva pak může jet do depa na provozní ošetření.

Jedenkrát před 14. hodinou říká topič (*jak jsme psali již minule, politický dozor, jinak strojevodoucí-instruktor a silný straník*), že se potřebuje asi na půl až tři čtvrtě hodiny vzdálit, což mu strojevodoucí dovolil. Asi po čtvrt hodině přišel člověk stáří asi 40 roků a hned začal česky, jestli jsou v depu i vesla



Parní lokomotiva ČSD 498.106, která nás v září 1987 reprezentovala na oslavách 150 let železnice v Rakousku, odjíždí od přehlídkové tribuny ve Strasshofu, kde se těšila obdivu mnoha stovek návštěvníků z celé Evropy

Za Husáka na železniční oslavy v Rakousku



Před přehlídkou na takzvané čekací koleji se před objektivem fotoaparátu sešli (zleva) strojevodoucí Zdeněk Hájek (autor tohoto článku), přední československý železniční odborník ing. Jindřich Bek (zastupující tehdejší federální ministerstvo dopravy), topič Ludvík Hanák a rakouský pilot Heinz Fazur

pořád stejný blbec. Nato strojevodoucí nic neříkal, protože nevěděl, co tím ten člověk sleduje. Říkal mu, že se ho strojevodoucí nemusí bát, že je „emigoš“ z roku 1968 a přitom jmenoval členy stávajícího celozávodního výboru Komunistické strany Československa (KSČ) i stranického výboru strojírního personálu. A rovnou se také ptal, zda strojevodoucí nechce emigrovat. A až se začal vypyptávat, kolik benzínu se měsíčně vozí na letiště v Náměšti nad Oslavou, tak ho strojevodoucí už poslal pryč s tím, že nemá náladu ho poslouchat. A pokud neodejde, že zavolá vojenskou patrolu. Okamžitě zmizel a po chvíli přišel topič a ptá se: „Nebyl zde někdo?“ Strojevodoucí řekl, že ne, a stranický uvědomělý topič se tomu hrozně divil.



Své životní jubileum 60 let oslavil 21. března 2020 člen základní organizace Federace strojevodců Trutnov, strojevodoucí z provozního pracoviště Stará Paka, pan Jiří Kuřik. Do dalších let Ti, Jirko, přeji kolegové a spolupracovníci pevné zdraví, pohodu v práci i v osobním životě. Olda Planík (foto Brusus)

topič věděl, zda za ním někdo přijde nebo ne. Patrně ale ano.

Co se týče emigrace, na to se ptal agent proto, že jedenkrát jel na stanovišti náměstek z cukrovaru z Hohenau ze Strasshofu na lokomotivě, která se mu velmi líbila. Ptal se strojevodoucího, že pokud by chtěl v cukrovaru na kampaň pracovat v uhelné kotelně, že to zařídí včetně ubytování a stravy. Strojevodoucí se ptal v depu náčelníka, ten říká, ať přijde druhý den. Pak odvětil, ať jde s občankou na osobní oddělení. Strojevodoucí říkal, že chtěl až tři až čtyři měsíce neplacenou dovolenou. Na to náčelník pravil: „Bud' rozvázání pracovního poměru, nebo nic.“ A že je otázka, zdali by ho přijali zpět. Proto strojevodoucí nabídku z Hohenau, byť za velmi výhodných finančních podmínek, musel odmítnout.

A ještě jedna zajímavá příhoda... Po jedné z prvních přehlídek přišel za strojevodoucí v depu Strasshof pracovník ředitelství ÖBB (předložil služební průkaz) a velmi slušně se tázal, jestli by bylo možné opatřit



Tento záběr ze září 1987 zachycuje Albatros 498.106, který je držitelem oficiálně platného rychlostního rekordu československých parních lokomotiv (jehož dosáhl na zkušební okruhu v Cerhenicích dne 27. srpna 1964 hodnotou 162 km/h), při dobírání vody ve Strasshofu

