

● Po závažných mimořádných událostech v letních měsících tohoto roku začaly pracovat komise k zvýšení bezpečnosti provozu na naší železnici ... str. 1, 2 a 3 ● Rozhovor s prezidentem Federace strojvůdců Jaroslavem Vondrovicem ... str. 1 a 2 ● Poděkování našim kolegům za příkladný výkon služby ... str. 2 a 3 ● Zlatá svatba v Nymburce a jiná železniční veselka v Trutnově... str. 3 ● „Rakušanka“ znovu v Kořenově ... str. 3 ● Pozvánka na badmintonový turnaj o pohár prezidenta FSČR ... str. 4 ●

číslo 15-16

15. září 2020  
ročník 73



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Odmítáme změnu podnikové kolektivní smlouvy ČD. Důvody diskutujeme s prezidentem FSČR J. Vondrovicem

Vedení národního dopravce předložilo začátkem minulého měsíce železničním odborům výčet celkem sedmi bodů, k nimž navrhlo zahájit kolektivní vyjednávání vedoucí ke změně Podnikové kolektivní smlouvy ČD na rok 2020. Prezidium Federace strojvůdců ČR projednalo návrh managementu Českých drah 10. srpna a přijalo usnesení, v němž konstatovalo, že je pro nás v předložené podobě nepřijatelný. Tento svůj odmítavý postoj jsme potvrdili taktéž na jednání, při němž se 28. srpna v této záležitosti zástupci odborů poprvé přímo setkali s vedením ČD. Naše odborová organizace následně vypracovala vysvětlující písemné stanovisko, které jsme v první zářijový den adresovali nejen managementu ČD, ale i ostatním partnerům z řad odborových centrál. Redakce Zájmy strojvůdce požádala prezidenta Federace strojvůdců ČR Jaroslava Vondrovice, aby vysvětlil náš postoj k jednotlivým diskutovaným bodům návrhu.

**Lze říci, že mezi zaměstnanci ČD velkou pozornost vzbudil již první bod návrhu, a sice změnit výměru dovolené a délky pracovní doby. Co k tomu uvádí stanovisko Federace strojvůdců?**

Jsem přesvědčen, že navržený postup není možno uplatnit. Mám na mysli formou změny PKS sjednotit výměru dovolené a prodloužit pracovní dobu technickoekonomických pracovníků a na základě toho stanovit počty potřebných administrativních pozic. Spíše se přikláním k názoru, že je nejlépe nutně vyhodnotit nepotřebné a duplicitní činnosti THP, jak o tom ostatně hovořil na našem

společném jednání v závěru minulého měsíce rovněž předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský. Teprve podle takto zjištěných údajů lze stanovit nadbytečnost zaměstnanců a tu pak řešit podle paragrafu 52 a) až c) zákoníku práce a platné PKS. A v případě jejich zájmu se samozřejmě otevře i možnost převést nadbytečné zaměstnance na pozice nedostatkových profesí.

**Proč je pro nás nepřijatelný předložený návrh týkající se stravenek a stravného?**

Snižovat výši stravenek, ale i stravného podle bodu 1 a), čl. 1, přílohy 4 PKS je nepřijatelné zvláště v současné době. Už

z důvodu pandemické situace, kdy dochází k uzavírání restaurací a stravovacích zařízení a tím k omezení možnosti výběru mezi nimi, ale v neposlední řadě také k nutnosti akceptace vyšších cen jídel. Zároveň považujeme tento návrh za diskriminační, neboť na rozdíl od navrhovaného snížení stravného pro skupinu zaměstnanců pracujících v režimu podle bodu 1 a) uvedeného článku podnikové kolektivní smlouvy, pro ostatní zaměstnance snížení stravného navrženo není, ani být nemůže, neboť je stanoveno vyhláškou Ministerstva financí ČR. A upozornili jsme i na to, že stravné podle bodu 1

## Léto ve znamení ministerských komisí

Začátkem letošních prázdnin bohužel potkala českou železnici další řada vážných mimořádných událostí, tak jak tomu bylo začátkem loňského roku, a naše profesní skupina se opět stala centrem zájmu médií. Jistý rozdíl proti minulému šňůře MU tu však byl. Zatímco v loňském roce se přehnal mediální bouře a zájem o železnici zase opadl, neboť se laická veřejnost spokojila s konstatováním, že se nejedná o systémovou chybu, ale o „pouhé“ selhání lidského faktoru, v letošním roce je přece jen něco jinak. Zájem médií i veřejnosti sice opět vcelku rychle opadl, ale pozornost ministerstva dopravy (MD) v čele s ministrem Karlem Havlíčkem zůstala „zaměřena správným směrem“. Již 16. července 2020 se ve večerních hodinách sešla komise pro bezpečnost železniční dopravy, kterou osobně vedl ministr dopravy Karel Havlíček. Členové komise byli jak zástupci Správy železnic (SŽ), dopravců (ČD, ČD Cargo, Žesnad) státních institucí (MD, DU, DI, Cendis), tak z řad akademické sféry. Jako odborný poradce byl

za ČD Cargo do této komise jmenován i člen prezidia FSČR David Votroubek a dalších jednání této komise se účastnil na základě rozhodnutí ministra dopravy rovněž prezident FSČR Jaroslav Vondrovic.

Úkolem komise bylo v počátku identifikovat možná bezpečnostní rizika v prostředí železnice a navrhnout krátkodobá i dlouhodobá řešení, vedoucí k jejich eliminaci. Byla definována základní témata k řešení: ● Legislativa a zabezpečovací zařízení; ● Mosty; ● Přejezdy; ● Kácení dřevin.

V tématu legislativy se snažíme poukázat na problematické výklady nařízení vlády (NV) 589 v oblasti délky směn, definice odpovědnosti a problematice dělených směn s jejich maximální možnou eliminací.

Při debatách o zabezpečení tratí FSČR dlouhodobě hovoří o překonaném způsobu jejich zabezpečení/nezabezpečení, kde prakticky všechna odpovědnost leží na strojvedoucím. Proto pro nás je dobrou zprávou, že SŽ uvažuje na nevytíženější části těchto tratí se zrušením zabezpečení podle předpisu D3 a znovuzavedením řízení dopravy dle standardů předpisu D1. Dále probíhá velice intenzivní debata, jak naložit s instalací ETCS na národních koridorech a v poslední době dochází i k plánům na nasazení tohoto zabezpečovacího systému na všechny tratě v ČR v co nejkratším horizontu.

Akceleruje také snaha o maximální možné zabezpečení co největšího počtu přejezdů a případnou náhradu těch nejproblematičtějších mimoúrovňovým křížením.

Problematika kácení „nebezpečných“ stromů se jeví jako stále neuspokojivě vyřešená, protože bohužel dochází k situacím, že jsou SŽ vytýpovány stromy určené ke kácení, toto rozhodnutí je potvrzeno Drážním úřadem a MD, ale pak dochází k soudům, ve kterých se paradoxně soudí stát (MD) se státem (ministerstvo životního prostředí) a ve kterých mají ke škodě věci ochránci zeleně prozatím navrch před bezpečností železniční dopravy.

