

● **Předsedové základních organizací hlasovali o návrzích změn dokumentů naší odborové organizace ... str. 1** ● **Změna dopravce na vnitrostátní železniční dálkové lince – proklamované úspory se ale jeví jako iluzorní ... str. 1** ● **Stačilo málo – nehodit problém za hlavu a ke srážce vlaků nemuselo dojít ... str. 2** ● **Pozornost strojvedoucího jako problém?! ... str. 2** ● **ZOZ 2020 – zkušenosti nikoliv prvotní ... str. 3** ● **Vzpomínání na události před 15 lety podruhé ... str. 3** ● **Další část cyklu připraveného ke kulatému jubileu trati na jižní Moravě ... str. 3** ● **Dvojice nových a atraktivních videodokumentů ... str. 4**

číslo 19

15. října 2020
ročník 73



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Rozhodnutí ministerstva o lince R14 je z hlediska bezpečnosti provozu kontroverzní a problematické

Ministerstvo dopravy ve svém oznámení z 5. října informovalo o rozhodnutí, že na lince R14 Pardubice–Liberec–Ústí nad Labem budou od poloviny prosince tohoto roku jezdit vlakové spoje společnosti ARRIVA vlaky, která podle názoru vedení resortu podala výhodnější nabídku. Tento alternativní dopravce byl upřednostněn, neboť podle nabídky, týkající se zajištění provozu na celých sedm let (!), zde chce provoz zajišťovat za cenu o 302 milionů Kč nižší než národní dopravce a údajně i garantuje, že obsluhu této trati zvládne s kvalitními vlaky a personálem.

Pomineme-li skutečnost, že v podmínkách naší železnice až příliš často platí, že „slibem nezarmoutíš“, o čemž jsme se mohli bohužel přesvědčit už na sklonku loňského roku až tristně komplikovaným nákupem provozu nových dopravců hned na několika tratích naší železniční sítě, FSČR považuje uvedené aktuální rozhodnutí ministerstva dopravy především z důvodu celospolečenského zájmu o zajištění vyšší úrovně bezpečnosti železničního provozu za kontroverzní.

Přestože na našem jednání s vedením resortu, k němuž došlo v poslední zářijový den formou videokonference, přijímal ministr dopravy racionální argumentaci železničářských odborových svazů s velkou mírou pochopení, neboť tomu alespoň mnohé nasvědčovalo (blíže zde o tom v článku *Upozornili jsme na možná rizika*), výsledek se s tím naprosto rozchází.

Problémy, které letos udeřily na naši železnici v letních měsících formou hned několika

závažných mimořádných událostí, nás všechny přivedly k hledání cesty, jak tato rizika co nejdříve minimalizovat. Proto i naše profesní odborová organizace přivítala rozhodnutí ministra dopravy zahájit práci resortní komise složené z odborníků, kteří navrhnou účinná opatření, jak co nejdříve zvýšit úroveň bezpečnosti provozu na železnici. V souvislosti s tím jsme ocenili, že i zástupci Federace strojvůdců dostali možnost se této odpovědné práci účastnit a předkládat zde své náměty a konkrétní návrhy.

A dostáváme se k jádru věci. Hlavní těžisté zajištění bezpečnosti železničního provozu má v budoucnu spočívat v zavedení evropského vlakového zabezpečovače (ETCS), a to na páteřních (koridorových) tratích nezpochybnitelně dokonce již od roku 2025! V nabídce národního dopravce týkající se obsluhy na lince R14 se s touto skutečností samozřejmě plně počítalo, tedy i s nasazením vozidel náležitě osazených palubní částí ETCS. Tato závažná okolnost však byla vedením resortu dopravy v případě tohoto zadání jakási „přehlédnuta“ a z pro nás neznámých důvodů byla upřednostněna jen na první pohled finančně výhodnější nabídka alternativního dopravce. Jak ale nepochybně čas ukáže, jde o velmi problematické rozhodnutí, jež přinese komplikace, jejichž dopad lze již nyní předvídat.

Připomeňme si v této souvislosti informaci, že zatímco ARRIVA dostala zakázku na sedm let, zmíněný nový stav bude na pořadu dne

již za čtyři roky! Výlučný provoz železničních vozidel vybavených ETCS nebude od roku 2025 na koridorových tratích možno obejít nějakými výjimkami, a tak stávající volba „levnější nabídky“ nás nakonec přijde velmi drahé. Ministerstvo dopravy se totiž údajně smluvně zavázalo ke spolupráci na úhradě případných vícenákladů souvisejících s instalací ETCS. Ve světle těchto informací se pak ovšem proklamované úspory 302 milionů korun jeví jako velmi iluzorní.

Pro úplnost k zde uvedenému problematice ještě dodejme, že určité řešení by sice nabízely

Celostátní rada předsedů rozhodla o změně stanov FSČR

Jak jsme informovali v minulém vydání našeho časopisu, z důvodu pandemie COVID-19 bylo rozhodnuto o změně způsobu konání zářijové Celostátní rady předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky na „Hlasování mimo zasedání dle platných Stanov FSČR“.

Všechny v předchozí diskuzi připravené změny ve stanovách a příružených dokumentech byly projednány se zástupci všech základních organizací na jarních jednání RPO celé FSČR a případně tam vznesené připomínky byly do materiálů zapracovány.

Hlasování mimo zasedání probíhalo dle Stanov FSČR (ze dne 17. 5. 2020 oddíl G I/3 str. 21), a to od 24. září 0.00 hod. do 1. října 2020 10.00 hodin.

Vyhlášení hlasování proběhlo formou rozeslání e-mailů s postupem hlasování

a následným telefonátem členů prezidia a ostatních zástupců FSČR předsedům všech základních organizací majících právo se účastnit tohoto hlasování.

Představitelé těchto základních organizací se pak závazně vyjádřili k předloženým návrhům změn dokumentů naší odborové organizace, a to:

- návrh změny postavení ZO FSČR, návrh změny práv a povinností členů FSČR;
- návrh změny systému voleb do prezidia FSČR a do ÚRK FSČR a změny Volebního řádu FSČR;
- návrh změny postavení redakční rady časopisu Zájmy strojvůdce a jejich členů;
- návrh změny Zásad Sociálního programu Stephenson.
- návrh změny Organizačního řádu FSČR a změnu Zásad pro hospodaření prezidia FSČR v podobě, v níž byly tyto dva dokumenty předloženy.

Návrh „Usnesení“ u všech pěti bodů určených k hlasování byl zástupci základních organizací FSČR schválen a předložená „Usnesení“ jsou tedy platná.

Ústřední revizní komise Federace strojvůdců ČR konstatuje, že výsledky hlasování jsou v souladu se stanovami a jsou platné.

Federace strojvůdců ČR se tedy počinaje dnem 2. 10. 2020 bude řídit dle nově přijatých STANOV a souvisejících dokumentů.

Analýza výsledků hlasování k návrhu vybraných dokumentů FSČR, které se uskutečnilo ve dnech 24. září až 1. října 2020, stejně jako Zápis ÚRK z provedené kontroly 3. CRP FSČR, konané dne 24. 9. až 1. 10. 2020, jsou již k dispozici ve všech výborech základních organizací účastnících se této CRP.

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců ČR

Tiskové centrum FSČR

Upozornili jsme na možná rizika

V rámci jednání odborových svazů působících na železnici s představiteli vedení Ministerstva dopravy České republiky, které se uskutečnilo 30. září formou videokonference, jsme upozornili na pro nás zásadní rozpory v nevyžádané nabídce alternativního dopravce – společnosti ARRIVA vlaky na provoz vnitrostátních linek dálkové železniční dopravy R14 (R14A Pardubice–Liberec, R14B Liberec–Ústí nad Labem) a R27 (Ostrava–Opava–Krnov–Olomouc/Jeseník), které byly zadány ministerstvem dopravy od 13. prosince tohoto roku. Vicepremiér a ministr dopravy Karel Havlíček, stejně jako zástupci železničních odborů,

přivítali, že v zájmu dořešení tak důležité problematiky mohlo dojít k této prezentaci a potřebné vzájemné výměně stanovisek. Za Federaci strojvůdců České republiky se tohoto jednání zúčastnili prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a člen prezidia Pavel Semecký.

Vedení ministerstva dopravy bylo odborovými svazy upozorněno zejména na koncepční nedostatky v nabídce alternativního dopravce, a to nejen pokud jde o možné zhoršení podmínek přepravy imobilních cestujících. Reálně taktéž bohužel hrozí snížení úrovně servisu v odbavení cestujících ve vnitrostátní dopravě, mimo jiné i nahrazením pokladen prodejními automaty. Jako závažná se jeví rovněž problematika zavedení budoucího požadovaného systému evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) na vozidlech provozovaných na těchto rychlíkových linkách. A opomenout nelze dokonce ani možné zkrácení

provozovaných linek, čímž by došlo k dalšímu celkovému snížení standardů služeb dosud poskytovaných cestujícím.

Ministerstvo dopravy potvrdilo, že od nového grafikonu vlakové dopravy bude objednávat u Českých drah nadále vlaky na lince R27 Olomouc–Krnov–Ostrava. Na lince R14 Pardubice–Liberec–Ústí nad Labem ovšem bude jezdit společnost ARRIVA vlaky.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR
Pavel Semecký, člen prezidia FSČR

Poznámka redakce: K rozhodnutí ministerstva dopravy z 5. října se bezprostředně po jeho zveřejnění vyjádřil prezident FSČR J. Vondrovic a celé jeho stanovisko v tomto vydání ZS najdete v článku „Rozhodnutí ministerstva o lince R14 je z hlediska bezpečnosti provozu kontroverzní a problematické“.

