● Ještě mnoho rizikových železničních přejezdů čeká na kvalitnější zabezpečení ... str. 1 a 2 ● K návrhu změny pro železniční provoz klíčového předpisu Správy železnic ... str. 1 ● Zabránili závažné trestné činnosti ... str. 2 ● Seznámení se s TTP nelze považovat za formalitu ... str. 2 ● Pozvání na dvě významné sportovní akce pořádané Federací strojvůdců České republiky ... str. 2 ● Nejen dvě výročí choceňské stanice ... str. 3 ● Svátek dětí na železnici 600 ve Vracově ... str. 3 ● Vzpomínková cyklojízda k pomníčku v Krouně ... str. 4 ●

číslo **13-14**

15. července 2020
ročník 73

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Evropští kolegové vyjádřili svoji soustrast a účast

Vedení evropského sdružení nezávislých profesních odborových svazů strojvedoucích (ALE) velmi bezprostředně reagovalo na závažnou nehodu s tragickými následky, k níž došlo 7. července na železniční trati u Perninku. Výkonné předsednictvo ALE jménem všech členských organizací vyjádřilo svým českým kolegům z Federace strojvůdců ČR lítost nad nešťastnou nehodovou událostí. Vedení ALE vyslovilo svoji soustrast, účast a uvedlo, že jeho myšlenky patří obětem této nehody a jejich rodinám.

***

Skupina evropských zastupitelských orgánů GRB (Group of Representative Bodies) v červnu jednomyslně rozhodla o přijetí ALE za svého řádného člena. Podle sdělení madridského sekretariátu prezidenta ALE (Autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas): *„Je to nový krok k implementaci v Evropě. Umožní nám podělit se přímo s hlavními aktéry železničního průmyslu o naše obavy, ale i požadavky v době, kdy se snažíme konsolidovat situaci po pandemii Covid-19. A to vše v období blížící se další etapy liberalizace evropské železnice, jak ji předznamenává tzv. 4. železniční balíček."*

GRB je seskupením železničních sdružení, jehož úkolem je průřezově podporovat vstup železničního odvětví do pracovního programu Agentury Evropské unie pro železnice (ERA) a monitorovat jeho dopad na bezpečnost železniční dopravy a její interoperabilitu. Hraje i roli při rozvoji činností spojených s výzkumem, inovacemi a normalizací, a proto má vazby na evropské normalizační a výzkumné orgány a procesy. GRB je tvořeno ze sdružení, nazývaných „reprezentativními orgány", jež sestávají ze společností tvořících železniční provozní společenství a dodavatelský a zpracovatelský průmysl. Ty společně odpovídají za návrh, výstavbu, provoz a údržbu železničního systému.

Bližší informace na *https://grbrail.eu/*

Připomínkování nové „Dé jedničky" začalo, námi navrhované změny a připomínky budou zásadní a obsáhlé

Začátkem měsíce června dostala Federace strojvůdců České republiky, stejně jako další subjekty zainteresované na zajištění spolehlivé a bezpečné železniční dopravy, k připomínkování návrh změny pro železniční provoz klíčového předpisu Správy železnic – předpisu SŽ D1.

Návrh změny, vypracovaný provozovatelem dráhy, byl v rámci naší samostatné profesní odborové organizace rozeslán členům předpisových komisí působících u akciových společností České dráhy a ČD Cargo. Již po letmém prostudování navrhovaných textů bylo ovšem zřejmé, že se jedná o zcela nový předpis a nikoli jen o nějakou „technickou novelu".

Nová je celá struktura a logika předpisu, částečně byla změněna grafika, definice atd. Z tohoto důvodu se **FSČR rozhodla oslovit dopravce, zejména ČD a ČDC, u kterých ve strojvůdcovské profesi působí většina našich členů, ale v neposlední řadě taktéž zástupce sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.cz**, iniciovat a uspořádat společné setkání k projednání jednotlivých připomínek k tomuto předpisu.

Během tohoto našeho velmi důležitého pracovního setkání jsme se s jeho ostatními účastníky shodli na tom, že změny a připomínky jsou tak zásadní a obsáhlé, že není možné vyhovět požadavku zpracovatele předpisu a všechny připomínky zpracovat, projednat a zaslat v uvedeném termínu. Z tohoto důvodu FSČR požádala o zásadní prodloužení termínu připomínkování a také plánované platnosti předpisu tak, aby bylo možné nad některými značně kontroverzními změnami najít širší konsenzus a případně je projednat a ještě upravit v navržených pracovních skupinách.

Jsme přesvědčeni, že **takto zásadní předpis by neměl být vydáván jednostranným diktátem Správy železnic, ale mělo by dojít k širší shodě nad ideami i jednotlivými předpisovými ustanoveními, a to jak na straně správce infrastruktury, tak na straně dopravců, stejně jako zástupců zaměstnanců**.

Ideální by bylo, kdyby se **supervize a případného řešení sporů – vlastně jakési mediace – ujala nějaká nezávislá instituce, například Drážní úřad nebo Ministerstvo dopravy České republiky**.

Josef Bock, David Votroubek
členové prezidia FSČR

Poslední lokomotivou v zeleném nátěru v provozu u společnosti ČD Cargo je 163 256. Dne 28. dubna byla nasazena na výkon 66370 Řečany nad Labem–Třebušice, kam směřovala ucelená souprava na nakládku uhlí pro elektrárnu Chvaletice. Text a foto: Pavel Mlejnek

Poznámky (nejen) ke střetu na železničním přejezdu u Struhařova

V neděli 14. června jsme v mnoha mediích zaregistrovali zprávu, že v ranních hodinách (přesněji v 6.40 hodin) se na železničním přejezdu mezi Struhařovem a Dobříčkovem na Benešovsku střetl osobní vlak s autobusem. Podle dostupných informací, které nám poté doplnila Drážní inspekce, se tato závažná nehoda udála na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor. Škoda způsobená v důsledku střetnutí, po němž osobní vlak vykolejil, byla celkově odhadnuta na 3.7 milionu korun. Z toho 2.6 milionu na vlaku, 800 tisíc u autobusu a dalších 300 tisíc Kč představovalo poškození trati. Šetření Drážní inspekce na místě mimořádné události potvrdilo to, co bývá při podobných mimořádných událostech až na naprosté výjimky pravidlem, a sice že přejezdové světelné zabezpečovací zařízení bylo v době nehody v činnosti.

Tak velké hmotné škody jsou jistě velmi špatné, ovšem ještě horším následkem byla v tomto případě skutečnost, že zranění utrpělo ve vlaku i autobusu celkem deset osob, mezi nimi i strojvedoucí. Tím naším zraněným kolegou je Zdeněk Eichler ze základní organizace FS Čerčany, který mimo jiné utrpěl velmi nepříjemnou tržnou ránu na hlavě, jež musela být ošetřena nemocnici.

Bylo možno střetu nějak zabránit? Bohužel naprosto nikoliv. Jak nám potvrdil kolega Eichler, který byl v době vzniku tohoto článku ještě v pracovní neschopnosti, v osudnou chvíli dokonce nebyl ani čas na únik ze stanoviště. Vše totiž bylo záležitostí jen několika málo okamžiků, než motorový vůz RegioMouse ČD 810 436-6 narazil levou stranou do autobusu značky Setra dopravce ICOM transport. A jak ukazují snímky, které na místě střetu pořídila Drážní inspekce, značně poškozena byla nejen velká část levé strany moderního autobusu, ale zcela zdemolována byla především pravá strana stanoviště strojvedoucího.