Zde zmíněná komise se pravidelně schází cca každých 14 dní a výstupy z ní jste jistě zaregistrovali i v médiích a píše se o nich i na jiném místě tohoto vydání našeho časopisu. Naši zástupci se budou nadále i prostřednictvím této komise snažit v maximální možné míře prosazovat oprávněné zájmy naší profesní odborové organizace.

David Votroubek, člen prezidia FSČR

## Ministr dopravy oznámil řadu opatření, jež mají vést ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu

Zřejmě každý, kdo pozorně sleduje webové stránky naší profesní odborové organizace, již zaznamenal informaci, že 14. srpna se konalo pod vedením ministra dopravy Karla Havlíčka další jednání pracovní komise ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu. V neposlední řadě opět i za přítomnosti zástupců FSČR Jaroslava Vondrovice a Davida Votroubka zde bylo projednáno mnoho důležitých témat. Jednalo se mimo jiné o zavedení monitoringu licencí strojvedoucích, o Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, o problematice zavádění ETCS na železniční síti v ČR, o zabezpečení regionálních tratí a zvláště těch, kde je doprava řízena a organizována podle předpisu SŽDC D3, o modernizaci železničních přejezdů, o opravách železničních mostů a taktéž zde bylo opětovně diskutováno odstraňování

nebezpečných dřevin z okolí železničních tratí. Tímto článkem plníme slib, že v našem časopise přineseme konkrétnější informace z brífinku, na němž k přítomným novinářům po jednání komise promluvil ministr dopravy Karel Havlíček.

Hned v úvodu šéf resortu zdůraznil, že bezpečnost na železnici se v posledních dobách stala absolutní prioritou: „V některých směrech už nebudeme čekat ani den. Sdělujeme, že se jasně ustanoví délka směny, a to tak, že bude maximálně třináct hodin. A tolik diskutovaná režijní jízda bude vždycky nad tím. To znamená, že zakotvíme, že délka směny může být prodloužena maximálně po dobu trvání režijní jízdy. Odpočinek bude šest hodin, to je definitivní verze s tím, že těch šest hodin je dáno tak, že do této doby nelze započítávat cestu buď do anebo z příslušného ubytovacího zařízení.“ Dále připomněl, že zároveň je navrhováno,

aby legislativní řešení situace, které je vnímáno jako pracovní cesta, bylo vnímáno jednoznačně a nebylo možno ji zahrnovat do povinné doby odpočinku.

„Současně s tím v září uděláme maximum pro to, aby Poslanecká sněmovna projednala návrh novely zákona o dráhách a aby byl definitivně ukotven MLS (Monitoring licencí strojvedoucích) – Strojvedoucí někdy jezdí s několika společnostmi ... MLS tedy bude směřovat vůči Drážnímu úřadu a budeme mít přesně zmapováno kdo, kde a s kým jel. Tedy jak dlouho byl v pracovním procesu a jak dlouho odpočíval,“ oznámil Karel Havlíček a dodal: „Revoluční věc, že které neustoupíme, je ta, že u strojvedoucích, kteří opakovaně nebudou respektovat návštěvní, případně další pokyny pro bezpečnou jízdu, bude zahájeno řízení, kdy jim budou pozastaveny anebo

Pokračování na str. 2



Opravená lokomotiva T426.003 se v závěru srpna znovu představila na ozubnicové trati mezi Kořenovem a Tanvaldem (bliže na třetí straně tohoto vydání ZS) Foto: Vojtěch Hanák

## Současná podoba „foukacích rozkazů“ představuje past na strojvedoucí

Již závěr měsíce července byl ve znamení jednání zástupců Federace strojvůdců s místopředsedou vlády ČR a ministrem dopravy Karlem Havlíčkem a v návaznosti na to také naší účastí na práci expertní Komise ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu, jejímž garantem je právě ministerstvo dopravy. Vedle prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovice se na její činnosti za naši odborovou organizaci účastní taktéž další člen prezidia David Votroubek, a to jako zástupce ČD Cargo. Velmi si vážíme nové možnosti veřejně a na takto vysoké úrovni prezentovat své názory a stanoviska k tématům, na nichž nám mimořádně záleží. A ze stejného důvodu, v zájmu informovanosti našich kolegů, budeme také s použitím zápisů z jednání postupně přinášet

informace o průběhu a výsledcích jednání, jichž jsou nyní již konečně i strojvedoucí a jejich odborová organizace přímými aktéry.

Pracovní podskupina, jež se věnuje návrhům a podnětům k problematice kácení dřevin, která má přímý vliv na bezpečnost dráhy a drážní dopravy, se na svém jednání poprvé sešla pátého srpna. Ministerstvo dopravy (MD) připomnělo, že vnímá problematiku v několika rovinách, přičemž za stěžejní považuje soudní praxi a také legislativní zakotvení.

**Komplikované kácení dřevin v blízkosti tratí**

K aktuální judikatuře MD zmínilo rozsudky Městského soudu v Praze týkající se zrušení rozhodnutí Ministerstva dopravy,

kterým bylo zamítnuto odvolání Lesů ČR proti nařízenému kácení lesů podle § 10 zákona o dráhách, ve znění do 14. ledna 2020. Následně Nejvyšší správní soud zamítl kasační stížnosti MD a odmítl tak argumentaci Správy železnic (SŽ), Drážního úřadu (DÚ) a MD, že nebezpečný může být i takový strom, který roste v dopadové vzdálenosti od tělesa dráhy a na první pohled nevykazuje znaky stárí či nemoci. Takovýto názor soudy odmítly jako excesivní (přemrštěný) a nemající oporu v zákoně o dráhách. Na druhé straně v rozsudcích zaznívá, že pokud by toto zákonodárce vyžadoval, explicitně by tomu odpovídající ustanovení vložil do zákona o dráhách.

MD v této souvislosti poukázalo právě na novelizaci zákon o dráhách s účinností od 15. ledna 2020, kde takové ustanovení nyní existuje. Pro MD je stěžejní, jakým způsobem je nová právní úprava aplikována, případně z jakého důvodu se nedaří ji plně využít. Zástupci Správy železnic uvedli, že v souvislosti s novelou § 10 zákona o dráhách byl novelizován metodický pokyn SŽ pro kácení dřevin, přibýlo možnosti řešení odstranit nežádoucí stav, již dříve se pozitivně projevila změna v zákoně o ochraně přírody a krajiny – změna z povolovacího na ohlašovací režim. Na tomto jednání pak zároveň konstatovali, že pokud se jedná o kácení v obvodu dráhy, podíl mimořádných událostí zapříčiněných pádem dřevin

klesá a „situace se jeví být pod kontrolou“. U ochranného pásma, pokud strom spadne z okolních pozemků, mimo obvod dráhy, pak podíl takto vzniklých MU naopak roste. Před 15. lednem 2020 SŽ zasílala ročně stovky výzev vlastníkům pozemků v okolí dráhy. Vlastníci těchto pozemků, kteří odmítají odstranit dřeviny, používají nejčastěji argumentaci zákonem o lesích a kompromis se dosud bohužel nepodařilo najít.

