

● **Hazardování řidičů na přejezdech pokračuje ... str. 1** ● **Podzimní vítr nás opět varuje ... str. 1 a 3** ● **Tabulky traťových poměrů ještě nejsou v kondici, v jaké je potřebujeme ... str. 2** ● **Správa železnic děkuje strojvedoucím za podněty přispívající k odstranění chyb ... str. 2** ● **Může se opakovat Chodová Planá? ... str. 2** ● **Vzpomínání na události před 15 lety ... str. 3 a 4** ● **Kulaté jubileum trati na jižní Moravě ... str. 3** ● **Jihlavská a bohumínská loučení se strojvůdcovskou službou ... str. 3 a 4** ● **Co nevíte o železnici – nová kniha Josefa Schröttera ... str. 4**

číslo 20

30. října 2020
ročník 73



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Když se rozhodnutí rozcházejí se závazky a proklamacemi

Sedmého října se v Liberci uskutečnila schůzka zaměstnanců Regionálního provozního pracoviště ČD Liberec s vedením OCP Střed Jiří Slezák a dále Václav Bartoniček, Dušan Tylich, Roman Kvíčala a Ondřej Bouda. Za Federaci strojvůdců ČR byl tomuto rokování přítomen člen prezidia Pavel Semecký.

Tomáš Mohr a Jiří Slezák seznámili přítomné zaměstnance s rozhodnutím MD a zároveň odvodili z mnohých dotazů, například proč Česká dráha opět neuspěla v rozstřelu soutěže s nabídkou alternativního dopravce. Zástupci zaměstnavatele přítomně ujistili, že všem zaměstnancům bude nabídnuta práce u ČD, a to buď přímo v Liberci, nebo po dohodě (a s ohledem na blízkost bydliště) v České Lípě a Turnově.

Přítomní byli seznámeni s průběhem videokonference ministerstva dopravy se zástupci odborů, konané dne 30. září, kdy se této schůzky zúčastnil vicepremiér a ministr dopravy Karel Havlíček a jeho náměstkové Ladislav Němec a Jan Sechter a ředitel odboru veřejné dopravy Ondřej Michalčík. Odborové organizace v diskusi vznesly připomínky k netransparentnosti a porušení platných termínů pro zpracování jízdních řádů dle ustanovení zákona o dráhách a Prohlášení o dráze Správy železnic na rok 2021. Upozornili jsme na nedostatky v nevyžádané nabídce dopravce Arriva vlaky a navrhli zadání linky R14 stávajícímu dopravci ČD a vypisání regulérní veřejné soutěže.

Pátého října ovšem MD rozhodlo, že na lince R14 bude od počátku nového grafikonu dopravcem společnost Arriva vlaky, která podle stanoviska vedení resortu nabídla výhodnější cenovou nabídku s cenou o 302 milionů Kč nižší než ČD.

Zaslouží ocenění

Na jiném místě tohoto vydání Zájmy strojvůdce je poukázáno v článku **Podzimní vítr nás opět varuje** na stále neuspokojivou situaci, kdy pády stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí soustavně ohrožují bezpečnost a pravidelnost drážního provozu. V řadě případů se strojvedoucím podaří před takovou nebezpečnou překážkou zastavit. Tím nejenom ochrání život a zdraví cestujících i sebe, ale také často zabráni nemalým škodám na hnačím vozidle.

Již v č. 8/2020 ZS jsme psali o ocenění 41 strojvedoucích z OCP Českých drah Západ, kteří zastavili svůj vlak před spadlým stromem. Jednalo se zejména o případy při orkánu Sabine, který na území ČR působil škody v letošním únoru. Je bez jakékoli diskuse jasné, že naši kolegové si toto ocenění plně zasloužili.

Ostatně i zákoník práce na takové případy pamatuje. V ustanovení § 224 odst. 2 je pod písmenem b) uvedeno: *Zaměstnavatel může zaměstnanci poskytnout odměnu zejména za poskytnutí pomoci při předcházení požárům nebo při živelných událostech, jejich likvidaci nebo odstraňování jejich následků nebo při jiných mimořádných událostech, při nichž může být ohrožen život, zdraví nebo majetek.*

Budeme doufat, že způsobem uvedeným v předchozích řádcích budou na případy příkladného výkonu služby reagovat vedoucí pracovníci i ostatních organizačních složek národního dopravce a také u jiných dopravců. Lze totiž doložit i případ, kdy kolega strojvedoucí zabránil nehodě s hroziící vysokou materiální škodou a kromě poděkování na stránkách Zájmy strojvůdce mu nikdo z vedoucích pracovníků nepodal ani ruku.