Věcné a podnětné jednání Rady zástupců základních organizací ČD Cargo

Odložené jarní jednání zástupců ZO FSČR se konalo 14. a 15. září v Pardubicích. Po úvodních oficiálních částech byli seznámeni členem prezidia Jiřím Šafaříkem s připravovanými změnami interních norem. IN KV3-B prošla druhým kolem jednání o 3. změně, která se týká zajišťování vozidel s nekovovými špalíky, které mají menší zajišťovací sílu proti ujetí. FSČR v připomínkovém řízení požadovala zrušit opatření zaměstnavatele o pořizování ZOB pro Lv strojvedoucími a nahradit ji ZOB s trvalou platností. Požadavku nebylo vyhověno s vysvětlením, že se připravuje elektronizace veškeré vlakové dokumentace. Tím bude ZOB v tabletě. Dalším požadavkem bylo zrušení opatření o vypínání brzd nečinných hnacích vozidel. Tento požadavek také nebyl zaměstnavatelem přijat, a to z důvodu stále vysokého počtu poškozených dvojkolí, popř. i požárů HV. V připomínkovém řízení je i IN Pts-9, kde je mimo jiné řešeno vydávání rozkazu při nedostatečném brzdicím procentech a počet ručních brzd při zjištění vlaku. Také jsme řešili připomínky k nově soutěženým

výstrojním součástkám. Na bundě by mělo být méně světlých barev, mikina v tmavě modré, letní kalhoty kratší a trika by už měla mít prošité rukávy, aby se lem neohmoval.

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic nás informoval o zřízení ministerské bezpečnostní komise, do které byli zástupci naší odborové organizace pozváni. Jednání na ministerstvu dopravy jsou rozdělena na oblasti ETCS, bezpečnost na dráze, přejezdy, mosty, stromy podél trati a legislativa. A právě v legislativě se řeší monitoring licence strojvedoucího (MLS) a snaha o jeho zavedení do zákona o dráhách. Dále délka řízení vozidla nebo doba odpočinku, jež jsou v gesci ministerstva práce a není vlastně ani přesně „právně“ stanoveno, co je „doba odpočinku“. Jde nám také např. o čas potřebný na cesty na vzdálené nocležny. Také je vedena diskuze mezi ministerstvem dopravy a životního prostředí o kácení stromů. Stále se také řeší zabezpečení tratí, a to zejména, které systémy (např. nejmnohemější evropský

Pokračování na str. 2

Dojednána změna letošní PKS a současně i kolektivní smlouva ČD na rok 2021

Dne sedmého října projednávaly odborové svazy společně se zástupci firmy již dříve předložený záměr zaměstnavatele změnit letošní podnikovou kolektivní smlouvu ČD.

Jak jsme vás informovali, zájem zaměstnavatele byl nejen sjednotit výměru dovolené u všech profesí na 5 týdnů, ale usiloval také o snížení příspěvku na stravenky a výše stravného jednotně o 10 Kč, dále o snížení příspěvku zaměstnavatele na penzijní spoření o 300 Kč, o úplné zrušení příspěvku za udržení zdravotní a odborné způsobilosti, o navýšení fondu pracovní doby u THP zaměstnanců na 40 hod. týdně a v neposlední řadě také o snížení příplatku za práci v sobotu a neděli na 11 % a zároveň o snížení příplatku za rozdělenou směnu na 40 % průměrné mzdy.

Při tomto jednání se podařilo všechny návrhy kromě navýšení fondu pracovní doby u THP zaměstnanců odvrátit. Zaměstnavatel souhlasil s konečným návrhem odborových centrál, které zastupují tyto zaměstnanci, na délku 38,5 hod. pracovní doby týdně.

Zároveň byla do textu současné kolektivní smlouvy sjednána dohoda o podmínkách

případné potřeby omezení kapacit při poklesu výkonů v důsledku vyhlášené pandemie nebo nouzového stavu.

V průběhu tohoto jednání ovšem představilo vedení společnosti návrh, aby takto dohodnutý kompromis společně s textem letošní kolektivní smlouvy platil do konce roku 2021. V této chvíli se začalo diskutovat nad propadem současných mezd, které je zaviněno nejen omezením provozu vzhledem k vyhlášením výjimečného stavu, ale i poměrně vysokou mírou inflace.

Konečný návrh zaměstnavatele po tomto jednání zohledňující částečně tento stav na konec činní dojednání nárůstu 2 % do tarifních mezd a dohodnutí cílové odměny při splnění hospodářských výsledků ve výši 1 % roční cílové mzdy. V tomto okamžiku, i s přihlédnutím k aktuální situaci, jsme se rozhodli a nabídku zaměstnavatele společně s ostatními odborovými svazy přijali.

Současně s tím byly přijaty i zásady Sociálního fondu na příští rok, kde rovněž došlo k dohodě obou stran. Rozpočítané částky ve všech oblastech zůstaly na příští rok ve stejné výši, část nevyčerpaného zůstatku rezervy letošního roku byla po souhlasu všech převedena do nově vzniklé

nadace „Železnice srdcem“. Tato nadace bude fungovat jako podpůrný fond při pomoci kolegům postiženým následky závažných železničních nehod.

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR
a vedoucí týmu pro kolektivní vyjednávání u ČD

Distribuce kalendářů

Upozorňujeme, že od závěru října obdrží postupně všechny základní organizace FSČR objednané stolní a nástěnné kalendáře, které na rok 2021 vydala naše odborová organizace. Také pro ZO, jež si kalendáře neobjednala, bude dodána zásilka s jedním nástěnným a třemi stolními kalendáři zdarma. Pokud ZO nepožádaly o jiný způsob dodání (zásilkovou službou anebo na odlišnou než obvyklou adresu ZO), balíky s kalendáři budou odeslány ze žst Brno hlavní nádraží služební dráží poštou. **Výbavení budou průvodkami pro služební zásilky.** V dny, kdy bude expedice dráží poštou zahájena, o tom budete informováni ještě i upozorněním odeslaným z prezidia FSČR. **Zástupci základních organizací si zásilky mohou vyzvednout na obvyklých odběrových místech.** Učiňte tak, prosím, co nejdříve a věnujte hlavní pozornost stavu zásilky.

Tiskové centrum FSČR

Chaos? Ano, chaos

Pamětníci předpisů bývalých Československých státních drah si jistě vzpomenou, že vydavatelem těchto předpisů bylo ministerstvo dopravy. Ať se v těch či oněch letech minulého režimu jmenovalo ministerstvo dopravy a spojů nebo federální ministerstvo. Na tvorbu předpisů se podíleli zkušební odborníci s dlouholetou praxí v provozních funkcích. Tímto způsobem byla zajištěna provázanost jednotlivých předpisů, jejich jednotný výklad a také jednotný systém výuky a pravidelného školení.

Dnes je situace poněkud jiná. Základní právní rámec je dán zákonem o drahách č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, tedy mnoha desítek novelizací. Jeho ustanovení rozvádějí prováděcí vyhlášky, zejména vyhl. č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah a vyhl. č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah. Od těchto právních norem by se měly odvíjet i navazující provozní (vnitřní) předpisy.

Ke konci měsíce srpna 2020 registrovala Správa železnic, státní organizace, na celostátní dráze a regionálních drahách celkem 117 dopravců. Z toho 36 dopravců mělo licenci pro provozování osobní a nákladní dopravy a 81 jen pro nákladní dopravu.

Podle § 22 odst. 3 písm. a) zákona o drahách je provozovatel dráhy oprávněn udílet dopravcům při provozování drážní dopravy pokyny k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy. Toto je zdůrazněno i ve vnitřním předpisu Správy železnic D1 (Dopravní a návěstní předpis) v článku 4 písmene d).

Podle § 34 h zákona o drahách vydává drážní správní úřad dopravcům osvědčení dopravce, jehož platnost je 5 let. K žádosti o toto osvědčení přikládá dopravce své vnitřní předpisy, které je podle zákona povinen vydat.

Nechtěl bych být úředníkem Drážního úřadu, který musí pečlivě pročítat všechny vnitřní předpisy oněch 117 dopravců a několika provozovatelů dráhy, než tento správní úřad vydá příslušné dokumenty, které platí, jak již bylo zmíněno, 5 let.

Je zcela jasné, že každý provozovatel dráhy i dopravce si vydá své vnitřní předpisy k „obrazu svému“. Markantní je tu u již zmíněného předpisu provozovatele dráhy D1 (Správa železnic, s.o.), kde např. v článku 4107 – tzv. foukací rozkaz – je přenesena odpovědnost za stav železniční dopravní cesty na strojevedoucího, tedy toho kterého dopravce, který ovšem za použití dopravní cesty platí nemalé částky. Opačně je to u předpisů V2 a D2 dopravce České dráhy, a. s.,

kdy tento první subjekt si v rozporu s nadřazeným předpisem provozovatele dráhy prodlužuje svévolně dobu platnosti poznání traťových a místních poměrů. Podrobně se o tom zmiňují v článku **Může se opakovat Chodová Planá?**, který vyjde v příštím čísle ZS.

Takový stav nelze nazvat jinak než zásadním nepořádkem, tedy chaosem. Ten samozřejmě nikterak nepřispívá k bezpečné a pravidelné drážní dopravě.