Správa železnic dále zřídila pro dopravce HelpDesk, kde jsou ročně stovky oznámení a mezi nimi jsou hlášený i nepříznivé rozhledové poměry na dráze. SŽ spolupracuje s Českým hydrometeorologickým ústavem ohledně předpovědi počasí a provádí školení ke zvýšení

Pokračování na str. 2

# Odmítáme změnu podnikové kolektivní smlouvy ČD. Důvody diskutujeme s prezidentem FSČR J. Vondrovicem

Dokončení ze str. 1

a za subjekty působící v resortu Železniční dopravy generální ředitel ČD, ČD Cargo a tehdejší SZDC. Není tedy možné jednostranně snižovat částky, jak byly stanoveny pro jednotlivé profese. Zmíněná „Koncepce“ mimo to řeší i případné ztráty zdravotní způsobilosti ve vyjmenovaných profesích. A není asi nutno příliš připomínat, že z důvodů vysokých zdravotních požadavků pro možnost výkonu profesí jsou zde nejvíce ohroženi především strojvedoucí. Vůbec nelze pochybovat o tom, že zpochybnění platnosti „Koncepce“ jednostranným zásahem do nastavených parametrů by mohlo ve svém důsledku vést k porušení sociálního smíru!

**Úspory by se podle návrhu zaměstnavatele měly týkat i příspěvku na udržení odborné a zdravotní způsobilosti. A důvod našeho odmítnutí takových kroků?**

Vedle toho, že tento příspěvek kompenzuje snížení počtu školících míst, zohledňuje svojí různou nastavenou výší i náročnost udržování kvalifikace jednotlivých profesí, a to podle rozsahu potřeby odborných znalostí a také podle výše požadavků na zdravotní stav zaměstnanců. Jeho zrušení by mělo opět diskriminační potenciál, neboť není pro všechny profese ve stejné výši. U provozních profesí, a to především v případě strojvedoucích, může být tento benefit, který ostatní dopravci neposkytují, pro část zaměstnanců motivačním

prvkem při rozhodování, pro kterou dopravní společnost budou pracovat.

Nevyhýbáme se ovšem tomu, aby pro následující roky se případně jednalo o transformaci tohoto příspěvku. Zčásti by mohl být zařazen do tarifní mzdy (částka, kterou pobírají všichni zaměstnanci) a dále pak do osobního hodnocení. Z toho důvodu bude vhodné obnovit institut zvýšené výměry výkonové odměny, jež byla uplatňována v letech 2015 až 2017. Touto formou by ostatně bylo možno řešit i problematiku a motivaci těch profesí, pro něž zaměstnavatel využíval a využívá zcela nekoncepční odměňování formou retenčních a motivačních programů.

**Nesouhlas se snížením příplatku za práci o sobotách a nedělích je postaven na jakých argumentech?**

Stručně a velmi jasně řečeno – tíhu snížení tohoto příplatku by nesli v drtivé většině jen provozní zaměstnanci, což by bylo diskriminačním řešením. Ostatně už stávající výši tohoto příspěvku, zvláště s ohledem na situaci v okolních státech, považujeme za více než umírněnou.

**Opatření uvést bychom ale neměli i to, proč nesouhlasíme se změnou parametrů týkajících se příplatku za dělenou směnu.**

To jistě, neboť navrhované snížení příplatku by postihlo opět pouze část zaměstnanců. Nástroje ke snížení těchto nákladů má v ruce zaměstnavatel. Vždyt zejména lepším

a efektivnějším plánováním práce může zcela eliminovat dělené směny v denní době. A zajistí-li zaměstnavatel dopravu zaměstnanců z a do vratných stanic tak, aby byl zajištěn odjezd prvních ranních vlaků, může příplatek napříště omezit či třeba zcela zrušit i v noční době. Jen připomeňme, že příplatek je kompenzací za dobu, kterou musí zaměstnanec trávit v práci a tato doba není výkonem práce, tedy se nepočítá do fondu pracovní doby. Snížení tohoto příplatku povede ještě k většímu tlaku provozních zaměstnanců na zrušení institutu dělené směny a k požadavku na to, aby veškerý čas včetně přerušení ve směně, byl považován jako pracovní doba tak, jak tomu je v okolních státech, například v Polsku, Německu, ale i jinde.

**Můžeme konstatovat, že železniční odbory návrh zaměstnavatele na změnu letošní PKS**

## Ministr dopravy oznámil řadu opatření...

Dokončení ze str. 1

odebrány licence. Je to podobný režim jako u těch, kteří jezdí v rámci silničního provozu.“ Tato opatření ministr Havlíček zahrnul do oblasti legislativní, která je na úrovni projednání buď Poslanecké sněmovny, nebo Ministerstva práce a sociálních a Ministerstva dopravy ČR.

Pokud jde o zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS a zajištění bezpečnosti provozu na všech železničních tratích, na brífinku bylo oznámeno, že do tohoto infrastrukturálního zabezpečení bude vyčleněno pět miliard korun ročně. „Bude to až do roku 2040, protože jde o takřka dvacetiletou záležitost a celkové náklady činí 90 miliard korun. Stejně tak platí to, že se poskytnou ročně dvě miliardy korun do vybavení vlakových vozidel systémem ETCS, a to bylo mělo končit v roce 2030.“ Podle slov ministra dopravy bezpečnostní komise identifikovala pro období 2025 až 2030 potřebu vybudovat palubní jednotkou systému ETCS přesně 1368 vozidel, z toho 262 pro nákladní dopravu a 850 pro osobní dopravu v rámci Českých drah. V případě stovky dalších do tohoto počtu zařazených železničních kolejových vozidel půjde o zabezpečení osobní dopravy ostatními dopravci a 156 vozidel bude mít také zabezpečena Správa železnic. „Je jednoznačná shoda na tom, že systémem ETCS budou vybaveny tratě A, B, C. Tedy celostátní síť v rámci Trans-evropské dopravní sítě (TEN-T), celostátní tratě mimo TEN-T, a současně regionální tratě provozované podle předpisu Správy železnic D1. Zjednodušeným způsobem budou vybaveny regionální tratě D3,“ informoval Karel Havlíček, který zároveň dodal, že touto problematikou se zabývá skupina odborníků, kteří celý systém a režim budování ETCS dávají dohromady, a to včetně „rozparcelování“ toho, které tratě tak budou vybaveny dříve nebo později.

vlastně naprosto odmítají. Nelze jim pak ale vyčítat, že nemají ani krapet pochopení pro složitou situaci, do jaké se národní dopravce ne vlastní vinou dostal pod negativním vlivem koronavirové pandemie?

Rozhodně si to nemyslím. A hlavní důvod vlastně ještě jednou zopakují. – V návrhu jsou sice vyjmenovány konkrétní body, které by údajně měly vést ke zlepšení nepříznivé finanční situace ČD zapříčiněné vlivem pandemie, bohužel ale bez hlubší analýzy přínosu jednotlivých restriktivních kroků a celkové odhadované úspory finančních prostředků.

Pokud je tedy cílem především morální soudržnost zaměstnanců s firmou v těžkých ekonomických podmínkách, tak nám zde vedle toho zcela chybí deklarace soudržnosti a loajality k firmě ze strany vrcholového managementu. Podle naší analýzy předloženého

návrhu změny PKS nemá část týkající se zaměstnanců pracujících v jednosměnném pracovním režimu pět dnů v týdnu přímý dopad do mezd a veškerá restriktivní opatření s finančním efektem dopadnou v zásadě jen na provozní zaměstnance, což je pro nás nepřijatelné.