Připomeňme si, že nehoda se stala na třiatřicetikilometrové regionální trati, kterou v jízdním řádu najdeme pod číslem 222 a která vede z Benešova u Prahy do Trhového Štěpánova. A jak je to na ní s přejezdy? Například jen v definičním traťovém úseku Struhařov–Postupice, tedy na necelých třech kilometrech, je jich dokonce hned sedm! A jak jsme se dozvěděli od našich čerčanských kolegů, kteří zde vykonávají svoji službu, lehkovážné chování řidičů zde přerůstá v hazard poměrně často. Jako první ze zmíněné sedmičky je zde přejezd nesoucí označení P6029 v železničním km 6,448. Trať se v něm kříží se silnicí II/112 a právě zde došlo k mimořádné události, o níž píšeme. Následuje přejezd P6030 v km 6,992 protínající účelovou komunikaci, přejezd P6031 v km 7,340 (opět na již zmíněné silnici II/112), P6032 v km 7,819 přes místní komunikaci, P6033 v km 8,051 přes komunikaci účelovou, P6034 v km 9,628 přes silnici III. třídy a konečně jako sedmý v pořadí P6035 je v km 9,821 přejezd přes další místní komunikaci!

Pokračování na str. 2

Foto Drážní inspekce z červnového střetu na železničním přejezdu u Struhařova

Upozornění našim čtenářům

Vážení kolegové, milí čtenáři, příště náš časopis vychází jako dvojčíslo 15–16/2020 až v polovině září. Každým rokem připravované srpnové vydání Zájmů strojvůdce, s nímž se setkáváte na konci měsíce, tentokrát bohužel nevyjde, neboť právě v druhém prázdninovém měsíci budeme mít vystěhovány prostory redakce z důvodu stavebně rekonstrukčních prací na budově, v níž má v Brně své sídlo redakce a tiskové středisko Federace strojvůdců ČR.

V tomto období sledujte nejen elektronickou korespondenci, kterou dostáváte do svých základních organizací z prezidia FSČR, ale v neposlední řadě také webové stránky naší odborové organizace na adrese *www.fscr.cz*. Tam budou průběžně umísťovány veškeré aktuality, s nimiž bude třeba vás seznamovat.

Všem vám ale především přejeme hezké a odpočinkové letní dny, příjemné prožití dovolených a těšíme se opět na vaši přízeň a v neposlední řadě taktéž na spolupráci při přípravě našeho periodika.

Redakce a redakční rada ZS

Risk nebývá vždy ziskem

V době, kdy laskavý čtenář čte tyto řádky, jsme už vstoupili do druhé poloviny prvního prázdninového měsíce. Mnozí již absolvovali zaslouženou dovolenou, řada z nás se na ni teprve těší. Ale dny volna a zážitků uplynou rychleji než voda z přívalových dešťů, které nás trápily v závěru června. Pak opět nastává tvrdá realita brzkých ranních nebo pozdních nočních nástupů, „oživování" odstavených hnacích vozidel, rychlých střídání na ose nebo konstatování strojmistra „žádnou jinou mašinu nemám".

A tak, vážení kolegové, nezahoďte dojmy z hezky prožité dovolené hned na první směně. Třeba na zmíněné problémy typu „žádnou jinou mašinu nemám" pamatují s přesnou definicí, co může nebo nemůže vyjet na trať, příslušné předpisy. Rámcově § 34 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah a podrobně vnitřní předpisy jednotlivých dopravců. Riskování v těchto případech nemusí být ziskem, ale spíše se pak často uplatní jiné lidové rčení „za dobrotu na žebrotu".

Řadu problémů na mnoha traťových úsecích působí stromy rostoucí v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí. Jeden takový „stromeček" spadl v neděli 28. června v žst Poděbrady (v km 314,700) přes všechny staniční koleje do trakčního vedení. Omezení provozu trvalo od 17.29 do 23.41 hodin. Stromy ale bohužel padaly do kolejí i na jiných místech... V těchto souvislostech upozorňuji na nutnost přesného dodržování značně alibistických článků č. 4107 a č. 4109 dopravního a návěstního předpisu SŽDC D1.

Nechci na tomto místě provádět povinné školení, každý ho má jistě dost. Jen na závěr připomenu jedno velmi důležité ustanovení již citovaného předpisu SŽDC D1, a to druhou větu článku č. 261: ***Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté o přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi.*** Jeho přesné dodržování dokáže předejít mnohým nepříjemnostem, a to nejen v tyto příjemné letní dny.

Vladimír Selucký

K tragické nehodě na Karlovarsku

Sedmého července nás všechny těžce zasáhla závažná mimořádná událost, k níž toho dne došlo v 15.10 hodin mezi stanicí Nové Hamry a dopravnou Pernink. Srážka osobních vlaků Os 17110 (Karlovy Vary dolní n.–Johanngeorgenstadt) s osobním vlakem Os 17113 jedoucím v opačném směru měla velmi tragické následky. Z celkově 33 cestujících byli dva usmrceni, zraněných bylo 24, z toho devět těžce nebo středně těžce.

Příčiny a okolnosti vzniku nehody se vyšetřují a není zde proto na místě uvádět jakékoliv závěry či spekulace. Co je však již dnes jisté, také na této mimořádné události se podepsal stav nedostatečného technického zajištění železničního provozu na mnoha našich regionálních železničních tratích a zejména těch, které jsou provozovány dle předpisu SŽDC D3 a kde tedy řízení a zajištění bezpečnosti dopravy spočívá pouze na lidech.

Prezident Federace strojvůdců České republiky **Jaroslav Vondrovic** využil setkání s místopředsedou vlády ČR a ministrem dopravy Karlem Havlíčkem, k němuž došlo osmého července, aby tohoto nejvyššího představitele dopravního resortu opětovně požádal o realizaci opatření, jež povedou k zajištění zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, k němuž (jak jsme již dříve uvedli ve svých návrzích) by měly vést závěry přijaté na společných jednáních za účasti zástupců ministerstva, Drážního úřadu a Správy železnic.

Názory naší profesní odborové organizace prezident FSČR již také prezentoval v mnoha médiích, mimo jiné na DVTV – Aktualne.cz s Martinem Veselovským. Celý rozhovor je možno zhlédnout na webové adrese *https://video.aktualne.cz/dvtv/srazka-vlaku-selhani-strojvudce-nema-co-napravit-neni-tam-ko/r~f8fa743ac10a11ea80e60cc47ab5f122/*

Této závažné problematice se ovšem kolega **Jaroslav Vondrovic** věnoval i v dalším rozhovoru pro on-line deník Aktualne.cz, kde mimo jiné upozornil na potřebu využít na regionálních tratích možnosti instalace již existujícího zařízení Radioblok. Odpovědi na otázky najdete na našich oficiálních webových stránkách, a to na *http://www.fscr.cz/index.php?page=clanek&id=877*

Libor Poláček

Stanoviště strojvedoucího motorového vozu 810 436-6 bylo bohužel velmi poničeno, když po střetu na přejezdu tento MV pronikl až dovnitř autobusu. Foto: Drážní inspekce

Poznámky (nejen) ke střetu na železničním přejezdu u Struhařova

Dokončení ze str. 1

Slovo „nadpřejezdováno“ využíváme v příspěvcích otiskovaných v našem časopise velmi často. Ale takový počet přejezdů na tak krátkém traťovém úseku opravdu nelze hodnotit jinak, než jako nadbytečný. Zvláště když zvážíme, že část z nich slouží jen ke křížení s místními komunikacemi a nejsou tudíž využívány intenzivně. I to zde tradičně svádí mnohé řidiče, aby na křížení takové cesty s regionální tratí riskovali. V zájmu zvýšení úrovně bezpečnosti železniční dopravy je pak přece jednoznačně vhodnější mnohé z takových přejezdů raději zrušit!

Ovšem tím by opatření, jež čekají na Správu železnic a orgány místní samosprávy, ještě zdaleka neměly skončit. Je zde totiž i ona stále (byť prozatím spíše s nedostatečnou odezvou) omílaná otázka náležitého zabezpečení přejezdů, bez něhož se bezpečná doprava prostě neobejde. U těch, kde řidiče dosud varuje výstražný kříž, by mělo co nejdříve dojít k dovybavení světelnou signalizací. A v mnoha případech, jako například také u přejezdu P6029, by měly být raději instalovány také závory. Každá pojistka v takových případech může sehrát svoji důležitou, ba přímo rozhodující roli.