Po každém návratu do ČSSR se musela napsat zpráva, s kým četa kde mluvila, jestli někdo něco nevyzvídal atp. Zpráva se musela odevzdat na tzv. OZU (oddělení zvláštních úkolů mající kancelář v depu). Po první zprávě pracovník strojevodoucímu říká: „Musíš toho napsat víc, půl stránky je málo.“ Zde uvedenou příhodu tedy strojevodoucí už sepsal podrobně i se jmény a zprávu zakončil tím, že jmenovaný se dožadovatel informací hospodářského i vojenského charakteru. Další týden pak na chodbě v lokomotivním depu pracovník „zvláštních úkolů“ poklepal strojevodoucímu na rameno a řekl: „Dobře jsi napsal tu zprávu z poslední cesty. Příště stačí 3 až 4 věty!“ Dodnes strojevodoucí neví, zdali zmíněný

mu naše návštěvní a dopravní předpisy, že úředně si je obstarat nemůže a že to zaplatí. Strojevodoucí peníze odmítl s tím, že za naše D1 a D2 dostane výměnou za návštěvní a dopravní předpisy rakouské (V2 a V3). Domluvilo se setkání za měsíc a výměna byla provedena.

Dnes se to musí těm mladým zdát jako sci-fi. Třeba to schvalování každé soukromé cesty orgány KSČ pro vydání výjezdni doložky, i když žadatel ve straně nebyl. A pokud výjezdni doložka nebyla vydána, nikam do kapitalistického státu se jet nemohlo. A to ještě zde nehovoříme o problematice devizových příslibů. Ale taková byla doba...

Zdeněk Hájek

Společenská rubrika

Dne 20. dubna oslaví své šedesátiny náš kolega **Miroslav Žandovský**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojevodců Přerov

Šestého dubna oslavil své 75. narozeniny náš kolega, pan **Karel Kučera**, strojevodoucí a kontrolor vozby v.v. a člen ZO Federace strojevodců Horažďovice předměstí. Všechno nejlepší, hlavně pevné zdraví a mnoho životního elánu do dalších let mu přejí výbor, kolegové a všichni kamarádi ze základní organizace FS Horažďovice předměstí.

Dne 18. dubna oslaví krásné životní jubileum 70 let strojevodoucí ve výslužbě, pan **Václav Kovařík**. Do dalších let přejí pevné zdraví a hodně štěstí členové a výbor základní organizace Federace strojevodců Mladá Boleslav.

Dne 17. března oslavil krásné pětapadesátiny náš kolega a kamarád, pan **Vladimír Peter**. Do dalších let hodně štěstí, lásky, pracovních úspěchů a zvláště v této době hlavně to zdravotní, ale v neposlední řadě také pohodu na kolejkách přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Frýdek-Místek. P.S.: Až zdoláme koronavirus, tak snad bude příležitost si dát štamprličku!

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel 31. března do důchodu náš kolega **Petr Nohejl**. Všichni členové nymburské základní organizace Federace strojevodců mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.



Klub odložených strojevodců Lysá nad Labem oznamuje, že na samém počátku května 2020 oslaví sedmdesáté narozeniny další kolega, který do našeho Klubu vstoupil po ukončení aktivní služby v Praze. Je jím pan **Alois Kubiš**. Milý Lojziku. Přejeme Ti k tomuto významnému životnímu výročí pevné zdraví, také trochu štěstí a ještě mnoho pěkných cest za hranice všedních dnů.

Hned po panu Kubišovi by měl oslavit ještě významnější životní výročí sedmdesát pět let další kolega, emeritní strojevodce bývalé strojevodoucí Lysá nad Labem, pan **Jaroslav Kuchař**. Jeho zdravotní stav však v současné době není pro oslavu vhodný. Jardo, přejeme Ti dostatek sil k tomu, abys zdravotní potíže překonal a vrátil se opět mezi nás.

Za Klub odložených strojevodců Lysá nad Labem Jaroslav Krupička.

Během února ukončili svoji aktivní kariéru po celoživotní práci na železnici a nadále budou sledovat vozbu nákladních vlaků již jen v informačních systémech naši dva kamarádi, strojevodoucí ČD Cargo a členové turnovské základní organizace Federace strojevodců. Jako první odezdal předpisy 6. 2. pan **Josef Červa** a 26. 2. ho následoval pan **Milan Jílek** („Satan“). Oběma chceme nyní popřát hlavně spoustu zdraví, štěstí a rodinné pohody ještě do mnoha dalších let spokojeného života. Kamarádi a kolegové z Turnova

Dne 14. dubna oslavil padesáté narozeniny náš kolega **Josef Hubáček**, člen nymburské základní organizace Federace strojevodců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Dne 21. dubna bude slavit pětapadesáté narozeniny náš kolega **Rudolf Sihelník**, zaměstnanec ČD Cargo. K tomuto jubileu mu blahopřejí a do mnoha dalších let v práci i osobním životě spokojenost, pohodu a zejména zdraví přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Federace strojevodců Děčín.