Přes všechny vážné výhrady uvedené v našem stanovisku zasláném managementu ČD mohu ovšem ubezpečit, že jsme připraveni kdykoliv zahájit jednání o podobě PKS na rok 2021. Aktuálně ale platí, že úprava parametrů PKS 2020 ještě v průběhu tohoto roku je opravdu nereálná.

**Na otázky časopisu Zájmy strojívedce odpovídal prezident FSČR Jaroslav Vondrovic.**

Připravil Libor Poláček

## Díky, vážení kolegové

Není zvykem, aby se o práci železničářů v našich sdělovacích prostředcích hovořilo a psalo příliš často. Jiná situace nastává, když se v železničním provozu vyskytnou vážné mimořádné události. To by se zejména bulvární novináři doslova přetřhli. Zejména tehdy, když dojde k usmrcení nebo zranění našich blízkých. Potom jsou takové zprávy na předních místech každé zpravodajské relace a na titulních stránkách novin. Slovo v komentářích dostávají vedle lidí znalých bohužel také naprostí diletanté, kteří ovšem dokonale „rozumí“ všemu. Od chovu skotu přes fotbal až po kosmické technologie. Takový stav nastal v letošním červenci, kdy došlo k politování hodným nehodám v Perninku, Praze-Běchovicích, Českém Brodě a v Lázních Kynžvartu. Velká pozornost byla věnována i srpnovému vykojení rychlíku v Tišnově.

Na husté železniční síti České republiky pracují desítky tisíc lidí. Ať už v státní organizaci Správa železnic nebo u jednotlivých dopravců, kterých bylo ve zmíněných kritických dnech neuvěřitelných 121.

Ve stínu zde zmíněných událostí a čísel zůstává většinou nepovšimnutá každodenní náročná a vskutku obětavá práce drtivé většiny železničářů všech profesí. A tak laskavý čtenář jistě dovolu, abych se v dalších řádcích

zminil o příkladné práci několika z nich.

Dne 21. července 2020 strojvedoucí ČD - OCP Východ, PP Jihlava **Pavel Kolář** při jízdě Sp 1920 z Jihlavy do Havlíčkova Brodu spatřil v km 205,9 spadlé trakční vedení (vlivem spadlého stromu na TV). Rychlou reakcí se podařilo zastavit před touto nebezpečnou překážkou. Řešení vzniklé složité dopravní situace se iniciativně zúčastnil i strojvedoucí **Tomáš Musil** ze stejného pracoviště, když vlastním osobním autem operativně zajistil přesun svých kolegů na potřebná místa. Kolega Pavel Kolář zabránil následně 26. července při jízdě vlaku Os 18414 střetnutí s nákladním automobilem na přejezdu P6356 v definičním úseku Pelhřimov–Nová Cerekev.

Dne 13. srpna 2020 strojvedoucí ČD - OCP Východ, PP Brno hl. n. **Ladislav Šibor** při jízdě R 975 za vjezdu do žst Tišnov spatřil nežádoucí pohyb trakčního vedení. Ihned zavedl rychlostní brzdní. Po zastavení vlaku zjistil vykojení posledních dvou vozů na výhybce č. 33. Bleskurychlou reakcí zabránil hrozící škodě velkého rozsahu a možným ztrátám na lidských životech.

Všichni jmenovaní strojvedoucí si zaslouží za příkladný výkon služby i toto veřejné ocenění jejich práce. **Díky, vážení kolegové!**

Vladimír Selucky

## Současná podoba „foukacích rozkazů“ představuje past na strojvedoucí

Dokončení ze str. 1

kvalifikační úroveň zaměstnanců – za účelem rozpoznat znaky ohrožení dráhy, zpřesnění míry ohrožení dráhy predikci pádu stromu, rozpoznat stáří stromu, místo jeho růstu, mapování terénu, povětrnostních podmínek, odstraňování stromů, které mohou pádem způsobit ohrožení dráhy. K samotnému kácení a využití nových odstavců 3 až 5 zmíněného zákona SZ uvádí, že buď kácení může dále nařizovat Drážní úřad, nebo se postupuje soukromoprávní cestou, což přináší problémy s již zmíněnými vlastnickými pozemky. Omezení kácení dřevin vyplývá rovněž z období vegetačního klidu.

Zástupce Drážního úřadu k tomu uvedl, že Krajský soud v Plzni (na rozdíl od Městského soudu v Praze) zamítl žalobu a potvrdil rozhodnutí ministerstva dopravy ohledně odstranění zdroje ohrožení dráhy – kácení stromů. Dů se setkává při vydání nesouhlasného závazného stanoviska s negativní reakcí u Agentury ochrany přírody a krajiny ke kácení stromů. Konstatoval také, že zdroj ohrožení dráhy je více – svahy, obytné objekty, mosty. Problém mnohdy je hledat vlastníka těchto objektů.

Podle MD je judikatura soudů značně rozdílná a odpovědnost za pád dřevin do kolejiště a následný náraz vlaku přisuzuje ve věcně totožných případech rozdílným subjektům, resp. konstatuje zásah vyšší moci. Podle SZ vlastníci, soukromoprávní osoby, požadují náhradu po odstranění zdroje ohrožení dráhy (vykácení stromů) a problém nastává při stanovení výše náhrady. Vlastníci si mohou opatřit pro ně příznivý posudek, se kterým nemusí souhlasit SZ a naopak. Správa železnic přitom musí postupovat s péčí řádného hospodáře.

**S aplikací nových legislativních ustanovení se prozatím bohužel nespěchá!**

A aplikace nových legislativních ustanovení? Na dotaz MD bylo Správou železnic odpovězeno, že s ohledem na zmíněné finanční

náklady, procesní obtíže, a vegetační období jich dosud nebylo využito! Pokud jde o DÚ, ten eviduje jednu žádost o nařízení kácení dřevin.

Zástupce ČD uvedl, že škoda vzniklá následkem srážky se spadlým stromem jde bohužel prozatím jen za dopravcem. Zmínil situaci v Německu. Pokud tamní meteorologický ústav vydá prohlášení o poruvy větru určité intenzity, je doprava na dráze zastavena. V ČR sice platí tzv. foukací rozkaz, kdy ovšem tento pokyn nedává strojvedoucím jasné instrukce, zda na trať vyjet či nikoliv, ale jen pokyn k tomu, aby jel podle rozkazu a tak, aby byl schopen zastavit před neočekávanou překážkou. Federace strojvedoucích k tomu upozornila na potřebu upravit předpisy SZ, aby byla jasně stanovena rychlost, kterou lze takto s vlakem jet.

Pokud jde o odpovědnost za následky srážky drážního vozidla se stromem, podle Drážní inspekce (DI) v 99 procentech se jedná o přírodní faktor a to znamená, že provozovatel dráhy a vlastník se „vyviní“. Otázka proto zní, jak problém dál řešit. Z podkladů a projednaných případů vyplývá, že 40 % stromů dopadne na dráhu z pozemku ve vlastnictví dráhy, kdežto 60 % stromů spadne na dráhu z ochranného pásma dráhy. Pozemky, ze kterých dochází k pádu stromu na dráhu a nacházejí se v ochranném pásmu, jsou nejčastěji ve vlastnictví třetích subjektů (zejména Lesů ČR), jen zřídka jsou ve vlastnictví dráhy nebo provozovatele dráhy.