Buďme ale konkrétní, značná rizika na trati číslo 222 hrozí totiž i leckde jinde. Kolega Zdeněk Eichler při našem rozhovoru poukázal na celkově vždy provozně složitou situaci, k níž dochází vždy, když zejména při opravě hlavních silničních komunikací v tomto regionu dopravní proudy nyní poměrně často bývají odkláněny tak, že na přechodnou dobu (a i pro naše kolegy tedy neočekávaně) se směrují i na komunikace, kde se nacházejí právě ony doposud nedostatečně zabezpečené přejezdy. Značné komplikace tak například v poslední době přináší probíhající rekonstrukce silnice mezi Benešovem a Vlašimí. A pro strojvedoucí tak značně stresující a nebezpečné situace vznikají u čtvrtého přejezdu ve směru od Vlašimi, který se nachází u Znosimi, nebo u taktéž u v pořadí sedmého přejezdu nedaleko Domašína nákladní zastávky. Oba tyto přejezdy jsou totiž přitom zabezpečeny pouze výstražným křížem! A podobně problematické jsou i dva železniční přejezdy P6061 a P6062, nacházející se u nákladiště a zastávky Zdislavice, jejichž jediným zabezpečením jsou taktéž jen výstražné kříže.

A dodejme ještě jeden aspekt, který vzniku nehod, jakou byla právě ta nedávná u Struhařova, přímo nahrává. – Je smutnou skutečností, že příprava řidičů autobusů a jejich pravidelné povinné profesní školení bývá často na ubohé úrovni. A velmi zarážející je i tolerantní přístup orgánů činných v trestním řízení k těmto nebezpečných jevům, k chování hazardujících řidičů na železničních přejezdech. Ostatně i na to v našem časopise často poukazujeme a rozhodně v tom i nadále hodláme pokračovat!

Marek Poláček

Do konce července dle dohody o částečné nezaměstnanosti, od srpna obnovení turnusového režimu

Jak už jsme stručně informovali v minulém vydání našeho časopisu, 22. června byl u akciové společnosti ČD všemi odborovými centrálami podepsán Dodatek číslo 2 k „Dohodě o částečné nezaměstnanosti“, který stanovil, že **od 19. 6. do 31. 7. 2020 bude zaměstnancům postiženým částečnou nezaměstnaností poskytována náhrada mzdy ve výši 80 % průměrného výdělku**. V období od 1. do 18. června 2020 nebyl institut částečné nezaměstnanosti uplatňován.

Zároveň **bude z důvodu ukončení omezení dopravy od 1. srpna 2020 obnoven turnusový režim**, vyjma těch případů, kdy nemůže zaměstnavatel z provozních důvodů zaměstnancům vypracovat písemný rozvrh směn na stanovené období.

Na jednání zástupců prezidia Federace strojvůdců ČR s ředitelkou O10 GŘ ČD ing. Monikou Horákovou byl vznesen **požadavek na definování co nejužšího rozsahu tzv. provozních důvodů**. Ten později podpořila i část odborových centrál působících u ČD. Výsledkem tohoto jednání je dohoda, že „provozními důvody“ se v tomto případě rozumí pouze omezení železniční dopravy vyplývající z nižší objednávky rozsahu dopravy kraji a Ministerstvem dopravy ČR způsobené pandemií Covid-19. **Za provozní důvody nelze v tomto případě považovat změny, které budou zapříčiněny výlukovou činností!**

Upozorňujeme zvláště turnusové důvěrníky na potřebu důsledné kontroly důvodů vedoucích k nemožnosti sestavení jednotlivých turnusů v daných lokalitách.

Obnovení turnusového režimu od 1. 8. 2020 by mělo vytvořit dostatečný časový prostor pro sestavení turnusů, jejich řádné projednání s místně příslušnými odborovými organizacemi a předání písemných rozvrhů směn zaměstnancům v souladu s platnou legislativou, tedy minimálně čtrnáct dnů před jejich platností.

V případě, že při obnovování turnusového režimu naši kolegové zjistí odchýlení zaměstnavatele od zásad zde uvedené dohody a nebudou schopni zajistit nápravu tohoto stavu na místní úrovni, neměli by váhat kontaktovat své oblastní zástupce, případně zaslat informaci na e-mailovou adresu: *analytik@fscr.cd.cz*.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR
Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

O režijních výhodách s ministrem dopravy

Osmého července se uskutečnilo jednání zástupců odborů (OC) působících na železnici s ministrem dopravy Karlem Havlíčkem. Předmětem jednání, kterého se za FSČR zúčastnil prezident **Jaroslav Vondrovic**, byla problematika režijních výhod. Ministr dopravy ubezpečil OC, že i nadále existuje zájem na zachování režijních výhod. Řešení bude součástí připravované celkové koncepce osobní železniční dopravy v ČR. Ministr Havlíček bude garantem jednání za účasti zástupců Jihomoravského kraje a také ostatních zainteresovaných stran, tedy generálních ředitelů ČD a Správy železnic a za zaměstnance představitelů OC. A pokud budou jednání završena dohodou, může se tato stát východiskem a modelem pro řešení situace i v dalších krajích ČR.

Seznámení se s TTP nelze považovat za formalitu

Ihned poté, co jsem v třetí červencový den coby strojvedoucí ČD Cargo otevřel při nástupu do práce služební tablet, vykoukly na mne dva dokumenty k seznámení. Tak dobře, zkontroluji a přečtu si to. V prvním případě šlo o změny v TTP, ale přímo tratí, které mám ve znalosti, se to netýkalo, a tak to rychle ještě překontroluji a jdu na další položku. Byl to *Informační list číslo 04-2020 ŘO 13 změna směrnice SŽ SM 83 – uspořádání tabulek TTP.*

No to jsem si dal. Ono by ani tak nevadilo, že zmíněný dokument se skládá ze čtyř částí. Problém byl jeden, zato ale zcela zásadní. – Samotný dokument *SŽ SM83* má totiž osmdesát stran textu a tabulek a k tomu příslušné vysvětlivky k TTP dalších více jak čtyřicet! To si z nás někdo dělá srandu?! To jsme opravdu dostali jen těch obligátních patnáct minut po nástupu na seznámení s dokumenty na to, abychom si tohle všechno přečetli? Takovou dobu čekáme a dožadujeme se zásadní proměny TTP, a když konečně začíná být na konci tohoto tunelu, delšího než proslavený Eurotunel mezi Francií a Anglií, vidět ono pověstné světýlko, tak to dostaneme k seznámení takovým způsobem? Patnáct minut? Pokud to dobře počítám a vzpomínám na stanovené postupy, tak platilo, že na jednu stranu máme mít asi tak v průměru dvě minuty. Ale jelikož tady máme sto dvacet stran docela závažného textu, tak si dovedeme spočítat, že to představuje dvě stě čtyřicet minut, a tedy hned čtyři hodiny hutného a nepřetržitého čtení!

Vzhledem ke skutečnosti, že v onen červencový den vlaky jezdily podle jízdních řádů a nikde na nástupištích nebylo vidět, že by doprava kolabovala, a také naše nákladní vlaky jezdily celkem bez problémů, je vidět, co si o uvedené formě seznámení s tak zásadním dokumentem myslí velká většina kolegů. Myslím, že se výrazivo, které nás při tom jako strojvedoucí napadá, by se nehodilo ani do bulvárního tisku.

Tuhle formu seznámení s tak závažným a obsáhlým dokumentem považuji za nepřijatelnou nehoráznost. Prostě a jasně, tímhle způsobem ne! Když můžeme mít v e-learningu hromadu dalších věcí, není přece problém, abychom tam měli i seznámení se s tímto materiálem. A můžeme pak za jeho důkladné studium samozřejmě požadovat i finanční náhradu tak, jak to je jinak při e-learningu naprosto běžné a samozřejmé. A nepochybuji, že určitě zvládneme na závěr i nějaký ten testík, jak tomu je na konci každé výukové lekce na e-learningu.