Ale místo dlouhého závěru: Každý držitel řidičského průkazu musí znát zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Doveďte si někdo představit situaci, aby si každý účastník silničního provozu vydával svůj „vnitřní předpis“? Jistě, mnozí se o to snaží v praxi. Výsledkem jsou tragické dopravní nehody... Záhadou dnešních dnů je, proč takový stav panuje i na železničních tratích v České republice.

Vladimír Selucký

Stačilo málo – nehodit problém za hlavu a ke srážce vlaků nemuselo dojít

Za bezpečnější provoz na železnici bojují již delší dobu. Za svoji éru jsem napsal spoustu hlášení strojevedoucího i mnoho článků spolu s fotografiemi do Zájmu strojevedouce, bohužel i tak to bylo málo, neboť ve středu 9. září tohoto roku jsem se stal přímým účastníkem srážky vlaků ve Kdyni na Domažlicku. Od té doby jsem v pracovní neschopnosti (psáno 23. 9. pozn. redakce) s poraněným okem. Klavovský kolega od ČD, který jel s motorovým vozem řady 810, je na tom zdravotně značně, opravdu značně hůř.

K této nehodě však nemuselo dojít, kdyby aspoň někdo z kolegů strojevedoucího upozornil formou hlášení na vysokou trávu v koleji. Traťováci si mysleli, že když trávu pokropí roundupem, mají po problému. Učinili tak a více se o kolejiště nestarali. Toto se pak stalo osudným našemu kolegově, strojevedoucímu ČD, který do stanice vjížděl dokonce menší rychlostí, než mu nařizovalo návěstidlo. Přes jeho veškeré snažení se mu motorový vůz nepodařilo zastavit na obvyklém místě pro výstup a nástup cestujících. Vinou vysoké trávy, která se mu dostala pod kola, a silně rose projel po smyku téměř celou stanicí cca 300 metrů a na odjezdovém zhlaví, na poslední výhybce stanice, se čelně srazil s naším vlakem. Záběry z místa nehody, jak to dopadlo, jste asi všichni viděli v televizi nebo na internetu.



Příkladně provedené dopravní označení, kdy na slavonickém železničním přejezdu P6442 km 38,472 v ulici Rudolecká bylo 18. září tohoto roku osazeno zvýrazněné dopravní značení (A32a + P6) na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu. Poděkování našich kolegů z Telče tentokrát směřuje na Správu tratí v Jihlavě. Redakce Zájmu strojevedouce samozřejmě ráda zveřejní i další příklady dobré a zejména rychlé spolupráce mezi dopravci a provozovatelem dráhy

Takřka bezprostředně po této nehodě se začali ozývat někteří kolegové strojevedoucí, že to tam stálo za ho... že tu trávu měli dávno posekat. A že i další kolega tam předtím měl problém zastavit na místě určeném a málem projel i návěstidlo atd... Jenže nikdo nebyl schopen upozornit formou hlášení, že v Kdyni je nějaký problém. Místní výpravčí problém s travou při zjišťování volnosti koleje zřejmě také neřešili, a tak to ani jinak dopadnout nemohlo.

Takové „hození problému za hlavu“ mi připomnělo loňskou nehodu vlaku s vápencem, kdy potom také někteří z kolegů říkali, jak to bylo špatně značené a až na vzácné výjimky nikdo pro zlepšení stavu a odvrácení možné nehody nic neudělal!

Obraťme se tedy na vás, kolegy strojevedoucí, a žádám vás, abyste působili i na ostatní kolegy a kamarády strojevedoucí, aby nebyli lhostejní a věnovali pár minut svého času písemnému hlášení, jakmile zjistí jakýkoli neshvar na železniční infrastrukturu. Předjeme tak další možné mimořádnosti a ochráníme tak nejen své zdraví a život, ale také zdraví a životy svých kolegů strojevedoucí a cestující veřejnosti. Když už se pak zmačkají plechy a teče při tom krev, není to vůbec pěkná podívaná!

Smutné na této úvodem zmíněné srážce vlaků mimo jiné také bylo, že když přijeli

výšetřovatelé (policejní orgány i ty drážní), všichni prvotně bez rozmyslu říkali: „To je jasné. Nerespektoval STŮJ.“ Nikdo z nich si zpočátku nevšiml stop na kolejničích, že se kola nevalila, a že vlak jel smykem. Policista si měřil kolečkem jen vzdálenost od odjezdového návěstidla k místu střetu. Když jsem se ho ptal, proč to měří, tak mi řekl, že potřebuje vědět, o kolik metrů projel motorový vlak odjezdové návěstidlo, které klavovský kolega prý nerespektoval. Já policistu upozornil, že to návěstidlo respektoval, ale že se mu vlak

Reakce Správy železnic na podněty naší odborové organizace

V závěru měsíce září redakce našeho časopisu dostala vyjádření Správy železnic k článku a souboru devíti fotografií, které pro Zájmy strojevedouce č. 17-18/2020 připravil předseda základní organizace FS Plzeň Jaromír Ott. K obsahu jeho fotoreportáže, která vyšla pod názvem „HelpDesk pro dopravce má být k ohlášení mimořádnosti a nikoliv k odhalování pracovních zmetků“, ředitel odboru provozuschopnosti, úsek provozuschopnosti dráhy, ing. Bohuslav Stečinský uvádí:

nepodařilo zastavit pro špatně adhezni podmínky a tím svým kolečkem ať změní celou jeho brzdovou dráhu (jízdu po smyku) a možná pak dojde k jinému závěru.

Proto na vás apelují, nebuďte lhostejní ke stavu dráhy, kde jezdíte se svými vlaky, a pište do hlášenek vše, co není v souladu s předpisy. **Chraňte si tak do budoucna své zdraví, které nutně potřebujeme k výkonu naší hezké, ale náročné profese.**

Jaromír Ott
předseda ZO FSČR Plzeň

Věcné a podnětné jednání Rady zástupců základních organizací ČD Cargo

Dokončení ze str. 1

vlakový zabezpečovač ETCS) na jaké tratě a kdy mají být nasazeny. A z toho pak vyplývají mj. i problémy s dopravci při změně parametrů tratí, zabezpečení, zvýšení rychlosti. Kraje nasmlovaly dopravu na stávající tratě a ne všichni dopravci budou schopni a ochotni na nich nasadit modernější vozidla vybavená finančně velmi nákladným ETCS. Zazněla také informace, že některé tratě D3 by měly být z důvodu zajištění vyšší bezpečnosti provozu převedeny zpět na provoz dle předpisu SŽDC D1. Problémy s vybavením vozidel mobilní částí ETCS způsobují vysoké finanční náklady, a navíc vozidel, na které se má evropský vlakový zabezpečovač nainstalovat, je velmi mnoho. Byli jsme informováni taktéž o systémech na zobrazování traťových poměrů od Správy železnic, která má už 3. verzi této služby. Společnost ČD Cargo usiluje o vytvoření tzv. navigace, a tak uvidíme, jak to všechno dopadne.

Hlavním bodem jednání prvního dne byla vystupení předsedy představenstva ČD Cargo Ivana Bednářika a personálního ředitele Mojmira Bakaláře. Postupně nás seznámili s hospodářskou situací a epidemiologickými

Pozornost strojevedoucího jako problém?!

Velmi jsme se podívali nad tím, co jsme si mohli nedávno přečíst v pravidelně vydávaném dokumentu nazvaném Operativní přehled o práci železnice. Stejně jako na každý jiný den, také na 5. srpna tohoto roku jej vydala Správa železnic.

Dozvěděli jsme se, že zpoždění vlakové soupravy railjet ČD v České Třebové zavinil zaměstnanec tohoto dopravce, a sice strojevedoucí. Autor zápisu totiž jako důvod zpoždění uvedl, že „strojevedoucí studoval pozorněji rozkaz „V““. Tak tohle tady opravdu ještě nebylo!

A jak by si to asi dotyčný autor tohoto výroku představoval jinak? „Pozorněji“... To jako měl fira ten dokument prostudovat rychleji, tedy rozumějíme, že méně pozorněji?! Anebo by snad stačilo i jen formálně nahlédnutí, tedy seznámit se s ním zcela nepoznání?!

Ale namísto těchto slovních variací raději konstatujeme smutnou pravdu, že dotyčný „statistik“ se evidentně nedokáže vžít do situace strojevedoucího. Ti často obdrží rozkazy „V“ do slova sáhodlouhé a navíc komplikované zpracované. A všechny ty důležité a pro bezpečnost železničního provozu zásadní informace přitom mají prostudovat nejen v co nejkratší době, ale hlavně tak, aby mohli nést odpovědnost za, že dovezou svůj vlak do cílové stanice v naprostém pořádku a především zcela bezpečně.

opatřeními ve firmě. Hospodářský výsledek se zhoršil, je horší situace v přepravě některých komodit, průmysl je v útlumu, energetika má nižší výrobu elektriny, klesly přepravy uhlí, rudy, železa, strusky, vápence atd. Přepravy kůrovcového dřeva nenahradily jinak vzniklé ztráty. Plánuje se omezení málo využívaných tarifních bodů. Dojde ke snížení počtu pracovníků v administrativě. Firma využila institutu částečné nezaměstnanosti. Na využívaných nakládacích místech se řeší vlastníci pozemků pod kolejiemi a vedle kolejí, čištění kolejí a nakládacích míst a jejich zpřístupnění ostatním dopravcům. Další problém představuje snižování počtu kolejí ve stanicích po rekonstrukci, což bohužel přináší omezení v provozu. Do budoucna se nás dotkne omezení výroby elektrické energie z uhlí. To přinese omezení přeprav uhlí, vápence, strusky a tím i snížení tržeb. Firma se bude muset orientovat na nové příležitosti, jakými jsou např. přepravy štěpk, biomasy, odpadů.