Podle zástupce ŽESNAD.CZ se Správa železnic musí vypořádávat se stavem, který vznikl od roku 1975 s ukončením parního provozu a systematického zanedbávání údržby okolí tratí. SZ nemá dostatek financí k systematickému kácení dřevin, ale na druhou stranu roste počet technických zařízení, která musí udržovat. Nejčastěji kácení probíhá při nové výstavbě nebo rekonstrukci dráhy. Jako další problém se jeví to, že kácení v blízkosti

trakčního vedení mohou provádět pouze specializované subjekty. Řešení problému brzdí i nutnost zpracovat dendrologický posudek na každý strom, který má být pokácen. A ministerstvo životního prostředí (MŽP) obvykle uvádí silnější argumenty, pokud jde o ochranu stromů v blízkosti dráhy, než MD. A jelikož nyní objektivně nelze uplatnit regres na provozovatele dráhy, ideálním stavem by bylo, aby obvod dráhy, resp. bezprostřední okolí tratí bylo bez dřevin. Jako alternativní možnost se jeví, že na České zemědělské univerzitě probíhá od roku 2015 projekt tzv. nízkorostoucího lesa. Novela zákona situaci sice mírně zlepšila, nicméně měla by být přijata i odpovídající legislativní úprava, ve které by bylo výslovně uvedeno, že v obvodu dráhy se nepoužije zákon o lesích a zákon o ochraně přírody a krajiny. Pokud současný nepříznivý stav nebude řešen, nelze si v ČR ani představit výstavbu vysokorychlostních tratí!

Zástupkyně ČD Cargo uvedla, že podle současné judikatury platí, že pokud je strom zdravý, tak vlastník za jeho pád neodpovídá. Pokud je strom nemocný, vlastník za něj odpovídá. Prozatím však zatím není k dispozici nová judikatura a praxe ve vazbě na novelizaci zákona o dráhách z ledna 2020.

**Upozorňujeme na krajně nepříznivé postavení dopravců a zvláště strojvedoucích**

Zástupci Federace strojvedoucích upozornili na krajně nepříznivé postavení dopravců a zvláště strojvedoucích z důvodu existence tzv. foukacích rozkazů. Mělo by se proto stanovit, že pokud je provoz na dráze v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek nebezpečný, tak prostě nelze vyjet. Současná podoba „foukacích rozkazů“ představuje past na strojvedoucí. Alarmující je, že současný předpis D1 dokonce umožňuje i situace, kdy strojvedoucí, ač takový rozkaz nedostane a přesto dojde

během jízdy jeho vlaku k nebezpečným poruvám větru spojeným s kymácením stromů, má se zachovat tak, jako by rozkaz měl k dispozici! Úloha strojvedoucího ale přece nemá a nesmí být taková, aby sám posuzoval, zda může nebo nemůže pokračovat v jízdě! Jízda podle rozhledových poměrů by měla být pouze jako mimořádná. Nejdůležitější je zlepšit celkový stav technický stav dopravní cesty! Podle našeho názoru MŽP svým metodickým pokynem existující kácení bohužel jen ztěžuje. A je alarmující a zcela nepřijatelné, aby dopravce jakožto poškozený si nesl sám náklady na odstranění způsobených škod. Zástupkyně ČD Cargo k tomu navrhl, aby při zastavení dopravy z důvodu nepříznivých povětrnostních vlivů byla hrazena poměrná část nákladů ze strany Správy železnic. Cílem je dosažení dohody mezi Správou železnic a dopravci. A až tento návrh paušálně uznan náhradu Správa železnic okamžitě označila za velmi komplikovanou až nerealistickou (údajně by k tomu byla nutná změna legislativy), zástupce ŽESNAD.CZ naopak uvedl, že jistá podoba takového přístupu už existuje například v případě hrazení odměny advokáta ze strany pojišťovny.

Podle názoru FSČR dopravci přece platí za železniční dopravní cestu, aby byla provozuschopná a bezpečná. Přitom ale nyní při vzniku mimořádné události jde vina za srážku se stromem primárně za dopravcem. A dopravci mají nyní mimo jiné dokonce i povinnost v problematické povětrnostní situaci spojené s riziky pádu dřevin na trať vykonat na požádání pro Správu železnic se svým hnacím vozidlem kontrolní jízdu, aby bylo zjištěno, zda je trať bezpečná a provozuschopná! V reakci na tuto informaci zástupce SZ sdělil, že problematika je mnohem širší než pouze to, co zde na jednání zasláno, a tudíž problém údajně nelze takto zjednodušeně posuzovat. Správa železnic prý rozhodně není ta instituce, která by vždy a za každých okolností chtěla udržet provoz!

**Ministerstvo dopravy požaduje rychlé a účinné kroky**

Podle stanoviska MD je problematiku kácení dřevin nutno vnímat v rovině legislativní a v navazující správní (či soudní) praxi. Zde je zapotřebí se zaměřit na fungování novely § 10 zákona o dráhách, včetně navazující judikatury. Druhou úrovní problému je pak aktuální praxe provozu na dráze, zejména ve vazbě na vydávání tzv. foukacích rozkazů. Zde mají členové bezpečnostní komise sdělit připomínky ke stávajícím provozním předpisům.

V legislativní oblasti tedy nyní půjde o využití nových institutů v zákoně o dráhách. Je nutno odstranit finanční, vlastnické či procesní překážky, které komplikují a brání jejich využití. A k tomu lze využít například i praktické zkušenosti provozovatelů energetických soustav s kácením dřevin.

Pokud jde o změnu zákona o dráhách, půjde o vyloučení aplikace zákona o ochraně přírody a krajiny (zákon o lesích) v případě bezpečnostního kácení dřevin v obvodu dráhy.

Jednání s resorty životního prostředí, zemědělství a s vlastníky lesů mají probíhat ve znamení řešení a odstranění problematických bodů v jednotlivých oborových právních úpravách a navazující praxi.

Důležitá bude samozřejmě i již několikrát zmiňovaná provozní praxe, a to možná změna provozního režimu, tedy zastavení provozu na dráze. Při aplikaci tzv. foukacích rozkazů bylo uloženo provést analýzu nutnosti zpřesnění příslušných provozních předpisů, například s jednoznačným stanovením rychlosti, kterou lze jet s vlakem za komplikovaných povětrnostních podmínek. A stejně tak se neobejdeme bez koncepčních opatření, k nimž patří nastavení povinností a odpovědnostních mechanismů.

Jaroslav Vondrovic,  
prezident FSČR

## Zlatá svatba v Nymburce

Dne 11. července 2020 svoji zlatou svatbou na Městském úřadu v Nymburce oslavili padesát let společného života emeritní strojevodce ze strojové stanice Lysá nad Labem, kolega **František Procházka** a jeho manželka **Hana**, v aktivním období života rovněž železničárka.