Důrazně odmítám pouze formální seznámení s tak důležitými dokumenty, jako jsou nové podoby TTP, a žádám, aby byla zvolena jiná metoda, odpovídající závažnosti informací, které TTP obsahují. Dostat patnáct minut před nástupem do směny na seznámení s tak obsáhlým dokumentem je naprosté znevážení jak TTP samotných tak především naší práce.

Evžen Mikolajek
předseda redakční rady Zájmů strojvůdce

Pravidla pro další uplatnění částečné nezaměstnanosti dohodnuta rovněž u ČD Cargo

Dne 24. června 2020 vyvrcholila série jednání, v nichž zaměstnavatel žádal odborové centrály (OC) působící u ČD Cargo o prodloužení platnosti opatření 5/2020, které upravuje podmínky použití paragrafu 209 zákoníku práce o částečné nezaměstnanosti v prostředí ČDC. Federace strojvůdců ČR před tímto jednáním požádala zaměstnavatele o úpravu Podnikové kolektivní smlouvy ČDC 2020/21 druhou změnou, konkrétně o navýšení procentuální částky vyplácené zaměstnancům při částečné nezaměstnanosti ze 70 na 80 procent. Tento požadavek byl pro nás nepodkročitelným mantinelem pro souhlas s prodloužením opatření 5/2020 o další dva měsíce.

Zástupci OC a zaměstnavatel se následně dohodli na znění 2. změny PKS ČDC, která **navyšuje odměnu zaměstnancům při částečné nezaměstnanosti na 80 % mzdy**. Dalších dílčích změn pak doznalo i opatření 5/2020, kde by pro příště měla být eliminována značná diferenciace používání tohoto paragrafu v jednotlivých provozních jednotkách. Nově by **bez souhlasu jednotlivých zaměstnanců neměl počet směn v rámci částečné nezaměstnanosti překročit dvě v jednom kalendářním měsíci**. Výjimkou z tohoto pravidla může být pouze velký lokální výpadek potřeby práce (např. mimořádná odstávka podniku navázaného na danou lokalitu), která bude předem projednána s místně příslušnou odborovou organizací.

Nově je v opatření také jasně popsáno, že **žádost o čerpání dovolené má přednost před uplatněním částečné nezaměstnanosti**. To znamená, že v nadcházejícím období letních prázdnin by mělo být vyhověno maximálnímu množství žádostí o dovolenou a institut částečné nezaměstnanosti by neměl být upřednostňován.

Rovněž další praktické informace, poskytnuté z prezidia FSČR pro nadcházející období k této problematice kolegům v našich základních organizacích, by měly přispět k tomu, aby byl vliv této mimořádné situace na naše členy maximálně eliminován.

Jaroslav Vondrovic, prezident
Federace strojvůdců České republiky
David Votroubek, člen prezidia a vedoucí týmu
FSČR pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Takto snad ne!

Vážení kolegové, od června 2017 jsem v důchodu. Nicméně život na železnici a ve FSČR stále sleduji. Samozřejmě nechci do vnitřních věcí naší profesní odborové organizace zasahovat, ale po přečtení článku „Namydlené schody? Federace strojvůdců České republiky takový postup jednoznačně odmítá!“ v Zájmech strojvůdce č. 11 jsem se rozhodl napsat tuto připomínku.

Doslova v šoku jsem zíral na těch několik řádků, kde se píše o přístupu předsedy základní organizace FS DKV Praha Romana Krause. Toho samého předsedy, který mi pokaždé, když se něco dělo, neustále opakoval *„Jindro, ukaž jim* (zaměstnavatelům) *to! Ať vidí, že FSČR něco znamená, celá Praha za tebou stojí!“*

A teď tento stejný předseda vyzve své členy, aby přistoupili na videoseznání! A moc dobře přitom věděl, že vedení Federace strojvůdců tento způsob seznání jasně odmítlo! Co tím pan předseda sleduje, nechápu, to mi hlava nebere.

Svůj poslední projev ve funkci, kterou jsem měl tu čest zastávat, jsem na Celostátní radě předsedů v březnu 2017 končil slovy, že jsem hrdý na to, že jsem strojvedoucí, že jsem hrdý na to, že jsem ve FSČR a že jsem hrdý na to, že jsem mohl stát dvě volební období v čele této odborové organizace.

Nyní ovšem vidím, že ne na všechny členy Federace strojvůdců mohu být hrdý. Minimálně na jednoho předsedu základní organizace hrdý nejsem ani náhodou!

Jindřich Hlas

Zabránili závažné trestné činnosti

V sobotu 20. června po příjezdu vlaku Os 4612 (Vranovice–Žďár nad Sázavou) do železniční stanice Žďár nad Sázavou zjistil vedoucí posunu **Miroslav Říha** z OCP Východ, PP Havlíčkův Brod při prohlídce soupravy v prvním voze za lokomotivou pohyb ženy ozbrojené nožem. V součinnosti se strojvedoucím **Jiřím Růžičkou** ze stejného pracoviště zamezili vstupu této osoby do dalších vozů soupravy a proniknutí do prostor pro cestující veřejnost a ihned přivolali hlídku Policie České republiky.

Tímto rozhodným postupem zabránili případnému ohrožení cestujících přítomných v této frekventované železniční stanici. **Oběma našim kolegům patří za jejich příkladný výkon služby veřejné poděkování.** Přivolaní policisté při služebním zákroku ženu odzbrojili a zadrželi. Případ je dále vyšetřován orgány činnými v trestním řízení. Během zákroku policistů byl provoz v železniční stanici omezen.

Vladimír Selucký

Vydejte se s námi opět na Spálov!

V sobotu **29. srpna** se uskuteční již 20. ročník **amatérského dálkového běhu** a 19. ročník **dálkového pochodu Tanvald–Spálov**, který pořádají akciové společnosti České dráhy a ČD Cargo, a Federace strojvůdců České republiky. Hlavním pořadatelem akce, jež je v neposlední řadě i připomenutím tragických následků srážky osobního vlaku s nákladním vlakem u Spálova na Semilsku, k níž došlo právě před třiceti lety – 25. srpna 1990, je i letos profesní odborová organizace Federace strojvůdců České republiky, dalšími partnery jsou obec Jesenný a město Tanvald.

Délka běžecké trati i pochodu je 18,6 km. Start běhu se uskuteční v 10:00 hod. na tanvaldském vlakovém nádraží. Start pochodu je v 9:45 až 10:15 hod. Tamtéž se také od 8:30 do 9:45 hod. koná prezentace účastníků.

Trasa trati je značena na silnicích oranžovým sprejem a na lesních stezkách pentlemi a z tanvaldského vlakového nádraží ČD je dále vedena přes Popelnice, Svárov, Velké Hamry, Plavy, Lhotku, zámek Návarov, Jesenný, Bohuňovsko, závěr údolím Kamenice po červené turistické značce až do Spálova. Cíl se nachází v prostoru mezi železniční zastávkou a restaurací Na Spálově.

Program v cíli: 12:45 až 13:15 vyhlášení výsledků vytrvalostního běhu, poté je možnost zúčastnit se pietního aktu u pomníčku obětí železniční nehody. Věcné ceny budou připraveny pro první tři v běžeckých kategoriích.

Každý účastník startuje na vlastní nebezpečí! Akce je pořádána pro všechny zaměstnance ČD, ČD Cargo a jejich rodinné příslušníky a je hrazena z centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo a zároveň je i akcí veřejnou.