Na závěr předseda představenstva poděkoval všem kolegům, že v ČD Cargo nevznikla závažná mimořádná událost, a informoval nás, že ČD Cargo založilo nadační fond pro poškozené při nehodách, do kterého může

A tak, aby nám na té naší dráze bylo všem jasno... Strojevedoucí musí bezpodmínečně vždy dostat k prostudování těchto důležitých dokumentů právě tolik času, aby pak na trati nevystavil nebezpečí sebe ani cestující či další účastníky železničního provozu.

A stejně jako kolega Vladimír Selucký v jednom ze svých článků, nazvaném Risk nebývá vždy ziskem, v červencovém dvojčísle našeho časopisu si dovoluji připomenout jedno velmi důležité ustanovení SŽDC D1, a sice konkrétně 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.“ Ostatně není jistě náhodou, že i Drážní inspekce ve svých závěrečných zprávách o výsledcích šetření mimořádných událostí tuto zásadu zdůrazňuje vlastně takřka neustále.

Nejsem tedy sám, kdo je přesvědčen, že toto ustanovení by mělo být naprostou samozřejmostí v neposlední řadě právě i pro tvůrce přehledů o práci naší železnice. A tudíž by se ve výsledcích jejich práce napříště již neměly opakovat hloupé zápisy toho druhu, jaký jsme zaznamenali a zde kriticky zmínili. Nad služební horlivostí by měl i v tomto případě raději vítězit zdravý rozum!

Marek Poláček

příspěť každý z nás. ČD Cargo i ČD do fondu vložily a nadále budou vkládat peníze ze svých sociálních fondů. Tento fond pomůže v neposlední řadě také kolegům zraněným při letošních letních nehodách.

Rovněž M. Bakalář nás informoval o ministerské bezpečnostní komisi, do které ČD Cargo vybralo lidi z provozu. A tak za naší profesní odborovou organizaci v ní aktivně pracuje člen prezidia David Votrúbek. Dále se hovořilo o skupině školství (min. dopravy, Dopravní zdravotnictví, DVI), která plánuje výměnu průkazů „licenci“. Opomenuty nebyly ani náklady na kondiční pobyty a zminěna byla také jina místa vybraná pro konání KOP, která se budou vyhodnocovat. Zmíněna byla i možnost elektronické výplatní pásky.

Na závěr úvodního dne našeho jednání nás kolega Votrúbek seznámil s navrhovanými změnami stanov naší odborové organizace, které byly předloženy základní organizací k hlasování. Doufáme, že předsedové ZO budou hledět do budoucna a opustí své oblastní „zájmy“. Byly také předloženy tabulky průměrné mzdy v jednotlivých provozních jednotkách a v celé firmě. V jednotlivých měsících byla zřetelná změna oproti minulému roku, a to zejména z důvodu uplatňování částečné nezaměstnanosti.

Hlavním bodem druhého dne bylo vystoupení výkonného ředitele ČD Tomáše Tótha. Informoval nás o poklesu přeprav o cca 5 mil. tun a o s tím souvisejícím snížení finančních příjmů a tedy také o úsporných opatřeních. Ekonomika firmy počítá na příští rok s opravou vozů a lokomotiv. Plánuje se také přestavba lokomotivních řad 163 na 363. Řešili jsme i problémy se sběrači na nových

lokomotivách, které mají na každý systém jen jeden, a možnost nebezpečných jisker odletujících na vagony. Dále se hovořilo o vybavení stanišť lokomotiv, kde očekáváme hygienické standardy, lednicí, mikrovlnku, plnění nádrží vodou, mytí stanišť po opravách a revizích. Některé vybavení u nových lokomotiv prý naráží na problémy se schválením úřadů. Navrhovali jsme jejich řešení. Vzněli jsme požadavky na zpracování procesních listů, aby bylo zřejmé, co máme kontrolovat a jaké plánované práce mají být při daných servisních úkonech provedeny. Výkonnému řediteli jsme sdělili, že ne všechna smluvní pracoviště dělají vše, co mají. Dále jsme poukazyvali na přepravy a jejich problémy, na výluková omezení, na omezování posunových čet a z toho vyplývající problémy s manipulačními vlaky. Upozornili jsme taktéž na neochotu vedení provozních jednotek přidělovat seznámí tratí a nových lokomotiv a na z toho vznikající následné problémy, s nimiž se pak potýkají dispečeři. Bylo nám sděleno, že vznesené připomínky se budou řešit.

Na závěr jednání kolega Votrúbek informoval o vyšší průměrné mzdě a zásadních aspektech, které na ni mají vliv, což bylo hlavně uplatňování paragrafu 209 zákoníku práce (jiz zminěná částečná nezaměstnanost), a razantní snížení přesčasové práce. Opomenuty nebyly ani počty strojevedoucích, včetně výhledu na další období, kdy dojde k poklesu tohoto stavu z důvodů odchodů do důchodů. A samozřejmě byly předneseny i naše návrhy do nové podnikové kolektivní smlouvy, zvláště na vyšší příplatky za práci v noci a nároků na volné dny pro strojevedoucí letmo.

Zapsal: Miloš Brunner



„Zehlička“ 111 035-2 při posunu na Hlavním nádraží v Praze dne 7. července 2020 (foto: Jaroslav Krupička)

ZOZ 2020 – zkušenosti nikoliv prvotní

Jak všichni víme, ve vzduchu doslova visí „oblíbená“ záležitost Zvláštní odborné způsobilosti, dříve Ověření znalostí, ještě dříve prostě jen Přezkoušení z předpisů. Nutno hned zkrájat říci, že ve vymýšlení terminologie ke všelijakým záležitostem i událostem a taktéž ve vymýšlení nových názvů jsou jisté osoby u ČD velice zdatné a kreativní.

Nicméně letos mají být ZOZ snad na stejné bázi jako ty, co proběhly v r. 2018, stejný autor zadání, taktéž stejně přeformulované otázky, které absolutně nekonfrontují se zněním předpisu, a i mnoho otázek v zadání se tváří stejně – ale pozor na ně! Za poslední tři roky se změnila drážní legislativa a taktéž vyšla spousta všelijakých opatření Odb. 18. Takže opatření, výnosy a změny v legislativě nám nadělavaly nejednu vrásku na čele a tuším, že nejedno opatření O18 se „jaksi povýšilo“ nad předpis SŽ D1. A to ještě zaplat' Bůh nevyšel novým předpis SŽ D1 – to by potom bylo drama!

Pokud hodláte kolegyně strojvůdkyně a kolegové strojvůdci při pohledu na Zadání testových otázek k ZOZ 2020 hořkovat na autora, tak bych vás chtěl upozornit, že jak se říká „plácete sice dobře, ale na špatném hrobě“. Je to jako vinit policistu z toho, že prosazuje dodržování zákonů. Onen pan inženýr vypracoval zadání otázek zodpovědně (možná až moc), ale to jistě nebylo z jeho vlastní vůle, ale podle zadání a instrukcí někoho jiného. Předpisy musíme znát všichni (myslím tím i ty „nahofe“), a tak by mě docela zajímalo, zda si jen tak z plezíru ten, kdo tento úkol zadal, zkusil vzít tablet a zkusit si na pár otázkách najít odpovědi, které pracně vygeneruje z tabletu – pokud se mu adekvátní odpověď ovšem podaří nalézt.

Patřím k jedněm z těch, co již poněkolidkaté sebrali tv odvalu a vytvořili soubor s vypracovanými odpověďmi na dané otázky, takže o tom něco vím. Zatímco poslední nám byly otázky k ZOZ posílány služební poštou a my si tyto mohli stáhnout do svých počítačů a následně na nich pracovat, popř. si jako pomůcku otázky vytisknout, tak tentokrát je vše poněkud jinak. Nemohu se ubránit dojmu, že jsme nuceni podstoupit nejenom ZOZ z předpisů, ale též z dovedností z oboru IT. Podle našeho zaměstnavatele je představa taková, že si strojvedoucí otevře tablet, najde si otázku k ZOZ a po přečtení otázky začne hledat adekvátní odpověď. Anebo je představa opakovaná? Strojvedoucí si přečte, či nastuduje paletu předpisů, opatření, výnosy, nové přílohy a jiné písamnosti, které by tablet měl obsahovat, a potažmo „lehce dá“ test u vlastní ZOZ? Opravdu je představa taková anebo to v praxi funguje jinak? Paleta předpisů (spíše tedy drážní legislativa) je vlastně neprochůdná džungle, ve které se těžko orientují i ti, co by ji měli bravurně ovládat (např. nový gestor SŽ D1 je patrně z díla přechůdce velice nešťasten). Nejedna otázka si totiž protřepe s druhým a o nelogičnosti (slušně řečeno) v předpisech též není nouze. A my prostě strojvedoucí nemáme v hlavě pouze předpisy. Mj. studovat předpisy z tabletu je nejenom o oči (velikost písma), ale taky o nervy (kde jsem to poslední skončil (?), a najít to!)