Vladimír Selucký

Jednání odborů s managementem ČD Cargo

Dne 21. října proběhlo další jednání odborových centrál působících u ČD Cargo se zástupci vedení této společnosti. Vzhledem k aktuální epidemiologické situaci se uskutečnilo formou videokonference. Během jednání byl prezentován současný ekonomický stav společnosti, kdy se nám podařilo dopravními výkony přiblížit loňskému roku a alespoň prozatím se firmě dařilo vymanit se z nepříznivého postavení během letošního jara a léta. Byl představen i souhrn využívání částečné nezaměstnanosti dle paragrafu 209 ZP a prezentován stav optimalizace činnosti technicko-hospodářských pracovníků společnosti ČD jak na úrovni generálního ředitelství, tak v jednotlivých JOS.

Podrobně byl představen seznam schválených příspěvků z transparentního nadačního fondu Železnice srdcem, který ČD Cargo založilo v průběhu léta společně ve skupině ČD a jenž má sloužit k sociální pomoci zaměstnancům železnic, jejichž životy ovlivnily tragické události, ke kterým bohužel v železniční dopravě dochází.

Debatován byl samozřejmě i současný stav epidemie COVID 19. Z důvodu doporučení ministerstva zdravotnictví byly až do odvolání přerušeny KOP. V současné době by v žádné JOS neměl být problém se zásobením zaměstnanců dezinfekcí a dalším nutným vybavením k ochraně jejich zdraví. Mezi zaměstnancem by měl být také distribuován balíček OOP COVID, ve kterém jsou tři roušky a 500 ml dezinfekce. Vedení firmy taktéž schválilo mimořádnou odměnu pro všechny zaměstnance ve výši 500 Kč, která by měla sloužit k pořízení ochranných prostředků v běžném osobním životě tak, aby se naše firma i nadále vyhnula nějakým větším problémům s karanténami a hromadnými nákazami zaměstnanců.

Během tohoto jednání bylo taktéž oznámeno předání návrhu PKS na roky 2021/22, ke kterému by mělo dojít koncem měsíce listopadu, a faktické zahájení kolektivní vyjednávání u ČD Cargo by pak mělo proběhnout ještě v prosinci 2020.

David Vořoubek
člen prezidia FSCŘ

Je zarážející, že při posouzení obou předložených nabídek nebyl zřejmě vůbec brán zřetel na jejich rozdílnost. Arriva vlaky podala nabídku jen se staršími částečně modernizovanými motorovými jednotkami řady 845, bez zohlednění potřeby instalace palubní části evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) na celé období trvání smlouvy, tedy na 7 let. Nabídka ČD už oproti tomu obsahovala v průběhu kontraktu nákup nových motorových jednotek, vybavených nízkopodlažní částí pro bezproblémovou přepravu imobilních cestujících, klimatizací a v neposlední řadě právě i mobilní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS.

Proklamovaná úspora finančních prostředků, kterým argumentuje pro své rozhodnutí MD, je proto více než diskutabilní. Namísto nasazení moderních a s ETCS vybavených vozidel ministerští úředníci hovořili o možnosti zkrácení provozovaných linek, samozřejmě s dopadem na cestující.

Nejvíce zarážející je na tomto rozhodnutí skutečnost, že ministerstvo dopravy v tomto případě upozadilo nejen proklamovanou snahu o zvyšování kvalitativních parametrů vozidel a služeb pro cestující, ale i potřebu zajistit vyšší úroveň bezpečnosti železničního provozu. Je smutné, že po několika závažných nehodách v letošních letních měsících, kdy se hledala cesta jak nejlépe a nejrychleji zajistit bezpečnost železničního provozu, se nyní odsunuje nutnost nasazení vozidel s ETCS, což u linky R14 zajišťující do Pardubic a na úsek Děčín–Ústí nad Labem bude po 1. lednu 2025 pro koridorové tratě povinné.

Ministerstvo dopravy tak tímto svým rozhodnutím vlastně do jisté míry zpochybňuje i své vlastní vydané dokumenty, jako je Národní implementační plán (NIP), kde postup budování a zavádění ETCS je zakotven v právních předpisech EU, které jsou přitom závazné pro všechny členské státy EU a tedy i pro ČR. Nebo snad ne...?!