Kontakt na pořadatele: tel. 773 008 910, e-mail: *semeckypavel@seznam.cz*

Pavel Semecký, člen prezidia FSČR
a ředitel závodu
Andrea Vlachovská, hlavní rozhodčí

Pochvala i kritika

Na konci června jsem byl služebně v Přerově a před zpáteční cestou jsem tam dostal rozkaz, na kterém bylo mimo jiné napsáno: *„Platnost od: 16.10.19 22:19 do odvolání: Vjezdová návěstidla výhybny Dluhonice (1L, 2L) v km 185,535 jsou zrušena a jsou označena křížem neplatnosti. Vjezdová návěstidla výhybny Dluhonice (1L, 2L) v km 184,868 byla aktivována a pro vaši jízdu platí (nově aktivovaná návěstidla jsou o 667 metrů blíže proti směru jízdy vlaku).“*

Co mě na tom rozkaze udivilo? No, že konečně někomu došlo, že při délce platnosti seznání strojvedoucího 12 měsíců je vyrozumívací doba 21 dnů o změně tabulky TTP přece jenom málo. Kéž by takto uvažovali všichni pracovníci Správy železnic. Teď už k úplné dokonalosti zbývá v tabulce č. 1 TTP 309A opravit jen kilometrickou polohu telefonů u vjezdových návěstidel a bude všechno v pořádku. Ale přece nikdo není dokonalý a není to takové neštěstí, zvláště když máme na hnacím vozidle vysílačku a mobilní telefon.

Petr Kůžel

***

Reaguji na dvanácté číslo Zájmů strojvůdce, kde bylo na druhé straně otištěno „Stanovisko Správy železnic k článku kolegy Otta“... Jak má vůbec Správa železnic nastaveny kontrolní mechanismy? Existuje ještě funkce traťmistra? Proč má být strojvedoucí nedobrovolným kontrolorem práce Správy železnic? ...

Antonín Sehnal

Pozvání na Mistrovství ČR železničářů v netradičním triatlonu

České dráhy, ČD Cargo a Federace strojvůdců ČR pořádají **v neděli 13. září Mistrovství České republiky železničářů** v netradičním triatlonu XXXIII. **LOKOMUŽ 2020** a XXIX. **Memoriál Edy Vraštila**.

Účastníci absolvují tři disciplíny (triatlon) v těchto objemech: 300 m plavání, 40 km jízda na kole, 10 km běh, měří se celkový čas. Místo startu: přehrada Fojtka, Mníšek u Liberce (6 km od Liberce). Závod proběhne v kategoriích: M – do 40 let, V – nad 40 let (rozhoduje datum konání závodu), F – ženy. Časové limity: plavání do 10:30, kolo do 13:30, běh do 15:30. Odstoupení ze závodu je nutno nahlásit pořadateli. Registrace před startem a předání kol do depa končí v 9:00 hod. Pořadatel vyžaduje ochrannou cyklistickou přilbu pro jízdu na kole.

Přihlášky do **10. září** přijímá Pavel Semecký – Hybernská 13, Praha 1, 110 00, telefon: **773 008 910**, e-mail: ***semeckypavel@seznam.cz***

Soutěže se může zúčastnit každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance ČD, ČD Cargo. Startovní číslo bude startujícímu přiděleno před zahájením závodu. Zdravotní dozor zajistí pořadatel. Občerstvení v průběhu závodu zajistí pořadatel nápoje (čaj, ionty). Šatna bude v prostoru startu a cíle.

Vyhlášení výsledků proběhne od 17:00 v Hotelu Petra v Liberci. Každý účastník obdrží diplom, vítěz pohár, první tři v každé kategorii obdrží cenu.

Pořadatel případně zajistí pro zájemce ubytování od 12. do 14. září 2020. Zájemci o pořadatelskou a rozhodčí službu se mohou přihlásit: Pavel Semecký (tel. 773 008 910) a Ivan Nevrlý (tel. 607 601 927).

Hlavním pořadatelem je prezidium FSČR ve spolupráci s akciovými společnostmi ČD a ČD Cargo. Akce je financovaná z Centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo.

Pavel Semecký,
člen prezidia FSČR a ředitel závodu
Ivan Nevrlý, hlavní pořadatel

Snímek vlevo byl pořízen během velké rekonstrukce železniční stanice Choceň, probíhající v letech 2003 až 2005, Na druhém záběru je pohled z 3. nástupiště na opravenou choceňskou novorenesanční výpravní budovu s dominantním brněnským (na fotografii uprostřed) a pražským pavilonem, které jsou vzájemně propojeny jednopatrovým traktem. Architekt Jindřich Maas zahájil stavbu v roce 1875 a inspiroval se výpravní budovou v Nových Zámcích (foto: Kamil Bureš)

Nejen dvě výročí choceňské stanice

Prvního června uplynulo již 15 let od slavnostního otevření nově zrekonstruované stanice Choceň ležící na I. tranzitním koridoru (konkrétně trať 501A Česká Třebová–Praha-Libeň). Určitě bych kulatých a půlkulatých výročí ve vztahu k našemu nádraží našel pro letošek více. Tak například 26. června 1845 Chocní projel první vlak, 20. srpna 1845 přijel první slavnostní vlak, 1. září 1845 byla zahájena na olomoucko-pražské dráze všeobecná osobní doprava a 9. září 1845 proběhla tragická cesta projektanta stavby ing. Jana Pernera se zraněním v choceňském tunelu, jemuž následující den podlehl. Dominuje tedy nejvíce řadová číslovka 175. Domnívám se ovšem, že o historii železnice a zejména o olomoucko-pražské dráze toho bylo napsáno opravdu hodně. Nepovažuji teď za důležité znovu opakovat dějinná fakta, chci nastínit, jak fungoval život v naší stanici za posledních patnáct let a co ona rekonstrukce vlastně přinesla.

Připomeňme, že Chocní prochází důležitá tepna v podobě I. tranzitního koridoru, vychází odsud také elektrifikovaná trať 505A ve směru Týniště nad Orlicí–Hradec Králové hl.n.–Velký Osek, využívaná v případě mimořádností na hlavním tahu i jako odklonová trasa pro vnitrostátní a mezinárodní spoje a nákladní dopravu. Nesmím opomenout lokálku 517E do Litomyšle, která na tisícinu přesně měří rovných 24 km a v úseku Choceň–Vysoké Mýto město patří mezi nejvytíženější regionální tratě Pardubického kraje.

Před zahájením rekonstrukce dne 20. června 2003 byla Choceň označena v TJŘ písmenem P, jednalo se tedy o stanici se závislými návěstidly, ale bez rychlostní soustavy a nejen díky přítomnosti skupinového odjezdového návěstidla pro vybrané sudé koleje ve směru na Brandýs nad Orlicí zde nebyla dovolena výprava vlaků s přepravou cestujících návěstmi hlavních návěstidel. Přípravu vlakových cest zajišťovali signalisté ze třech stavědel, probíhal tady rušný posun a výpravčí měli ohromnou míru zodpovědnosti, neboť během čtyřiadvaceti hodin Chocní projelo průměrně 270 vlaků a bylo zapotřebí hlídat volnost staničních kolejí a peronní intervaly.

Za posledních 15 let doprava na koridoru ještě zhoustla, a tak si neumím představit, jak by se dnes řídila místní doprava, kdyby stanice neprošla rekonstrukcí. Choceň je dálkově ovládána z CDP Praha, přičemž v některých vybraných hodinách je řízení předáno pohotovostnímu výpravčímu, který spolu s dirigujícím dispečerem pro trať D3 do Litomyšle sídlí v dopravní kanceláři.

Vlastní přestavba stanice trvala přesně 711 dní (od 20. června 2003 zahájením přípravných prací do 1. června 2005, kdy proběhlo slavnostní otevření) a stála 987,6 mil. Kč. Rekonstrukci za plného provozu realizovalo konsorcium firem pod vedením společnosti Skanska ŽS. Projekt „Průjezd železničním uzlem Choceň“ zpracoval SUDOP Praha a investorem akce byla tehdy Správa železniční dopravní cesty. Hlavním účelem stavby bylo zvýšit kvalitu a bezpečnost drážní dopravy (vybudováním tří ostrovních a jednoho poloostrovního nekrytého nástupiště pro trať do Litomyšle), dosáhnout požadovanou třídu zatížení D4 UIC a zajistit prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC. Už v prosinci 2004 povolil Drážní úřad průjezd uzlem Choceň projektovanou rychlostí, tedy 160 km/h, přičemž ve spojení se starší koridorovou tratí ve směru do Pardubic rázem vznikl třetí nejdelší úsek na tratích SŽ, který mohou klasické soupravy projíždět rychlostí 160 km/h. O zlatou a stříbrnou pozici se v tomto případě dělí dva více jak padesátikilometrové úseky na rovinaté Moravě: Nedakonice–Moravská Nová Ves a Břeclav–Modřice. Jen pro upřesnění dodám, že úsek z Pardubic až za bývalý choceňský tunel, kde tato vysoká rychlost končí, měří 34,7 km.