Při zpracování otázek k ZOZ jsem tyto otázky konzultoval s osobami v tomto oboru dosti erudovanými a i oni mnohdy netušili, kam autor otázek k ZOZ otázkou konkrétně míří. Mnohdy se totiž díky přeformulovanému znění otázky nabízelá nejedna odpověď z více předpisů (často současně ze dvou předpisů a opatření O18 ještě navíc).

Myslím, že zpracovatel otázek k ZOZ asi strojvedoucí „velice miluje“, protože pro běžného uživatele je nemožné vlastní soubor s otázkami z tabletu vyextrahovat, navíc ještě tento soubor nejde vytisknout. S papírovou verzí otázek se lépe pracuje, kouknou na otázku a pak hledám v předpisu. Jenže ..., hledám v předpisu, to se řekne..., konkrétně v tabletu, kde není běžný program PDF, ale pouhý prohlížeč, takže, pokud je otázka vztažena např. k ručním návěstem pro posun (D1 str. 140), tak strojvedoucí si vezme tablet, otevře si D1 a potažmo musí 140x (asi vícekrát...) smýknout prstem po displeji tabletu, aby se na str. 140 dostal!

Uvědomuje si tvůrce zadání a ti, kteří mu úkol zadali, co vlastně pro strojvedoucího přichystali? Uvědomuje si vedení ČD jakou

„vervou“ se tedy běžný strojvedoucí vrhne do studia předpisů? A za jak dlouho s tím flákně?

Nicméně jsou mezi námi zdatní hoši, takže se nám povedlo z tabletu soubor s otázkami vyextrahovat, potažmo doma na vlastním PC tento zkonvertovat (vycucnout text s obrazy) a potažmo tento uložit do Wordu, pak se otázky očislují (bez toho to prostě nejde). Mj. z posledního zadání ZOZ dobře víme, že tvůrce zadání měl otázky očislované a na závěr číslování odstranil – zůstaly tam totiž stopy (už z toho si lze vydedukovat jeho vztah k uživateli). Takže máme soubor v programu, ve kterém se s ním dá pracovat, a my hledáme adekvátní odpověď. To funguje tak, že v PC s velkým monitorem máme rozbalené otázky a k tomu asi tak 7 základních předpisů (v aktuální verzi!) a v PC máme ještě uloženu paletu opatření O18. Pochopitelně to celé chce tým – jeden by se z toho zbláznil! Takže každý dělá x otázek, pak spolu věc konzultujeme a po jakémsi hrubém „nástřelu“ odpoví si výsledné soubory posíláme a vzájemně si je kontrolujeme a doplňujeme – prostě děsná práce! Když vám řeknu, že na vypracování posledních odpovědí k ZOZ (2018) jsem osobně strávil desítky hodin, které mi samozřejmě nikdo nezaplátí, tak mi asi nebudete věřit. Výsledný dojem jsou ony nejednu zmíněné „klacky pod nohy“!

A odměna za celé to snažení? Mohu dále fungovat v podniku, kde legislativa silně připomíná Kocourkov. Hodnotná duševní satisfakce, že? Kdo si pozorně přečetl předchozí řádky, možná nabylo dojem, že neznám předpisy, ale zajímalo by mě, kdo si je tak jistý, že z překroucených otázek okamžitě ví, kam tím autor mířil a hned treťí správnou odpověď. Pokud hledám v předpisu, tak mám pocit, že se ocitám v úplně jiném světě než v běžné provozní praxi. Pamatují, že kdysi bylo heslo, že předpisy mají být stručné, jasné a přehledné – má snad někdo ze současných drážní legislativy ten dojem?

Již posledně se proslechlo, že tento systém otázek (přeformulování textu) a následných testů je takto nastaven proto, že na dopravním vzdělávání ČD již nevědí, jak strojvedoucí donutit k tomu, aby se do předpisů podívali. Nevím, nakolik je toto informace pravdivá, nicméně to celé snažení zpracovatele zadání se mi ve finále jeví jako kontraproduktivní. Výsledek je potom takový, že před ZOZ nastane jakýsi šrumec na telefonních a internetových linkách mezi strojvedoucími na téma: „... máš něco (?), poslat Ti to ten Tvůj kámoš (?), já zatím nemám nic, ale mám slíbeno ...“ a tak podobně. Takže nakonec se pár jedinců obětují, „lehne“ na to a postup jsem výše popsal. Pak se většinou po internetu výsledné soubory rychlostí blesku rozšíří po celé republice.

Ještě jedna zajímavost k zamyšlení – na ČD pracuje dost strojvedoucí z důchodového věku, opravdu si vedení ČD myslí, že tyto kolegové budou studovat zadání a předpisy z tabletu? Mnozí z nich jaksi nejsou s počítačovými technologiemi příliš kamarádi, a navíc jsme museli před časem papírovou verzi předpisů odevzdat. Pamatují si, jak o předminulých ZOZ jeden starší kolega přispěl k přezkoušení a sebou vlekl nejenom sešit s vytisknutými otázkami ale i tašku plnou předpisů. Přišlo mi jej líto. To bylo v době, kdy jsem již odpovědi zpracovával na PC z elektronické verze předpisů. I mně osobně se papírová verze předpisu lépe studovala. Domyslel někdo, co bude následovat, když jsme předpisy museli odevzdat? Anebo to bylo na bázi úsudku „podle sebe soudím tebe“?

A co říci závěrem? Jsem na dráze již více jak 41 roků a „pár“ přezkoušení a zkoušek pamatuji, tato verze je však poněkud tristní. Opravdové přezkoušení z tak složité spleti drážních předpisů by se mělo dělat jinak. No, nebudu těm, co o tom rozhodují radit, ale mnohé způsoby některých akcí, jednání a jiných záležitostí jsou založeny na tom, že to staré dobré a osvědčené bylo zavrženo a potažmo nám někdo předvádí, jak se to má „správně dělat“. Mám ten neodbytný dojem, že pokud by se strojvedoucí měli zhostit přípravy na ZOZ podle představit vedení a možnosti, které jim nabízí tablet, tak nejspíše na Mikuláše nemá kdo jezdit!

Radomil Smejkal
strojvedoucí OCP Východ, PP Jihlava

II. část (Pokračování ze ZS 17–18/2020)

Ami teď po takové době se mi tento článek nepíše dobře, potí se mi ruce a de facto to prožívám celé znovu. Takže – rychlík stál ve stanici a já jsem se asi po pěti minutách sebral a šel jsem do dopravní kanceláře. To, co jsem uviděl, mě tak trochu udivilo, ale pochopil jsem, že to asi tak musí být. Výpravčí intenzivně telefonoval, občas měl sluchátka obou telefonů u hlavy, a sotva jeden telefon položil, tak tento znovu začal zvonit. No, stál jsem tam nějakou dobu, a když ta telefonická féerie trochu pominula, tak výpravčí stroje ukázal na rozbalenou detailkholovou soupravu a řekl mi, abych si dýchnu – to bylo to, co mě udivilo ..., co všechno za tu nedlouhou dobu stihl. Provedl jsem tedy dechovou zkoušku s negativním

Povím vám příběh – letos je to 15 let

Tak je to úplně jasně – ten vůl jsem já, tahle myšlenka zcela opanovala mou mysl. Přeci by výpravčí nelhal? Na mašině jsem seděl docela dlouho, než přišel zástupce žst coby orgán, který měl provést prvotní šetření. Před ním jsem vyjmul z rychloměru proužek a popsal jej. Ve stanici se nic nedělo, dávno jsem



Na snímku vlevo lokomotiva 434.2134 zachycená na trati u konce kamenné stěny jede 27. listopadu 1976 s nákladním vlakem směr Střelice a Brno (foto ze sbírky Zdeňka Hájka). Na druhém záběru (vpravo) z 3. 7. 1969 lok. 534.0137s vlakem Mn jede směr Jihlava. Spodní kolej vede do Hrušovan nad Jevišovkou. Připomeňme si, že stroje 534.0 zde jezdily až v druhé polovině 60. let. Předtím zde 50 let půsily parní lokomotivy řady 524.0

Kulaté jubileum trati Střelice–Hrušovany nad Jevišovkou –Stadlau/Znojmo

II. (Pokračování ze ZS č. 17-18/2020)

Zajímavé bylo ve Střelicích řešeno vodní hospodářství. Vodárna byla v těsné blízkosti největší mostní stavby tratě BRE – cihelný obloúk z dvoubarevného ždva. (V 80. letech minulého století byl most zasypan a dnes je tam jen propust pro cestu a potok.) Vodárna byla vlastně čerpatna, jež dodávala vodu do dvou v zemi umístěných vodojemů nad poslední výměnou č. 25 ve stanici. Každý vodojem měl obsah 67 m³. Voda odtud tekla samospádem na spotřební místa, tj. k vodnímu jeřábu mezi kolejem č. 1 a 2 (stojí dodnes), dále dle původního projektu měl být jeřáb mezi kolejem 3 a 5 na brněnském zhlaví. Další jeřáb měl být mezi kolejem 13b a 15 před budovou výtopny, to však nebylo uskutečněno. Voda byla dále vedena na spotřební místa v nádražní budově (6 naturálních bytů plus služební místnosti). Proto není ve Střelicích typická budova vodojemu jako v ostatních stanicích, kde byly vodní jeřáby. Toto naprosto ojedinelé řešení bylo použito v širokém brněnském okolí od roku 1953 i ve stanicích Vlkov, Křižanov a Žďár n/Sáz., zde to však bylo ze strategických důvodů. (Ve Střelicích se jednalo vždy o vodu pitnou.)