Hana a Františku, přejeme vám i do dalších společných let mnoho zdraví, štěstí a oboustranné tolerance.

*Za Klub odložených strojevodců Lysá nad Labem Jaroslav Krupička*



Svatební oznámení strojevodce ČD Cargo, kolegy Jakuba Kuna, člena výboru základní organizace Federace strojevodců Trutnov

## Do výslužby po 45 letech na dráze

Patnáctého července tohoto roku završil svoji pětáctičetiletou práci na naší železnici kolega strojevodce **Jaroslav Pospíšil**.

Tento člen základní organizace Federace strojevodců v Ústí nad Labem po absolvování děčínské průmyslovky zakončené úspěšnou maturitou v roce 1975 nastoupil právě do ústeckého lokomotivního depa v Ústí nad Labem, kde pak již od roku 1979 pracoval jako strojevodce.

Z důvodu letošní koronavirové pandemie a s ní souvisejících opatření železniční dopravce svoji poslední směnu sice odpracoval již v poslední dubnový den, snímky v depu na stroji 111 021-2 (neboť také na strojích této lokomotivní řady kdysi jezdil) pořídil Alois Sedlář právě v den jeho odchodu do výslužby.

Kolegové ze základní organizace FSČR a ostatní spolupracovníci mu děkují za dlouholetou práci na dráze a na zaslouženém odpočinku přejí jen to nejlepší, pohodu, spokojenost a zejména pevné zdraví.



## Obětavý a vysoce profesionální přístup chomutovského strojevodce



Těmito řádky v časopise *Zájmy strojevodců*, který vydává vaše profesní odborová organizace, chci poděkovat strojevodcům ČD Cargo, panu **Vladimíru Binderovi** ze základní organizace Federace strojevodců Chomutov, který 11. srpna tohoto roku dopravil hořící lokomotivu do železniční a vysoce profesionální přístup pana Bindera z provozní jednotky ČD Cargo Ústí

zároveň připravil lokomotivu k hašení jejího vnitřního zařízení. Několik přítomných hasičských jednotek pak mohlo v rámci svého zásahu úspěšně zlikvidovat požár bez jakýchkoliv dalších vnějších škod. Mimořádně obětavý, duchapřítomný a vysoce profesionální přístup pana Bindera z provozní jednotky ČD Cargo Ústí



Hana a František Procházka

## Potvrzení o studiu dětí pro účely zaměstnaneckých jízdních výhod

Vážení držitelé jízdních výhod, věnujte prosím pozornost následující informaci. – Pokud uplatňujete nárok na jízdní výhody pro

## Opomenuty nejsou ani případné změny legislativy

V několika článcích tohoto vydání našeho časopisu věnujeme pozornost činnosti komise ministerstva dopravy zaměřené na zvýšení úrovně bezpečnosti železniční dopravy. Pro doplnění celého spektra informací zde stručně uvádíme také to, co zaznělo na jednání **pracovní podskupiny věnované problematice legislativy**. Připomínáme, že také tohoto rokováni se zúčastnili prezident Federace strojevodců ČR Jaroslav Vondrovic a člen prezidia FSČR David Votroubek.

**K nařízení č. 589/2006 Sb. a monitoringu licencí strojevodců**

Z hlediska ministerstva dopravy je namístě si v návaznosti na podněty nejen z řad strojevodců či dopravců zodpovědět otázku, zda je nutné dále zachovávat stávající právní úpravu, která rozdílně definuje podmínky pro mezinárodní a vnitrostátní železniční dopravu.

**Zástupce ŽESNAD.CZ** sdělil, že v tuto chvíli není vhodné spekulovat, zda je potřeba novelizace daného nařízení, neboť se jedná o velmi citlivou otázku a bylo by velmi nešťastné se v této věci unáhlit. Jistě by případná změna s sebou nesla enormní nárůst počtu strojevodců. Bylo rovněž zmíněno, že při stanovení pracovní doby, doby odpočinku u strojevodců nepadají věcný souhlas v rámci sdružení.

**Zástupce ČD** k tomu ve shodě uvedl, že jakákoliv změna bude znamenat požadavky na finanční a personální zajištění. Ohledně stanovení délky pracovní doby vystupuje na jedné straně poměr finančního ohodnocení a na druhé straně délka volna.

**Zástupce FSČR** sdělil požadavek na zajištění min. 6 hod. doby na lůžku, do této doby nesmí být započtena doba cestování do místa odpočinku. Dále vznesl požadavek na upřesnění pojmů „doba řízení“ (kdy začíná a kdy končí), rovněž stanovení nepřetržité doby odpočinku v týdnu, a to nejlépe formou právního předpisu. Rovněž potvrdil skutečnost, že požadavky na změnu nařízení vlády č. 589/2006 Sb. není reakcí na mimořádné události posledních týdnů, ale jedná se o dlouhodobý požadavek.

**Zástupce Drážní inspekce** konstatoval, že již před třemi lety byla navrhována definice celkové doby řízení drážního vozidla, ale jelikož nebylo dosaženo shody, návrh nebyl reálný. Je zapotřebí celkové upřesnit pojmy (pracovní doba, začátek, konec, přestávka). Existuje výklad ministerstva práce a sociálních věcí, že přestávka není součástí směny, je potřeba legislativně definice včetně přestávky.

**Zástupci ČD Cargo** poukázali na existenci směrnice 2005/47/ES, která upravuje dobu řízení drážního vozidla, dobu odpočinku, včetně výjimek a rovněž upravuje konec pracovní doby – rozumí se tím, dokdy zůstává strojevodce odpovědný za drážní vozidlo. Z pohledu nařízení vlády je velký problém najímání tzv. agenturních strojevodců. U některých strojevodců je místo výkonu zaměstnání uvedena celá ČR. Pokud tento strojevodce ukončí např. jízdu v Břeclavi a poté má za určitý čas nastoupit na vlak v Děčíně, je otázkou, jak je realizován odpočinek tohoto strojevodce při přesunu z Břeclavi do Děčína.

**Zástupce CENDIS** k dané problematice upozornil, že je rozdílná úprava pracovní doby u strojevodců osobních a nákladních vlaků. Jako další úkol k řešení vnímá výchovu a vzdělávání strojevodců.

Přítomní účastníci jednání komise se shodli na názoru zabývat se v souvislosti s problematikou enormního prodloužení směny i možnostmi případného zákazu dělených směn. Právní úprava takto funguje např. v Polsku. Je však nutné pečlivě zhodnotit dopady regulace.

**K trenážerům pro výcvik strojevodců**

**Ministerstvo dopravy** považuje za sčejnější, aby byla jasně vymezena funkce simulátorů a jejich začlenění do procesu výcviku strojevodců.

**Zástupce CENDIS** sdělil, že výcvik na simulátoru nemůže nahradit zkušenosti získané z běžného provozu při řízení lokomotivy. Využitelný by simulátor mohl být i preventivních, v provozu se výjimečně vyskytujících situacích či při doškolení.

**Zástupce ŽESNAD.CZ** vznesl požadavek, aby simulátory pro výcvik strojevodců provozovala státní instituce. K tomu **zástupce CENDIS** sdělil, že by to mohl být i tento státní podnik.