Počínaje platností jízdního řádu 2019/2020 v Chocni přesně v 6 hodin ráno zastavuje vlak Railjet 576, který nabízí bezkonkurenčně nejrychlejší spojení s Prahou – 139 km ujede se zastavením v Pardubicích za 72 minut. Pokud panuje kolem Prahy příznivá dopravní situace, tak to Railjet zvládne i za 66 minut. Zde tedy vidím jasný potenciál železnice 21. století – konkurence v jízdních dobách oproti individuální automobilové dopravě. Již několik let v Chocni v noci zastavují i vybrané vlaky IC směřující do Brna a Břeclavi.

Patnáct let po rekonstrukci se v naší stanici objevují i některá negativa – až příliš často v minulosti upomínali někteří představitelé městského úřadu, jak ze strany Správy železnic zaostává úklid nádraží a jak špinavý je podchod vyúsťující do zámeckého parku. Víc než často jsou v poruše výtahy na ostrovní nástupiště, které pak komplikují život imobilním občanům. Novorenesanční krásně opravená výpravní budova dnes zeje prázdnotou – zaniklo ČD Centrum, restaurace, úschovna zavazadel a vloni dokonce strojvedoucí ČD přestěhovali svůj útulek do protější budovy. Kromě toho před pár lety oficiálně zaniklo i choceňské depo, a tak motorové jednotky od Litomyšle mají upravené oběhy tak, aby jezdily zbrojit do České Třebové a Pardubic.

Z dopravního hlediska pak nastává problém se zaústěním tratě 505A od Hradce Králové přes 6. staniční kolej do tratě 501A směrem na Českou Třebovou – zejména ve špičkách je vytíženost koridoru enormní, a tak pro nákladní vlaky od Újezdu u Chocně lze jen obtížně postavit průjezdnou cestu do Brandýsa nad Orlicí. A pokud by večer a v noci kvůli mimořádnosti na hlavním tahu rozhodli dispečeři o jízdách vlaků odklonem (z Pardubic přes Hradec Králové, Týniště do Chocně a dále na Českou Třebovou), tak ty vlaky, které by měly v Chocni zastavit pro výstup a nástup cestujících, by mohly vjet od Týniště jen na 8., nebo 10. kolej, tedy k 3. nástupišti. Jenže tyto dvě staniční koleje jsou večer a po celou noc obsazeny soupravami na ranní rozjezdy.

I přes několik negativ hodnotím rekonstrukci železniční stanice Choceň i 15 let po jejím dokončení jako vydařenou a mohu zodpovědně říct, že nejen u nás, ale i v Evropě budete těžko hledat takové nádraží, z něhož vyjdete rovnou do zámeckého parku. A také kde skalní zářez po bývalém tunelu, zbouraném v rámci příprav elektrifikace v roce 1949, představuje tak výrazný krajinný předěl (mezi rovinatým východním cípem Polabí do zvlněné krajiny podhůří Orlických hor). Možná i proto bylo v roce 2010 naše nádraží ověněno titulem Nejkrásnější nádraží ČR, a to v rámci 4. ročníku akce, kterou pořádá Entente Florale CZ – Asociace Souznění. Doplním, že choceňské nádraží se probojovalo mezi desítku nejkrásnějších stanic už v roce 2009, ale teprve o rok později, 18. června slavnostním vyhlášením ve Valdštejnském paláci v Praze, se stalo jasným vítězem.

Rekonstruovaná stanice Choceň dodnes věrně slouží velmi hustému železničnímu provozu. Je však varovným mementem, že stále ještě v roce 2020 existují stanice i celé úseky, které na modernizaci čekají, byť výstavba tranzitních koridorů začala již v roce 1993, a to dvěma úseky na trati 501A (Zámrsk–Uhersko a Úvaly–Poříčany). Ani za 27 let tak naši politici a představitelé všech dotčených institucí neudělali maximum, abychom měli čtyři páteřní linky koridorů dokončené a aby odpovídaly bezpečnosti a hustotě provozu 21. století. Dodnes chybí rekonstrukce na úsecích Nelahozeves zámek–Kralupy nad Vltavou, Praha-Holešovice–Praha-Libeň, uzel Pardubice hl. n., náročný a velmi diskutabilní úsek Brandýs nad Orlicí–Ústí nad Orlicí, uzel Česká Třebová, na III. koridoru chybí stěžejní úsek Beroun–Praha hl. n., na IV. koridoru, i když se nyní mění k nepoznání, stále chybí klíčový úsek ze Ševětína do Nemanic. A to ani nemluvím o tom, že jiné stanice, zatížené frekvencí dopravy, se už po pár letech znovu opravují či upravují (kupříkladu Poříčany). Je tak vysoce pravděpodobné, že se ani v nadcházejícím období nedočkáme klidu od stále probíhajících výluk.

Závěrem malé obrazové odlehčení – i když nejsou koridory ani po 27 letech dokončené a u některých úseků se zřejmě modernizace ani nedočkáme, vládní garnitura už zřejmě svou pozornost nasměrovala přímo na vysokorychlostní tratě. Představte si, že na regionálce z Prahy do Vraného nad Vltavou se objevil začátkem letošního roku Předvěstník N s číslicí 40, který návěstí „Očekávejte traťovou rychlost 400 km/h“ (viz obr. 3). Vidíte, politici o tom zatím jen mluvili, ale my už vysokorychlostní trať na našem území máme...

Kamil Bureš

Doklad, že v naší republice již máme vysokorychlostní trať a dostavba koridorů je zřejmě zbytečná. Předvěstník N s číslicí 40 dávající návěst „Očekávejte traťovou rychlost 400 km/h“ se objevil na trati z Prahy do Vraného nad Vltavou. Škoda, že motorové jednotky Regionova tak vysokou rychlost nevyužijí... Autor: Archiv strojvedoucích

Svátek dětí na železnici 600 ve Vracově

Základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou k letošnímu Mezinárodnímu dni dětí uspořádala čtvrtého června nevšední akci na úzkorozchodné železnici 600, kterou ve Vracově na své zahradě provozuje pan Zdeněk Iš. Den se opravdu vydařil a oproti plánovanému odhadu čtyř desítek lidí se nakonec na zahradě u pana Iše sešlo a během dne vystřídalo dokonce přes 100 rodičů a dětí. Hlavně ti nejmenší fanoušci železnice byli doslova nadšeni a již druhým dnem nám volali rodiče a navrhovali uspořádání stejné akce i v příštím roce.

A že je opravdu se na co dívat! Pan Iš je opravdovým odborníkem a hlavně železničním nadšencem. Do roku 1994 totiž pracoval v tehdejším Lokomotivním depu Veselí nad Moravou, kde byl ale paradoxně propuštěn pro nadbytečnost. Založil si vlastní počítačovou firmu, ale svým duchem a zaměřením zůstal stále železničářem. V roce 2007 se rozhodl, že zkusí postavit kousek tratě na vlastní zahradě a zprovoznit lokomotivu. O pár měsíců později se jeho myšlenka stala realitou. V samotném začátku se jednalo jen o pár metrů kolejí a první lokomotiva měla podvozek vyrobený z vozíku na dřevo. V současné době je trať dlouhá 500 metrů, položeno je 2000 pražců, 30 tun kolejiva a 90 tun kamene. U kolejového tělesa je uložen kabel pro napájení a provoz zabezpečovacího zařízení. Je zde zprovozněno také několik přejezdů a výhybky jsou osazeny elektromotorickými přestavníky. Bezpečnost na trati je zajištěna pomocí počítačů náprav pro zjišťování volnosti tratě a řízena modelovou verzí ESA 11 - mezi stanicemi se jezdí podle autobloku.