V budově výtopny pak byla míchárna krmiv a silo; byla rozdělena na dvě podlaží, kromě schodů tam byl i nákladní výtah. V 60. letech na hřebeni výtopny vyrostla i věžička, sloužila sílu k plnění obilím pomocí roury hlavně vozů Zsa.

Zřejmě někdy ve 30. letech byla zrušena kolej číslo 15 do výtopny a byla tak označena kusá kolej ve vykládkovém prostoru, probíhající přes celou stanici. Ještě v 60. letech nejstarší zaměstnanci u posunu říkali: „Jedem na 17. kolej“, jak bývala kdysi tato nyní 15. kolej označena.

Větších stavebních úprav se dočkala výtopna počínaje 80. lety minulého století. Byla odstraněna věžička a větrací průduchy po celé délce hřebenu střechy, hřeben značně snížen, vyměněna byla okna typická pro výtopny StE-G (velký počet malých tabulek v oknech). Na přelomu tisíciletí byl objekt bývalé výtopny rozšířen směrem k Brnu. Dnes se zde nachází soukromá firma na opravu motorových lokomotiv.



Stroj 434.2328 v čele vlaku Mn jedoucího z Oslavan. Zajímavý a velmi nevdědní záběr pořídil Ing. Jaroslav Kocourek u Střelice dne 3. července 1969

stopnul motor a občas jsem slyšel nadávky z perónu ze strany nespokojených cestujících. Po další dlouhé prodlévě do stanice dorazil protijedoucí R 664. Chvilí po něm zastavil na zbývající koleji nějaký Os. vlak a z něj vystoupil strojvedoucí z Heršpic s tím, že mě jde vystřídat – bylo mi v té chvíli úplně hrozné a asi jsem měl i vlhké oči.

Odebral jsem se do dopravní kanceláře, kde jsem čekal na příjezd zástupce DKV, který měl pohotovost ohledně MU. Jak jsem tam tak seděl, tak jsem jen mimoděk vnímal ruch okolo sebe, dávno tam byl zabezpečovák, který předmětnou výměnu prohlédl, a jízda přes tuto výměnu byla možná pouze

s ambulančním zámekem. Výhybky v žst Raptopice byly jako jedny z prvních opatřeny tzv. čelistovými zámky. Tehdy tomu zařízení téměř nikdo nevěděl ani hlavu, ani patu – dokonce panoval názor, že při tzv. řezání nedochází k poškození zámkového mechanismu. Pak si ještě pamatuji, že zabezpečovák asi 2x zopakoval větu: „To je divné, řezaná výměna a ani nepadla pojistka“ (myslel trubičkovou pojistku ovládní výměny). Posléze předmětnou výměnu shledali traťováci jako nepoškozenou a dovolili další jízdu přes výměnu. Pak se dostavil zástupce DKV Brno, který měl pohotovost. Shodou náhod to byl přednosta PJ Jihlava. Zanedlouho se domluvil s kolegy, kteří zastupovali žst, a jelo se na nejbližší služební policie ČR. Tam byl sepsán prvotní protokol jak se mnou, tak s výpravčím.

Pokračování na str. 4



Co se týče návštěvidel, na brněnském zhlaví bylo jedno, na znojemsko-jihlavském dvě. Po roce 1950 přibýlo na obou stranách po jednom návštěvidle. Na brněnském zhlaví bylo přidané návštěvidlo pokusně vybaveno elektromagnetickým spřahadlem; jakmile lokomotiva vjela na izolovanou kolej za poslední výměnou, rameno návěstidla spadlo z polohy „volno“ na „stůj“. V roce 1955 se změnou návěstních předpisů přestala platit tzv. směrová signalizace, do té doby při jízdě směr Jihlava návštěvidlo ukazovalo „volno“, ať jel vlak z kterékoli koleje, z rovně nebo z odbočky. Při jízdě směr Znojmo obdobně dovovala jízdu vždy dvě ramena z kterékoliv koleje.

V roce 1973 byla otevřena vlečka do národního podniku Benzina; při té příležitosti byla vložena mezi 2. a 1. kolej spojka, takže se dalo směr Brno odjždět i z koleje č. 2, což předtím nebylo možné. U této koleje bylo postaveno nové odjezdové návštěvidlo, tj. celkově třetí. V roce 1992 byla mechanická návštěvidla vyměněna za světelná, totéž bylo provedeno na jihlavském resp. znojemském zhlaví roku 2001.

Počátkem 60. let bylo dosazeny štíhlé výměny pro rychlost 60 km/h do odbočky na místě výměn č. 24 a 25. Nebylo však upraveno zabezpečovací zařízení, proto i nadále při jízdě z koleje 2 na kolej 1 se mohlo jezdit maximálně 40 km/h. Uvažovalo se, že před výměnou č. 25 bude umístěn rychlostník „60“, takže po úpravě zabezpečovacího zařízení by návěst „volno“ či „výstraha“ umožňovala jet na kolej č. 2 a 1 rychlostí 60 km/h. K tomu však nedošlo, až po opořebování výměn (všechny vlaky od Jihlavy zde musely jet do odbočky) byly vyměněny opět za výhybky s maximální rychlostí 40 km/h.

Občané čtvrti Vršovice (nad nádražím) léta volali po přechodu na nádraží, čímž by se jim cesta k vlaku o kilometr zkrátila. V polovině 50. let byl mezi výměnami 23 a 24 vybudován přechod se závorami, k němu vedla z perónu cesta zářezem asi tři metry nad niveletou koleje. Za přechodem cesta dosti prudce stoupala k ulici Tetičická. Zábradlí mělo na první pohled předimenzované betonové sloupky, ty však nesly silné kulaté zábradlí – roury.

Občané čtvrti Vršovice (nad nádražím) léta volali po přechodu na nádraží, čímž by se jim cesta k vlaku o kilometr zkrátila. V polovině 50. let byl mezi výměnami 23 a 24 vybudován přechod se závorami, k němu vedla z perónu cesta zářezem asi tři metry nad niveletou koleje. Za přechodem cesta dosti prudce stoupala k ulici Tetičická. Zábradlí mělo na první pohled předimenzované betonové sloupky, ty však nesly silné kulaté zábradlí – roury.

Byly pocházely ze zrušených parních lokomotiv ve výtopnách Brno dolní i Horní Heršpice a byly to žárníce (kotlové trubky). Cesta byla vybudována místními občany v „akci Z“.

V polovině 70. let minulého století byl přejezd zrušen a nahrazen přechodovou lávkou v blízkosti St. 2. Na konstrukci lávky bylo lze přečíst tabulku „Eisenwerke Blansko 1902“. Konstrukce má údajně pocházet ze zrušené lávky nad nádražím v Hodoníně, jež již byla místy zkorodovaná. Její dobré části byly použity na lávku ve Střelicích, která má sotva poloviční délku.

Nejstarší čtenáři si možná pamatují, že původní St.2 bylo mezi výměnami č. 23 a 24. Bylo hnědé barvy, stejného provedení jako St.1, které ale bylo natřeno zeleně. V 50. letech bylo postaveno nové stavědlo č. 2 na místě, jak je známe dnes.

Po opuštění žst Střelice kousek za poslední výměnou začíná asi 600 m dlouhá kamenná stěna poznenáhlu se zvyšující, na konci je asi 6 m vysoká. Na ní je nahore trasována trať jihlavská – v celé délce stěny stopová 10%. Trať znojemská je zpočátku v rovině, poté 10% klesá. Na stavbě pracovala řada italských dělníků, z nichž mnozí se pak usadili v okolních vesnicích. Např. v Bosonohách se ještě dnes lze setkat se jmény Del Favero nebo Rossi. Po skončení stěny je na opačné straně tratě vidět stavbu tzv. Zámečku – objekt, kde se již desítky let starají řádové sestry o postižené osoby. Je zde řád dominikánek.

Následuje zářez, ve kterém se trať otáčí téměř o 90 stupňů ze západu na jih. Po opuštění zářezu je trať na poměrně vysokém náspu, kde v blízkosti předvěstí do Střelice byla plánována spojka z jihlavské tratě. Bylo to rozhodnutí vojenských orgánů (obchvat Brna). Spojka odbočovala z jihlavské trati před již vzpomínáným mostem u střelického vodárny. Klesáním 10% by se napojila na znojemskou trať na začátku již zmínovaného náspu. Začalo se stavět v 1. polovině 50. let, byla provedena asi 1/3 zemních prací (náspy). Na betonové propusti pro potok je možno i dnes číst letopočet 1953 vyrytý do betonu. Začátkem 2. poloviny 50. let v souvislosti s lepšími se mezinárodní situací ale stavební ruch utichl.

Po náspu následuje most zvaný „železnák“ (o mostech a tunelech bude pojednáno v některé z dalších kapitol). Lesním úbočím trať pokračuje stoupáním 10–12% četnými oblouky k tuneli, následuje zastávka Radostice, otevřená 1932. Pak následuje další, a to nejdelší tunel, niveleta se za ním lomí a trať až do Moravských Bránc klesá, většinou 10%. V tomto úseku je dnes výhybna Silůvky, původně zastávka, od roku 1885 stanice se dvěma dopravními a jednou manipulační průběžnou kolejí. Koncem 90. let se dopravní stala výhybnou s jednou manipulační kusou kolejí, obsluhovanou ze střelického zhlaví.