Pavel Semecký, člen prezidia FSCŘ

Probíhá distribuce kalendářů na rok 2021

Vážení kolegové, od závěru tohoto měsíce postupně obdrží všechny základní organizace Federace strojvůdců **objednané stolní a nástěnné kalendáře**, které na rok 2021 vydala naše odborová organizace. Také pro ZO FS, jež si kalendáře neobjednala, bude dodána zásilka, jež obsahuje jeden nástěnný a tři stolní kalendáře zdarma.

Pokud základní organizace nepožádaly o jiný způsob dodání (například zásilkovou službou anebo na odlišnou než obvyklou adresu ZO), balíky s kalendáři (stejně jako je tomu pravidelně u časopisu Zájmy strojvůdce) budou odeslány ze žst Brno hlavní nádraží služební drážní poštou. V zájmu jejich bezpečného doručení byly **vybaveny průvodkami pro služební zásilky**. V dny, kdy bude expedice drážní poštou zahájena, budete o tom informováni ještě také upozorněním odeslaným z prezidia FSCŘ. **Zástupci základních organizací si své zásilky mohou vyzvednout na obvyklých**

K situování návštěvidel máme určitě co říct

Velmi oceňuji článek Jaromíra Otta, který pod názvem „Stačilo málo – nehodit problém za hlavu a ke srážce vlaků nemuselo dojít“ vyšel v minulém vydání našeho časopisu. Chtěl bych také připomenout, že hlášení strojvedoucího je pro nás v mnohých případech jediným podkladem a zdrojem informací při řešení konkrétního problému. Přivítali bychom také informaci o zpětné vazbě na hlášení, jak a kým bylo odpovězeno.

Dále bych rád upřesnil informaci, která byla poskytnuta v závěru článku „Reakce Správy železnic na podněty naší odborové organizace“ touto větou: „I z těchto důvodů bývali členy komisí pro situování návštěvidel zástupci dopravců a v současné době probíhají jednání s FSCŘ o možnosti delegování zástupců federace do těchto komisí.“

Situace se opravdu změnila a strojvedoucí, zástupci naší profesní odborové organizace, v tomto směru již sehrávají svoji důležitou roli. V okamžiku, kdy jsem se dozvěděl, že dopravce ČD ukončí svoji činnost ve zmíněné komisi k 31. prosinci 2019, začal jsem jednat o zastoupení strojvedoucích v této komisi pod hlavičkou Federace strojvůdců České republiky. Toto se podařilo a strojvedoucí a kontrolori vozby se jako zástupci naší odborové organizace již situování návštěvidel účastní.

Za prezidium FSCŘ se touto problematikou nyní zabývá kolega Pavel Slánský a podle jeho slov komise fungují dobře a do jejich činnosti jsou jako dobrovolní spolupracovníci zapojeni naši kolegové ze všech třech k tomuto účelu ustanovených center.

Josef Bock, člen prezidia FSCŘ



Foto: Policie ČR

V Okříškách mohlo dojít k tragédii

Do poledne dvanáctého října zbývala zhruba půlhodina, když na přejezd v železniční stanici Okříšky, který je veden pod číslem P3658 v kilometru 60,874 definičního úseku Krahulov–Okříšky, vjel mohutný kamion německého dopravce. Na fotografiích, jež tento moment zachytily, si později bylo možno přejít, že provozuje „inteligentní vozidlo“. Že to absolutně platí i pro jejich řidiče, o tom se ovšem už alespoň v tomto případě dalo pochybovat. Nerespektoval totiž výstražná červená blikající světla přejezdového zabezpečovacího zařízení, a tak uvázl mezi sklopenými závoramí.

Nebezpečná situace hrozila bezprostředně vyústit v tragickou událost, neboť po takto zablokované trati k přejezdu právě v tu dobu přijížděla čtyřvozová vlaková souprava R661 z Jihlavy do Brna. Strojvedoucímu OCP Východ Lukáši Essenderovi se díky duchapřítomnosti a pozornému výkonu služby na Břejlovici 754 016-4 našťásti podařilo za použití rychlobrzdy včas zastavit, zabránit tím srážce i jejím možným těžkým následkům. Vážné nebezpečí

hrozilo našemu kolegovi, ale i cestujícím v jeho rychlíku. Je totiž smutnou a nezpochybnitelnou skutečností, že právě střety s kamiony na železničních přejezdech bohužel bývají až příliš často doslova fatální.