V souvislosti s dalším rozšiřováním kolejiště musel Zdeněk Iš odkoupit pozemky od sousedů, kteří si už na provoz a turisty zvykli. Na pozemku se v současné době nacházejí celkem čtyři nádraží. Je to Vracov hlavní nádraží A, Vracov hlavní nádraží B, Záboří a Táboriště. Hlášení staničního rozhlasu namluvil herec Josef Somr, který je místním rodákem a pana Iše již několikrát poctil svojí návštěvou.

Po kolejích se prohánějí celkem tři vlakové soupravy. Naprostým unikátem je elektrická lokomotiva 362 600-9, která je napájena z trolejového vedení o napětí 230 V. Do vozového parku ještě patří motorový vůz 810 600-7 a lokomotiva, která je kombinací žehličky 210 a Adély 799.

Pohybovat po areálu se můžete po vyznačených cestách a nastupovat a vystupovat na kterékoliv zastávce nebo nádraží. Na nádraží Záboří je k dispozici spousta atrakcí pro děti, je zde možný vstup do vedlejšího areálu s dětským hřištěm a kolotočem. Nebo se můžete projít k místnímu rybníčku.

Na provozování dopravy se podílejí jak studenti škol, tak i profesionální železniční zaměstnanci. Veškeré věci týkající se provozu po stránce dopravní i přepravní má Zdeněk Iš „zmáknuté“ do nejmenšího detailu a mnozí by se od něj mohli učit.

Svézt se může přijít opravdu každý. Byly tu už akce pořádané jak pro mateřské školy, tak i pro všechny fandy železnice. Železnici 600 ve Vracově navštívili rovněž turisté až z Ameriky či Austrálie.

Napsat o tomto skvělém zážitku by se dalo mnohem víc, ale lepší bude sem přijet osobně a zhlédnout všechno na vlastní oči. Veškeré podrobnosti naleznete na webové adrese ***www.zeleznice600.cz***. A především bych chtěl Zdeňku Išovi poděkovat za perfektně připravenou akci, ochotu s námi diskutovat a také za profesionální přístup. Další díky patří všem, kteří pomohli tuto akci zorganizovat, nebo se jinak aktivně zapojili.

Za ZO FSČR Veselí nad Moravou
Martin Urbánek
Foto: Kristýna Lásková

Čtveřice snímků Kristýny Láskové zachycuje atmosféru svátku dětí na úzkorozchodné železnici 600 ve Vracově

Nabídka kalendářových vložek na rok 2021

Výrobu a distribuci kalendářových vložek a obalů s logem Federace strojvůdců ČR na rok 2021 zajišťuje FS Oblast Plzeň. Objednávky, prosím, posílejte elektronickou formou nejpozději **do 10. srpna 2020** na e-mailovou adresu *pepabock@centrum.cz*.

Z důvodu jednodušší distribuce vložek a obalů na jednotlivé základní organizace FS (na podzimních Radách předsedů oblastí) žádám všechny zájemce o včasné podání objednávek. Cena je tentokrát výrobcem stanovena na 25 Kč/ks za vložku a 207 Kč/ks za obal.

Vzhledem k době potřebné k výrobě nebude bohužel možné vyhovět objednávkám, které budou doručeny po stanoveném termínu.

Josef Bock , člen P-FSČR

Cestování do zahraničí – zvláštní opatření

Informujeme o následujících opatřeních železničních společností PKP a GB.

PKP (Polsko) – V době pandemie COVID-19 je ve všech vlacích PKP Intercity povinná rezervace míst. Pro držitele jízdních dokladů FIP je při odbavení v Polsku místenka poskytována bezplatně. Toto opatření platí pouze v době pandemie. Odbavení místenky na ČD je beze změn (tj. placená místenka).

GB (Velká Británie) – Ve Velké Británii dochází v souvislosti s pandemií Covid-19 k mimořádným změnám, které ovlivňují všechny cestující. Tři společnosti provozující železniční dopravu, spadají pod sdružení privatizovaných železničních společností – Association of Train Operating Companies (ATOC), zavedly povinné rezervace. Toto opatření se vztahuje i na cestující s jízdními doklady FIP.

- **Avanti West Coast**. Chcete-li provést rezervaci, pište na adresu *seat.reservations@avantiwestcoast.co.uk* s uvedením data / časem služby, kdy chcete cestovat, a typem jízdního dokladu FIP, který máte v držení.
- **Velká západní železnice (GWR)**. Rezervace by měla být provedena na telefonním čísle GWR +44 345 70 00 125 nebo na kterékoli pokladně GWR.
- **London North Eastern Railway (LNER)**. Rezervace by měla být provedena online na *www.lner.co.uk/reserve* nebo v jakékoli pokladně LNER Ticket Office.

Kromě tohoto opatření všechny železniční společnosti nedoporučují rekreační cestování, aby bylo k dispozici více míst pro základní cestování. V tuto chvíli není zatím známo, jak dlouho tato cestovní omezení zůstanou v platnosti. *(šp)*

*Základní organizace Federace strojvůdců České republiky Polička uspořádala 24. června 25. ročník vzpomínkové jízdy na kolech k pomníčku v Krouně. Před pětadvaceti lety zde došlo k tragické železniční nehodě, při níž zahynulo 19 osob. Mezi obětmi neštěstí byl i náš kolega a kamarád, strojvedoucí **Josef Kučera**. Každoročně se scházíme, abychom uctili památku obětí této smutné události. I tentokrát se zúčastnila rodina Kučerova a dále spolu s námi kolegové z Pardubic a Chocně. Mezi účastníky, kteří jsou na snímku Jiřího Báči z Poličky, nechyběli ani zástupci vedení RPP Česká Třebová v čele s ředitelem OCP Střed ing. Jiřím Slezákem. Josef Bouška*

Drážní půlstoletí Libora Vobořila

V sobotu 27. června odpracoval svoji poslední směnu u Českých drah náš kolega strojvedoucí, pan **Libor Vobořil**. Svému jedinému dopravci, u něhož působil jako strojvedoucí, zůstal věrný doslova celé půlstoletí.

Dlouholetý člen základní organizace Federace strojvůdců České republiky v Ústí nad Labem se angažoval pro věc strojvedoucích dokonce již v letech 1968/1969, kdy byl i členem Federace lokomotivních čet (FLČ). Při studiu nejprve brigádničil v lokomotivním depu ČSD Meziměstí a už 6. září 1967 si udělal zkoušky na pomocníka strojvedoucího. Studoval Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové, kterou v roce 1968 úspěšně ukončil maturitou.

Od 6. srpna 1968 se datuje jeho nástup do lokomotivního depa Ústí nad Labem, kde pak již od roku 1970 až doposud, tedy po celých padesát let, vykonával svoji strojvůdcovskou profesi.

Fotografie s lokomotivou 193 298-7 byla pořízena v železniční stanici Ústí nad Labem západ, kam přijel s vlakem R 608. Druhý snímek (oba je pořídil kolega Alois Sedlařík) vznikl v Ústí nad Labem hl. n. při najíždění na vlak R 617 a Libor Vobořil je na ní zachycen na stanovišti stroje 151 001-5.

Kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců a ostatní spolupracovníci mu děkují za dlouhá léta práce poctivě odváděné na naší železnici, za pracovní věrnost národnímu dopravci, a ještě do mnoha dalších spokojených let ve výslužbě přejí jen to nejlepší a zejména pevné zdraví!

Slavnostní loučení strojvůdce Slavomíra Pulzera

Devátého června 2020 zastavil v Trutnově na hlavním svůj poslední vlak ve svém více než čtyři desetiletí trvajícím profesním životě náš kolega, trutnovský strojvůdce **Slavomír Pulzer**, člen základní organizace Federace strojvůdců Trutnov.