Po čtyřech km následují Moravské Bránice, stanice, která snad nejčastěji změnila úřední název. Do roku 1918 Kanitz-Eibenschitz, po vzniku ČSR Kounice-Ivančice, za protektorátu Kanitz (Mähren). Poté krátce Dolní Kounice, 1946 až 1975 Moravské Bránice-Dolní Kounice, od roku 1976 dodnes Moravské Bránice. Obec stejného jména leží asi kilometr od nádraží, avšak o 50 výškových metrů níže. Městečko Dolní Kounice je vzdáleno asi 4 km; je známé zříceninou kláštera Rosa coeli, založeného 1181 (někdy se udává 1183). Tento ženský premonstrátský klášter byl zrušen v r. 1526, zříceninu si lze prohlédnout i dnes. Na návrší nad ním byl postaven ve 14. století hrad, na přelomu 15. a 16. století přestavěný na zámek, v 17. a 18. století znovu přestavován (nepřístupný). Vidět je po levé straně, než vlak vjezdá na Ivančický viadukt.

Roku 1912 byla otevřena 10 km dlouhá odbočka do Oslavan. Byla to soukromá železnice, jejímž vlastníkem byla akciová společnost se správou provozu v Brně, která dále vlastnila dráhy Nezamyslice–Morkovice, Újezdec–Luhačovice a Brno–Líšeň. Dráha do Oslavan se nazývala KIOD. Vlastnila dvě lokomotivy označené řadou 41, později u ČSD od r. 1948 422.0113 a 422.0114, dále čtyři osobní a pět nákladních vozů. (Údaje o vozzech se u různých pramenů nepodstatně liší.)

Pokračování

Zdeňk Hájek

Ve výslužbě hodně zdraví a spokojenosti!

Dne 24. září jsme se sešli v bývalém lokomotivním depu Meziměstí, abychom trochu povožili na přesuvně dva naše kolegy, kteří odcházejí do zaslouženého důchodu. Jedná se o Luboše Sajbta zvaného Čuban a Jardu „Simonidése“ Černého.

Luboš (na snímku v první řadě pátý zleva) nastoupil k ČSD hned po vyučení, tedy 2. července 1975, a po několika letech práce na dílně a posléze ve funkci pomocníka strojevodoucího se dostal na pravou stranu, kde strávil 33 let.

Jarda (po levici kolegy Sajbta) k nám přišel v roce 1985 z civilního sektoru. Nastoupil jako pomocník strojevodoucího a časem přešel do funkce dozorce depa, aby pak v této pozici odsloužil i svoji poslední směnu.

Myslím si, že za všechny své kolegy mohu konstatovat, že nám tito dva spolupracovníci nyní budou velmi chybět. Ovšem čas je bohužel neuprnsný...

Takže, Luboš a Jardo, přejeme vám, abyste si důchodu užili co nejdéle a hlavně ve zdraví a pohodě.

Pejsky – za všechny kolegy z Meziměstí a Náchoda



Společenská rubrika

Dne 30. října oslaví významné životní jubileum 60 let Zdeněk Topič, stromistr ČD a předseda ZO Federace strojevvdůců Valašské Meziříčí. Milý Zdenku, přejeme Ti hodně zdraví, život ať tě stále baví. Lékařům se vyhýbej, slivovici s kamarády popíjej. Budeš-li našich rad dbátí, dožiješ se dalších šedesáti. To vše a pevné nervy za oknem Ti přeji výbor a ostatní členové valašskomeziříčské základní organizace FSCR.

Šedesát pět let oslavili strojevvdci na penzi, členové základní organizace Federace strojevvdůců Trutnov. Dne 30. července Jiří Táslar a prvního srpna Stanislav Holubec. Srdečně gratulujeme a ještě do mnoha dalších let spokojenosti a především pevné zdraví přeji výbor a členové základní organizace Ostrava-Cargo.

Devatenáctý říjen bude dnem, kdy rovnou šedesátku oslaví náš kolega Josef Černý. K významnému životnímu výročí mu blahopřeji a ještě do mnoha dalších let spokojenosti a především pevné zdraví přeji výbor a členové základní organizace Ostrava-Cargo.

Koncem měsíce září dorazili dva naši kolegové a členové Federace strojevvdůců Bohumín Jaroslav Szkuta a Zdeněk Severa do své cílové stanice Důchod. Do dalších let jim přejeme pevné zdraví, neutuchající humor a mnoho štěstí. S pozdravem povolte brzdy úplně – výbor základní organizace FS Bohumín

V září oslavil své významné životní jubileum 60 let bývalý člen výboru a dlouholetý hospodář tanvaldské základní organizace FS Milan Holeček. Výbor a členové ZO Federace strojevvdůců Tanvald mu přeji do dalších let vše nejlepší, pevné zdraví, štěstí a pohodu.

Dne 26. října bude slavit své padesáté narozeniny náš kolega Tomáš Kunčícký ze základní organizace Ostrava-Cargo. K tomuto jubileu mu srdečně blahopřeji a do druhé padesátky jen to nejlepší, pohodu v práci i osobním životě a zejména zdraví přeji kolegovi a kamarádí.

Dne 29. října oslaví krásné životní jubileum sedmdesátí let náš kolega ve výslužbě, pan Bohumil Buk. Výbor a členové základní organizace Federace strojevvdůců Louny mu blahopřeji a ještě do mnoha dalších let přeji spokojenost, pohodu a především zdraví.

Dvojice nových atraktivních videodokumentů o železnici

V letošním roce obohatily tradiční seriál dokumentů „Historie a provoz železnice“ hned dva nové pořady. 28. díl pod názvem Parní lokomotiva 434.2186 se cele věnuje tomuto legendárnímu pražskému stroji, který oslavil 103. narozeniny a zároveň už celých 40 let slouží v nostalgickém provozu. První část pořadu se vrací k posledním desetiletím nostalgického provozu „čtyřkoláka“. Okrajově jsou představeny také ostatní dochované stroje tohoto významného typu lokomotiv. Druhá část začíná výstavem kotle „dvojky“ a pak podrobně dokumentuje průběh generální opravy kotle včetně unikátních dílenských technologií. Po závazku opraveného kotle do rámu lokomotivy kamera sleduje další fáze až po první zátop lokomotivy.

Další novinkou je 29. díl nazvaný Motorové lokomotivy 1, který nejprve zachycuje nejstarší motorové lokomotivy našich tratí a vleček. První část otvírají lokomotivy typu BN 60 z 50. let (řada 706.6). Následují řady 700 až 703, poté některé z mála dosud provozních „Rosniček“ řady 710 a „Karkulek“ řad 725 a 726. Ve druhé části se představí

lokomotivy zahraniční výroby. Od „Kalugy“ řady 706.5, přes východoněmecké V60 řady 716, rumunské „Fauiry“ řady 748, rakouské zubačky 715 až po „Sergeje“ řady 781, jejichž poslední zástupce vidáme už jen v nostalgickém provozu.

Na tvorbě se podílel stálý osvědčený tým spolupracovníků a svým zaměřením navazují

na předchozí. Oba pořady jsou uspořádány jako dvojalba s dvěma částmi o délce každé z nich přes 60 minut. Cena pořadu je 390 Kč.

Pořady jsou dodávány na profesionálně lisovaných DVD. Vyrobilo je studio Videosluzby Kolář, www.videokolar.cz (na těchto stránkách lze najít i krátké ukázky ze všech dosavadních dílů seriálu). DVD je možno

objednat na dobírku jak na uvedené webové adrese, tak přímo na adrese kameramana a autora námětu a scénáře:

Ing. Milan Bíba, Jihovýchodní II. 759/14, 141 00 Praha 4, e-mail: milan.biba.domu@gmail.com nebo jana.bibova@gmail.com, tel. 272 774 091.



Článek o práci strojevvdoučích již bylo napsáno mnoho a nechťel jsem jejich počet rozšiřovat. Události posledních měsíců a týdnů však změnilý můj názor.

Moji pracovní životní pouť odstartovala v roce 1977 podepsaná učeštní smlouva v tehdešním Lokomotivním depu Česká Třebová ještě s dovětkem strojevvdoučivý dorost pro učeštní obor elektromechanik pro stroje a zařízení se zaměřením na opravy elektrických lokomotiv. Na tehdejší Okresní vojenské správě v Ústí nad Orlicí se po obdržení této informace pokoušely mráky o náborového důstojníka, neboť dříve jsem projevil zájem o studium na vojenské letecké škole. Ale jedina směna na záloze ze strojevvdoučím panem Dvořákem vše změnila.

Z důvodu změny bydliště rodičů jsem po vyučení nastoupil v bývalém LD Praha-střed. Tady se uskutečnily moje první kroky v cestě na stanoviště strojevvdoučícího. Nebyly to kroky nijak snadné. To mně jistě potvrdí kolegové mého ročníku i starší. Mladý uchazeč prošel opravdu poctivým a náročným obdobím ve správkárně depa. Zde jsem se setkal s opravdovými profesionály a zkušeností od nich získané mě provázely po celou profesní dráhu. Ať už se jednalo o elektromechaniku, zámečnictví, vřduchaře, odborníky na zkušební nebo techniky provádějící servis vlakových zabezpečovačů... Byly to sehrané party lidí, kteří neznali slova „to nejde opravit“ nebo dnes tak časté „závada se neprojevila“. Řada z nich se stala mými dobrými kamarády. Rád na tato léta učený po vyučení vzpomínám.