Podle **zástupce ČD Cargo** a FSČR by simulátor v žádném případě neměl zkracovat délku přípravy na pozici strojevodce.

**Zástupce Drážního úřadu** sdělil, že již nynější penzum hodin je fakticky na hraně a je potřeba se bavit spíše o zvýšení hodinové dotace výcviku. Jedná se i o poznatky z akreditovaných středisek. Stejně je to i v tzv. závčiku.

**Zástupce GW Train** upozornil, že již dnes existuje řada nástrojů kontrolních a organizačních (zakotvených i v legislativě), které by bylo vhodné řádně aplikovat a využívat. Simulátor by případně měl být zařazen až do okruhu zvláštní odborné způsobilosti (osvědčení strojevodce), nikoliv do okruhu všeobecné (pro vydání licence).

**Zástupce Drážního úřadu** konstatoval, že připravovaný model je však navržen do okruhu všeobecné odborné způsobilosti, tedy při vydávání licence strojevodce. Aktuálně je to řešeno rovněž s ministerstvem dopravy.

**Zástupce FSČR** uvedl, že je otázkou, co a jak se bude na simulátoru zkoušet. K tomu souhlasně uvedl **zástupce DI**, že z poznatků z praxe vyplývá, že problém nevzniká v tom, že by strojevodce nevěděl, co má dělat, ale v tom, že návštěvník přehlédl. Z ne zkušenosti, kdy se kvůli počasí změnila adhezní podmínky na trati (nevhodná technologie jízdy a brzdní), případně se věnuje jiným činnostem než sledování trati. Tyto praktické aspekty v současnosti na simulátoru nelze nabídnout.

*S použitím zápisu z jednání (redakčně zkráceno)*

Lokomotiva T426.003 při slavnostním představení na kořenovské točce



## Poslední rozloučení



Dne 14. července 2020 nás navždy opustil ve věku 40 let kolega a kamarád, člen revizní komise základní organizace Federace strojvůdců Pardubice, strojvedoucí, pan

**Martin Henych.**

Kdo jste ho znali, věnujte mu spolu s námi tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO FS Pardubice

\*\*\*



Dne 16. července 2020 nás zcela zaskočila zpráva, že ve věku 65 let nás všechny opustil náš kolega, kamarád, parťák na kolo a kluk, co nikdy nezakázal žádnou

legraci, pan **Bohuslav Čepelka**. Stalo se tak po krátké těžké nemoci. Bohoušku, nejen Tvůj srdečný smích nám bude navždy scházet!

Kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

S úctou členové a výbor ZO Federace strojvůdců Hradec Králové

\*\*\*

Hluboce zarmoucení oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega **Miloslav Doležal**. Zemřel 9. srpna 2020 ve věku pouhých 60 let.

Věnujme mu naši tichou vzpomínku.

Děkují výbor a členové ZO FS Nymburk.

\*\*\*



Dne 14. srpna tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 68 let náš kolega, člen Seniorského klubu při základní organizaci Federace strojvůdců Liberec,

pan **Josef Koček**. Čest jeho památce!

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž vy svoji tichou vzpomínku.

Děkují všichni aktivní členové liberecké ZO FSČR i členové jejího Seniorského klubu.

\*\*\*



V neděli šestnáctého srpna ve věku 76 let nečekaně opustil řady členů Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem zastupující střešina tohoto klubu, pan **Jan Košar**,

kolega strojvůdce ve výslužbě, bývalý pracovník strojové stanice Lysá nad Labem. Poslední rozloučení se konalo v obřadní síni v Lysé nad Labem 21. 8. 2020.

Prosím všechny kolegy, kteří Jendů znali, o tichou vzpomínku.

Za Klub děkuje Jaroslav Krupička.

## Vzpomínka



Dne 15. září 2020 vzpomene-li již třetí výročí, kdy nás navždy opustil pan **Václav Kubát**, strojvedoucí ČD Cargo Čáslav. Dne 13. srpna tohoto roku byl se dožil 67 let.

Moc nám chybíš, v našich srdcích jsi zůstal napořád s námi.

Děkujeme všem za tichou vzpomínku.

S láskou stále vzpomínají manželka Jiřina a děti Petra a Václav s rodinami.



Konec července se stal přelomovým hlavně pro našeho kolegu, velkého jezdce, strojvedoucího **Mojmíra Kyšku**, který již využil nabízený důchodový poukaz. *Mojmíre, bez Tebe už to nebude ono. Hodně štěstí zdraví Ti přejeme ze základní organizace Federace strojvůdců Jablunkov! (na snímku je kolega Kyška ve společnosti lokomotivy ČD Cargo 742 435-1)*

**1 ROČNÍK**  
O POHÁR PREZIDENTA FEDERACE STROJVŮDCŮ (turnaj ve čtyřhře)

**KDY:**  
SOBOTA 31.10.2020 ( PREZENTACE 9:30 AŽ 10:00 )

**KDE: KRNOV, HALA K3 ( SMETANŮV OKRUH 2337 )**

**Občerstvení po dobu celého turnaje a ceny zajištěny.**

**Závazné přihlášky zasílejte nejpozději do 18.10.2020 na adresu: [vojkuvka.marek@seznam.cz](mailto:vojkuvka.marek@seznam.cz)**

**Pořadatel turnaje: Federace strojvůdců Krnov**

**Kont. osoba: Luděk Janešík tel: 725 057 518  
Marek Vojkuvka tel: 725 840 670**

V poslední říjnový den se uskuteční první ročník **badmintonového turnaje ve čtyřhře** o pohár prezidenta Federace strojvůdců České republiky. Bližší informace pro účastníky a kontakty na pořadatele, kolegy ze **základní organizace FSČR Krnov**, najdete na přiložené pozvánce



V polovině letošního května ukončil svůj zaměstnanecký poměr u Českých drah vedoucí personální strojmistr **trutnovského depa, pan Květoslav Kraus**. Absolvent SPŠZ Česká Třebová nastoupil na podzim roku 1977 do provozu jako topič parních lokomotiv a po absolvování dvouleté základní vojenské služby a všech potřebných zkoušek jezdil krátce jako strojvedoucí motorových lokomotiv a vozů, aby pak na dlouhé roky usel na horkou sesli personálního strojmistra. Děkujeme Květovi za trpělivost a statečnost, se kterou snášel vrtochy každého z nás, a do dalších let mu přejeme pevné zdraví, životní pohodu a božský relax na chaloupce v Dolcích. Za všechny jeho spolužáky Brutus

## Odešel kolega Otakar Bačkora



Po zákeřné nemoci, se kterou dlouho bojoval, zemřel 4. srpna 2020 ve věku 73 let náš bývalý kolega a kamarád, strojvedoucí, pan **Otakar Bačkora**.

Ota byl dlouholetý předseda základní organizace Federace strojvůdců Břeclav a několik let působil i ve funkci člena prezidia FSČR za Oblast Olomouc.

Po odchodu do zaslouženého důchodu, pokud mu to nemoc dovolila, se zúčastňoval setkání Spolku emeritních strojvůdců Břeclav. Ti z vás, kteří jste ho znali, víte, že byl velmi příjemný, zodpovědný, společenský a zábavný člověk.