Po vyučení v OUŽ Nymburk v roce 1975 a následné základní vojenské službě nastoupil do trutnovského provozu jako topič parních lokomotiv, pomocník strojvedoucího na Banglích a Brejlích. Po složení všech potřebných zkoušek byl o grafikonu v květnu 1983 jmenován strojvůdcem, aby pak prošel snad všemi nákladními i osobními skupinami. V posledních letech jezdil v TS 851, které dělal šikovného turnusového důvěrníka.

Na trutnovskou točnu, kam mu přišli poděkovat a také se s ním rozloučit vedoucí pracovníci, strojmistři a kolegové, si naposledy najel s vyzdobenou 810 515-7 v doprovodu své usměvavé manželky Františky. Do átria Na Vidličce se pak přišli se Slávou rozloučit další, kteří se na fotku u točny nevešli.

Co popřát? Snad jen: *„Slávo, užij si tu penzi ve zdraví v kruhu své početné rodiny. A občas se zastav i v depu, rádi Tě uvidíme!“*

Na našem snímku z loučení na točně je Sláva uprostřed v modré mikině.

Brutus, kolegové z trutnovské ZO FS a ostatní spolupracovníci a kamarádi

Poděkování za příkladný výkon služby

V pátek 26. června 2020 spatřil strojvedoucí OCP Východ, PP Veselí nad Moravou Petr Šibík při vedení vlaku Os 4115 po 1. traťové koleji mezi stanicemi Nemotice–Kyjov mohutný spadlý strom ve 2. traťové koleji (km 52,300), jehož větve zasahovaly i do profilu 1. TK. Ihned zavedl rychločinné brzdění a informoval výpravčího železniční stanice Nemotice. Protože v tomto úseku jsou místa bez signálu mobilních operátorů a také pokrytí signálem TRS není vždy dokonalé, tak po zastavení a zajištění svého vlaku šel proti očekávané jízdě vlaku Sp 1766 s pohotovostí dát návěst Stůj, zastavte všemi prostředky. Předmětný traťový úsek je situován v protisměrných nepřehledných obloucích. Strojvedoucího Sp 1766 se podařilo na překážku včas upozornit. Kolega **Petr Šibík** svým vysoce profesionálním přístupem zabránil mimořádné události s možnými vážnými následky. **Za příkladný výkon služby mu náleží i toto veřejné poděkování.**

Vladimír Selucký

Společenská rubrika

Desátého srpna bude slavit své krásné životní jubileum 80 let pan **Jiří Metlička**. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Louny mu srdečně blahopřejí a na zasloužené odpočinku přejí ještě mnoho spokojených let a k tomu zejména zdraví.

***

Dne 27. června oslavil své krásné šedesátiny v plném zdraví a svěžesti pan **Pavel Korčok**, strojvedoucí ČD Cargo Most. Pavel je dlouholetým a oblíbeným členem mostecké ZO Federace strojvůdců. K těmto kulatinám mu kolegové a výbor základní organizace přejí všechno nejlepší a především pevné zdraví.

***

Dne 19. července oslaví své 55. narozeniny náš kolega **Aleš Gabriel** ze společnosti Cargo. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace FS a všichni královéhradečtí kolegové

***

Dne 31. července tohoto roku naposledy osedlá železného oře náš kolega **Jiří Barbořík**. Do dalších let zaslouženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvůdců Přerov

***

Na číslo 65 svého věku dosáhli v druhý červnový den hned dva strojvůdci na penzi – jaroměřský **Jaroslav Máslo** alias Margarín a vrchlabský **Josef Vágenknecht** neboli Vágen. Oběma gratulujeme a ještě do mnoha dalších let přejeme zejména zdraví. Brutus

***

Dne 24. července oslaví své 65. narozeniny náš kolega, pan **Petr Havlíček**, strojvedoucí ve výslužbě a člen základní organizace FS Horažďovice předměstí. K tomuto významnému výročí blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, štěstí, lásky a životní spokojenosti. Výbor a ostatní členové horažďovické ZO Federace strojvůdců a všichni kamarádi

***

V letních týdnech, konkrétně v srpnu, oslavuje svou první padesátku náš sportovec, kolega a kamarád **Radek Klich**. Tímto mu chceme za celou základní organizaci Federace strojvůdců Bohumín a její členy co nejsrdečněji popřát zejména hodně zdraví, ale také mnoho pracovních i soukromých úspěchů a v neposlední řadě taktéž vytrvalou lásku ke sportu.

***

Sedmého července oslavil 50. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo a člen základní organizace FS Most, pan **Václav Nezbeda**. K tomuto krásnému jubileu mu blahopřejí výbor a kolegové ze ZO Federace strojvůdců, kteří zároveň přejí do dalšího půlstoletí hodně klidu a zdraví.

***

Dne 27. srpna oslaví své 60. narozeniny náš kolega **Igor Broukal**, strojvedoucí a člen ZO Federace strojvůdců Brno dolní. Výbor a členové této základní organizace mu přejí ještě do mnoha dalších spokojených let pohodu v práci i osobním životě a k tomu samozřejmě především zdraví.

***

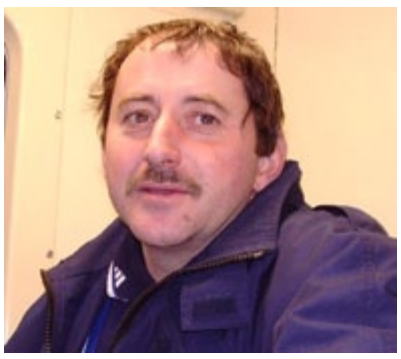
V letních měsících slaví svá životní jubilea rovněž pětice našich kolegů ze základní organizace FS Děčín. Pětašedesáté narozeniny osladí v poslední červencový den **Miroslav Malkovský**. V srpnu dožívají – 1. 8. pětapadesáti let **Tomáš Nergl**, 5. 8. krásných 75 let **Karel Šplíchal** a 8. 8. pětašedesáti let **Jiří Matouš**. Významné kulatiny 75 let pak 9. září oslaví rovněž pan **Antonín Thúrl**. Výbor a ostatní členové děčínské ZO Federace strojvůdců jim srdečně blahopřejí a do mnoha dalších let přejí spokojenost, pohodu a pevné zdraví.

***

V poslední srpnový den oslaví své 55. narozeniny náš kolega **Josef Zuber** z čerčanské ZO Federace strojvůdců. K tomuto životnímu výročí mu blahopřejí a ještě do mnoha let zdraví a také spokojenost v práci i osobním životě přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Čerčany.

***

V příštích týdnech budou mezi našimi oslavenci rovněž tito naši kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo: Dne 18. července slaví svoji první padesátku **Martin Wassebauer**. Rovných šedesáti let se dožívají ve čtvrtý srpnový den **Stanislav Dresler** a 14. srpna **Jiří Roztomilý**. Výbor a ostatní členové jejich ZO všem srdečně blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí pohodu a zejména zdraví.



*Již 30. března oslavil své 60. narozeniny trutnovský strojvůdce ČD Cargo, kolega **Miloš Prouza** zvaný též Rogalo, horal, lyžař nebo ptáčník – parťák, co nezkazí žádnou zábavu. Do dalších let přejeme Jůzkovi pevné zdraví, silné kosti a životní nadhled jemu vlastní a slibujeme, že si na jeho příští šedesátku vzpomeneme včas. Brutus*

Zájmy strojvůdce na webu

Zájmy strojvůdce je možno si přečíst i na webových stránkách *www.fscr.cz*.

*Letos na jaře odešel z aktivní služby na odpočinek náš kolega a kamarád, strojvůdce **Jan Hendrych**. Honzo, děkujeme za všechno, cos pro dráhu a nás kolegy udělal, a přejeme Ti vše nejlepší do dalších let. Kamarádi z Havlíčkova Brodu*

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 Mikolajek, 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.cd.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