Rovnou šedesátku bude 17. dubna slavit náš kolega **Jan Musil**, strojevodoucí a člen základní organizace FS Brno dolní. Ještě do mnoha let především zdraví, ale i štěstí a spokojenost v práci a osobním životě mu přejí výbor a ostatní kolegové ze ZO Federace strojevodců.

Své 50. narozeniny oslaví 28. dubna náš kolega **Tomáš Zachar**. K významnému životnímu výročí mu blahopřejí a do té druhé padesátky jen to nejlepší, spokojenost a zejména pevné zdraví přejí výbor a členové základní organizace Ostrava-Cargo.

Dne 23. dubna oslaví v plné síle své 60. narozeniny strojevodoucí a člen výboru ZO Federace strojevodců, skvělý kolega, pan **Jiří Cihlář**. Hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho sil v nelehké práci mu přejí výbor a všichni členové základní organizace FS Mladá Boleslav.

Dne 1. dubna oslavil životní jubileum 50 let náš kolega, strojevodoucí SLČ Meziměstí, **Jirka „Píďa“ Pitrmuc**. Vše nejlepší do dalších let mu přejí kolegové ze základní organizace Federace strojevodců Meziměstí.

Dne 30. dubna ukončí svoji pouť s železným ořem náš kolega **Vlastimil Otáhal**. Do dalších let zasluženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojevodců Přerov

V měsíci dubnu oslaví své již 60. narozeniny náš kolega, strojevodoucí ČD, pan **Jindřich Slezák**, který se kromě své profese již několik let neúnavně stará o naše turnusy. Do dalších let mu přejeme hlavně pevné zdraví, štěstí a pohodu jak v práci, tak i v osobním životě. Vše nejlepší mu přejí členové základní organizace FS Jihlava.

Dne 30. března oslavil své 50. narozeniny kamarád, kolega, strojevodoucí ČD Cargo, člen předsednictva ZO FS Lovosice, **Ladislav Zalabák**. Přejeme mu vše nejlepší, pevné zdraví, hodně štěstí, úspěchů v životě, v práci i ve sportu. I nadále taktéž stálý dostatek optimizmu a vitality!

V měsíci dubnu slavili anebo ještě oslaví svá životní jubilea naši kolegové ze ZO Federace strojevodců Chomutov. Jsou to strojevodoucí ČD, pan **Jiří Metlička**, který oslaví 20. dubna své 55. narozeniny, a strojevodoucí ČD Cargo, pánové **Jiří Jonáš**, který 17. dubna oslaví pětapadesátiny, pan **Jiří Fábera** 22. dubna své 60. narozeniny a pan **Jaroslav Galus** 26. dubna 55. narozeniny. Dalšími oslavencem je strojevodoucí ve výslužbě, pan **Přemysl Divišek**, který slavil 65. narozeniny 11. dubna. Všem jmenovaným srdečně gratulují a do dalších let mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti přejí všichni kolegové a kamarádi z chomutovské základní organizace FS.

Poslední rozloučení



Dne 23. března 2020 prohrál svůj nerovný boj se zákeřnou nemocí ve věku pouhých 60 let náš kolega, bývalý člen prezidia Federace strojevodců České republiky a v neposlední řadě i bývalý předseda naší základní organizace, pan **Ladislav Kula**.

Ztratil jsme výborného kolegu a kamaráda. Ládiku, děkujeme Ti i za ty gulášky a pohoštění, které jsi vždy bravurně zvládal a dělal pro nás vždy s velkou pečlivostí a láskou.

Prosíme všechny, kdo tohoto našeho kolegu znali, aby mu také oni společně s námi věnovali svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO FS Frýdek-Místek

Vzpomínka

Dne 18. dubna 2020 uplyne pět let od smutné chvíle, co nás navždy opustil náš postavou i srdcem největší kamarád, pan **Jiří „Čabajka“ Houška** z Rovenska pod Troskami, strojevodoucí ČD Cargo v Turnově, vášnivý milovník cyklo i pěší turistiky a zakladatel vinohradu Na Habaši.

Prosíme každého, kdo tohoto našeho kamaráda a kolegu znal a měl rád, aby mu společně s námi věnoval tichou vzpomínku.

Kamarádi a bývalí kolegové z Turnova a okolí