Poslední rozloučení s tímto naším kolegou a kamarádem bylo v úzkém rodinném kruhu. Na vlastní přání byl zpopelněn a popel rozptýlen do vod řeky Moravy.

Kdo z vás ho znal osobně, budeme rádi, pokud si na Otů spolu s námi vzpomene.

Děkují kolegové z Břeclavi a prezidium FSČR.

## Společenská rubrika

Dne 7. srpna oslavil svoje padesáté narozeniny krnovský strojvedoucí **Viktor Vranka**. Vše nejlepší, hodně zdraví a úspěchů v pracovním i soukromém životě a také na sportovním poli přejí členové a výbor ZO Federace strojvůdců Krnov.

\*\*\*



Dne 16. září oslaví krásné šedesáté narozeniny pan kolega **Josef Bouška**, předseda základní organizace Federace strojvůdců a strojvedoucí z provozní jednotky Polička. Pepíku, zvedáme plný korbel a připijeme Ti do dalších let na pevné zdraví!

Všichni kolegové z Poličky Ti srdečně přejí mnoho štěstí, pohodu a klídek!

\*\*\*

K poslednímu květnovému dni ukončili svoji celoživotní kariéru na pozici strojvedoucího Českých drah a rozšířili řady našich penzistů pánové **Václav Šlahar** a **Libor Mikoláš** ze střediska lokomotivních čet Frýdek-Místek. Oběma našim kolegům chceme poděkovat a popřát do dalších let hlavně hodně zdraví, štěstí a rodinné pohody. Výbor a všichni členové základní organizace Federace strojvůdců Frýdek-Místek

\*\*\*



Dne 28. července se dožil věku 75 let strojvůdce na penzi, pan **Stanislav Pold**, člen ZO Federace strojvůdců Trutnov a pečlivý hospodář trutnovského železničního klubu důchodců. Do dalších let přejí kolegové a bývalí spolupracovníci Standovi pevné zdraví, pohodu v kruhu rodiny, radost ze zahrádky a pejska.

Foto archiv Brutus

\*\*\*

V měsících červenci až září oslavili či oslaví svá životní jubilea tito naši kolegové z liberecké základní organizace, padesát pět let 14. září **Josef Novotný**, šedesát let 29. července **Jiří Moc** a 17. září **Luboš Kupec**, sedmdesát let 17. září **Jiří Ivanič** a sedmdesát pět let 6. července **Petr Postupa**. Poslední dva jmenovaní oslavenci jsou členy Seniorského klubu. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Liberec a kolegové ze Seniorského klubu děkují všem za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

\*\*\*

Koncem srpna oslavil své 60. narozeniny **Josef Trecha**, 45. narozeniny **Radek Kozák** a začátkem září své 60. narozeniny **Luboš Úlehla**, strojvedoucí Českých drah z břeclavské provozní jednotky. Základní organizace Federace strojvůdců Břeclav jim přeje vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti.

\*\*\*

Dne 31. července ukončil svoji dlouholetou službu ve funkci strojvedoucího a do důchodu odešel náš kolega **Josef Hřeben**. Do dalších let mu přejí mnoho spokojenosti a pevné zdraví členové základní organizace Federace strojvůdců Jihlava.

\*\*\*

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel 30. června do důchodu náš kolega **Emil Desenský**. Všichni členové základní organizace Federace strojvůdců mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

\*\*\*

Dne 5. července oslavil krásné životní jubileum 60 let náš kolega a kamarád, strojvedoucí ČD, pan **Václav Kolčárek**. Do dalších let hodně zdraví, štěstí, lásky a pracovních úspěchů mu přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Frýdek-Místek.

\*\*\*

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel prvního srpna do důchodu náš kolega **Milan Tryzubský**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

\*\*\*

Dne 22. září oslaví své 60. narozeniny kolega **Jiří Bažant** a ve stejný den oslaví své 50. narozeniny kolega **Ladislav Zívr**, oba

zaměstnanci Českých drah. Oslavencům k jejich životním výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové

\*\*\*

Dne 29. srpna oslavil své krásné 85. narozeniny náš pardubický kolega, strojvedoucí ve výslužbě, pan **Milan Krulich**. K tomuto jubileu mu srdečně blahopřejí a ještě mnoho dalších let ve zdraví a spokojenosti přejí výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Pardubice.

\*\*\*



K třetímu září letošního roku ukončil svoji práci na železnici a odešel do důchodu náš kolega **Zdeněk Černý**, strojvedoucí ČD Cargo a člen základní organizace Federace strojvůdců Liberec. Za vykonanou práci mu děkují a na zaslouženém odpočinku ještě po mnoho dalších let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přejí výbor a ostatní členové liberecké ZO Federace strojvůdců.

\*\*\*

Desátého září ukončil svoji pouť s železníkem náš kolega **Aleš Kučera**. Do dalších let zaslouženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvůdců Přerov

\*\*\*

V tomto měsíci slaví svá životní jubilea naši děčínští kolegové – prvního září se dožil 60 let **Jaromír Ševčík** a 27. září bude mít rovných padesát let **Milan Gutknecht**. Oběma oslavencům srdečně blahopřejí a do mnoha dalších let spokojeného života jen to nejlepší a zejména pevné zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Děčín.

\*\*\*

V tomto měsíci oslavili anebo ještě oslaví svá životní jubilea hned čtyři strojvedoucí ve výslužbě a členové základní organizace FS Chomutov. Jsou to pánové **Jaroslav Žižka**, který se dožil 8. září krásné osmdesátky, a pan **Jiří Šesták**, který tyto 80. narozeniny oslaví již 20. září. Pan kolega **Václav Smolka** bude slavít 25. září 70. narozeniny a pan **Vladimír Houdek** 30. září 75. narozeniny. Všichni kolegové a spolupracovníci ze ZO Federace strojvůdců Chomutov jim srdečně gratulují a ještě do mnoha dalších let přejí hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti.

\*\*\*

Svá životní jubilea oslavili tito naši kolegové z chebské základní organizace: šedesát pět let **Jiří Formánek**, **Jiří Dragoun**, **Petr Hrabě** a **Karel Jandera**; šedesát let **Václav Nitka**; padesát pět let **František Porazík**; padesát let **Otto Minář**. Výbor a všichni členové ZO Federace strojvůdců těmto jubilantům srdečně blahopřejí a do dalších let jim přejí hodně zdraví, dobré pohody a spokojenosti v rodinném životě.

\*\*\*

Dne 6. září oslavil svoji první padesátku pan **Petr Rolínek**, strojvedoucí ČD Cargo. Hodně pohody a spokojenosti do dalších let mu přejí kolegové ze základní organizace FS Meziměstí.



Prvního července dosáhl věku 60 let strojvedoucí společnosti ČD Cargo, pan **Vladimír Brožek**, místopředseda základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, vášnivý cestovatel, fotograf a dobrodruh. Do dalších let **Vláďovi** přejeme pevné zdraví, plno nevědných zážitků, skvělých fotografických úlovků a hlavně šťastné návraty z širého světa. Za všechny Brutus (foto je z archivu oslavence)

**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.ed.cz](mailto:Polacek@fscr.ed.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