Svoje znalosti jsem si rozšiřoval i jako brigádník ve funkci pomocníka strojevvdoučícího. Je obrovskou škodou, že tato funkce fakticky již existuje pouze na papíře. Když to celé shrnu: Každý postup byl tvrdě odpracovaný. Výchova nových strojevvdoučících měla svůj ráda a smysl. Zákonitě zkoušky absolvované u pana inženýra Hály nebyly pouhou formalitou. Jsem rád, že jsem tohoto nesmírně erudovaného profesionála a „srdcaře“ poznal osobně. Byl to člověk spravedlivý a navíc měl i smysl pro humor, který je i v dnešní době vzácným „kořením“ všedních dnů. Kéz by takových lidí bylo více!

Ale opusťme dobu, kdy neexistoval „raketový postup“ na stanoviště strojevvdoučícího. A také skladba směn, práce stromistrů a celkový chod provozu byl zcela o něčem jiném. Když byla tzv. učitelná železnice a každé lokomotivní depo zajišťovalo výkony v osobní i nákladní přepravě.

Vstupme do reality dneška, kdy Dražní úřad a Správa železnic registrují více než sto dopravců. Někteří dopravci přitom získali oprávnění provozovat dražní dopravu, aniž by měli dostatečný počet vozidel a odborně způsobilý personál tuto činnost vykonávat. Základním hlediskem pro tzv. feroovou soutěž se stala nabízená cena a nikoliv hledisko kvality a komplexnosti služeb. A když k tomu připočteme již zmíněný „raketový

Proč zůstávám

postup“ na stanoviště strojevvdoučícího, pak zde nalozíme i střípky do mozaiky příčin vzniku mimořádných události a různých provozních závad.

Za desetletí let práce v provozu musím konstatovat, že náročnost a odpovědnost služby strojevvdoučícího, a tudíž tzv. produktivita práce, nesmírně vzrostla. Výkon dřívě samozřejmých samostatných provozních funkcí nahrazuje práce strojevvdoučícího. Od posunovače až po takzvané „kasičkáře“. Když k tomu připočteme skladbu turnusů, „ostré“ obraty ve vratných stanicích v rámci integrovaných dopravních systémů, dělené směny zvláště v noční době, kvalitu odpočinku na nocležních často v blízkosti zdroje nadměrného hluku a bez klimatizace, kdy po takovém „odpočinku“ máme další řadu hodin pracovat, a to nezřídka bez možnosti lidského čerpání PDOJ, pak máme další střípek do mozaiky příčin „selhání lidského faktoru“ při mimořádných událostech. Některé směny jsou z tohoto hlediska doslova zničující na dlouhodobý zdravotní stav strojevvdoučících. Více než deset let stará zpráva o šetření vlivu práce v podmínkách nepřetržitého provozu na zdravotní stav strojevvdoučících zpracovaná za účasti Federace strojevvdůců České republiky

nebyla bohužel nebyla dohodnena plně využitá ke zlepšení podmínek naší práce.

Nelze se nezmínit také o celospolečenském dopadu práce v tvrdých podmínkách ve dne, v noci, o sobotách, nedělích i ve svátky. Řada manželství se rozpadla, neboť čas na kvalitní rodinný život je zúžen doháněním spánkového deficitu, již zmíněnou skladbou turnusů s nástupy a ukončeními v brzké ranní nebo pozdní noční době. Mnoho kolegů má také hypotéku na bydlení a různé další finanční závazky, které je potřeba splácet. Pak hledají příjvdy, který je ovšem na úkor kvalitního odpočinku, o rodinném životě nemluví. A tak se očitáme v začarovaném kruhu. Výstup z něho představuje často až ono pověstné „selhání lidského faktoru“, nastěší většinou bez fatálních následků na lidské životy a zdraví.

V souvislosti s nepravidelnými nástupy zmíním i situaci dojíždějících kolegů, kteří musí trávit často značnou dobu před nástupem služby nebo po jejím ukončení cestou do/ze zaměstnání nebo pobytem na nocležně. I tato okolnost není při sestavě turnusů dostatečně zohledněna.

Přístup kolegů k těmto problémům je různý. Nikdo není stroj, který lze naprogramovat na „stejnou notu“. Za všechny však mohu potvrdit, že každý chceme dovézt svůj vlak do cíle bezpečně a včas a děláme pro to vše možné a často i nemožné. O práci strojevvdoučícího by se dala napsat ještě mnohé. Řada věcí by se dala zlepšit, počínaje skladbou turnusů. Všehno jde. Musí k tomu ovšem být dostatek dobré vůle... Nás zaměstnavatel má ohromnou devizu, kterou je kvalitní a loajální strojevvdoučivská základna. Většina z nás bere své povolání spíše jako poslání, a proto je mu věrná i přes všechny těžkosti. Proto i já mám svoji práci rád a přes vše popsané neodcházím. Věřím, že nakonec dojde ke celkovému zlepšení postavení naší profese, ať už jde o pracovní podmínky i finanční ohodnocení. Jistě k tomu přispěje i naše profesní odborová organizace – Federace strojevvdůců České republiky.

Jaroslav Plot strojevvdoucí ČD Břeclav

Povím vám příběh – letos je to 15 let

Dokončení ze str. 3

Priznám se, byl jsem natolik konsternován, že jsem do protokolu uvedl i vlastní pocity a to byla chyba. Inu, to už je tak, když se poprvé v životě ocitnete v nějaké zásadní situaci. U služebny PČR jsme se rozešli a ještě jsme si podali ruce. Když jsem si na to celé později vzpomněl, tak se mi vybavilo, jak byl tehdy ten výpravčí spokojený – dokonce se mi zdálo, že se usmíval. Divné, že?

Náš přednosta mě naložil do auta a vezl mě domů, cestou musel zastavit, neboť měl telefon z Brna – jeden z náměstků VP jej volal, přednosta mu sdělil, co se stalo a tak dále... V PJ Jihlava panovala poněkud ponurá nálada. Nicméně všichni zúčastnění se ke mně chovali vlídně, byl tam též strojevvdoucí, co vezl onen R 664 a již poněkolkáté okolí sděloval, co se stalo a své pocity k tomu. Pomocí TRS se jej povedlo zastavit cca ve třetině cesty mezi Zastávkou u Brna a Rapotnicemi. Ovšem – nebylo to jen tak. Neměl zprávu o tom, že se povedlo zastavit i protijedoucí R 665, a tak vyprávěl, jak děsné minuty prožíval.

Pak jsem se konečně sbalil a odebral se k domovu – to již bylo pozdě večer. Když jsem čekal na zastávce MHD, vzpomněl jsem si, že bych se mohl rozloučit se svým dlouholetým známým a souputníkem na dráze z brněnského depa. Stroje jsem mu do mobilu vylíčil, co se stalo. On dobře věděl, co se mi na podzim přihodilo, a tak mě udivil jeho doslova jizlivý tón ve sluchátku, kterým promluvil: „Ty ses kochal... že?“ Bylo to oblíbené brněnské říčení na téma, kdy někdo nedával pozor a něco vyvedl. Zarazilo mě to, neboť jsem mu sklčeným hlasem volal na téma, že naše cesty se po hodně dlouhých letech rozcházejí, ale tohle jsem tedy nečekal. Nebyl jsem zvědav na slova útěchy typu – to bude dobrý, uvidíš, že se to nějak ... (stejně by to bylo zbytečné), ale ten jizlivý tón mě doslova zmrázil a slyším ho jako dnes!

Pondělní ráno bylo mírně moudřejší nedělního večera a vzhledem k tomu, že mi opravdu nebylo dobře – nejenom psychicky, ale též se o mě dlouhodobě pokoušela nějaká chřipka nebo co, tak jsem navštívil svého lékaře a záhy

jsem do depa odnesl neschopenku. Marodil jsem již několik dní a rodinu jsem připravil na to, že brzy bude ledacos jinak. Když v tom mi zvoni mobil – volal mi jihlavský přednosta. Sdělil mi, že ledacos je úplně jinak, a ta výměna, co jsem jí měl říkat, tak po prohlídce bylo shledáno, že nebyla nikdy řezaná, a že výpravčí změnil výpověď, a že 1. dubna bude rekonstrukce události a tudíž je zapotřebí, abych se zúčastnil. Tak to je teda něco! Na datum rekonstrukce mám narozeniny, ovšem žádná velká radost se nedostavila, neboť jsem tužil, že vyhozov od dráhy mě nemine! Za těch necelých deset dní jsem zhubnul o cca 4 kg, i když jsem se snažil normálně jíst, přestože mi vůbec nechutnalo. Nebudu psát o tom, jak jsem nemohl spát, kerak se mi hlavou neustále honily myšlenky na téma, co bude s rodinou.

Pokračování v příštím vydání ZS Radek Smejkal strojevvdoucí OCP Východ, PP Jihlava

Poslední rozloučení

Dne 8. září 2020 nás navždy ve věku pouhých 44 let náhle opustil pan Petr Zavislý.

Kdo jste tohoto našeho kolegu a kamaráda znali, věnujte mu prosím také vy svoji tichou vzpomínku.

Členové a výbor ZO FS Krnov

Dne 26. září 2020 opustil náhle a neočekávaně naše řady pan Milan Kačer Egg, bývalý prostějovský strojevvdoucí a stromistr, který působil také ve výboru prostějovské základní organizace Federace strojevvdůců ve funkci pokladníka. Náš kolega, který teprve nedávno odešel do předčasného důchodu, zesnul ve věku pouhých 63 let.

Prosíme všechny, kdo ho znali a měli rádi, aby mu společně s námi rovněž věnovali svoji tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO FS Prostějov



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