Bude neukázněný řidič, který vzápětí z přejezdu odjel díky přeraženému břevnu závory a celkově značně poškozenému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení, které teprve nedávno bylo za velké peníze zcela vyměněno za moderní, po zásluze potrestán? V době, kdy vznikal tento článek, po něm a jeho vozidle Policie České republiky pátrala.

Zatímco konání řidiče nákladního automobilu by bylo možno kvalifikovat jako trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti, počínání našeho kolegy, strojvedoucího Lukáše Essendera z provozního pracoviště ČD Brno hlavní nádraží, který je členem základní organizace Federace strojvůdců Brno-Maloměřice, nelze jinak než vysoce ocenit. Za vzorný výkon služby mu patří naše poděkování a uznání.

Marek Poláček

odběrových místech. Učiňte tak, prosím, co nejdříve!

Prosíme, věnujte hlavně pozornost stavu zásilků. V případě, že jste objednali větší počet kalendářů, jež byly při expedici uloženy do několika balíků, zjistěte v první řadě, zda vám byly v pořádku doručeny všechny balíky. Například v případě tří expedovaných balíků jsou tyto označeny 1/3, 2/3 a 3/3. **Přímo na místě si také zkontrolujte počet dodaných kusů kalendářů**, a to zvláště v případě poškození obalu zásilků. Správnost si můžete ověřit jednoduše, neboť počet vám objednaných kalendářů je uveden přímo v záhlaví vaší dodací adresy. Kód „s“ znamená stolní a „n“ nástěnné kalendáře. Celkový počet kusů dodaných v balících musí odpovídat údajům uvedeným v záhlaví adresáta.

V případě jakéhokoliv poškození zásilků, nebo pokud neshodíte počet skutečně dodaných kusů s počty uvedenými ve vaší adrese,

uvedte zjištěné skutečnosti či nesrovnalosti do předávacího protokolu, kterým je zmíněná průvodka pro služební zásilku, a zjištěné skutečnosti také neprodleně nahlaste elektronickou poštou, písemně anebo telefonicky tiskovému středisku FSCŘ v Brně.

Upozorňujeme, že **případně reklamace** dodaného počtu objednaných kalendářů nebo jejich poškození lze z technických důvodů – provedení finální fakturace a smluvní podmínky stanovené mezi tiskárnou a vydavatelem – **podat v termínu nejpozději do 19. listopadu 2020. Na pozdější reklamace již bohužel nebude možno brát zřetel.** Děkujeme za pochopení.

Po ukončení distribuce budou z prezidia FSCŘ rozesílány do základních organizací faktury s vyúčtováním vám objednaných kalendářů. V případě již zmíněné reklamace po dohodě samozřejmě jen reálné dodaných kusů.

Tiskové středisko FSCŘ

Drážní inspekce vydala řadu bezpečnostních doporučení

Dokončení ze str. 2

o novinkách, systém dále již nekontroluje, zda si strojvedoucí odkazované dokumenty stáhl. V případě TTP pak může jít o celou řadu nových dokumentů, mezi nimiž si tedy strojvedoucí musí vyhledat TTP pro ty tratě, pro které má poznání.

Závěrečná zpráva DI dále uvádí, že „převážně skutečnost, že dopravce systémově umožnil strojvedoucímu vyjet s vlakem na trať, aniž by měl jistotu, že se strojvedoucí seznámil s důležitými změnami, přičemž zásadní snížení rychlosti o 65 km/h bylo na trati návštěvnost pouze jedním návštěvnickem, považuje Drážní inspekce za slabinu celého řešení snížení rychlosti, zejména pokud na trati není zavedeno technické řešení, jež by tomuto pochybení strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránilo po překročení nejvyšší dovolené rychlosti. (...)“

Z vyšetřování vyplynulo, že informování o trvalém omezení tratové rychlosti pouze formou údajů tzv. tabulek tratových poměrů se v porovnání s bezpečnostním prvkem spočívajícím v prokazatelném zpravení strojvedoucího písemným rozkazem, a to vždy před každou jízdou na trať, kde se úsek s výrazným omezením rychlosti nachází, jeví jako ztráta důležitého bezpečnostního prvku, místo toho, aby pro případy, kdy dochází k tak zásadnímu snížení rychlosti, byly nalezeny další bezpečnostní prvky, například i v podobě opakujícího se návštěvní na trati upozorňující na razantní snížení rychlosti. (...)“

V souvislosti s reakcí provozovatele dráhy, že lze najít a dokladovat další případy, kdy nedošlo k dodržení předepsaného snížení rychlosti i přesto, že byl vlak zpraven a na trati byla osazena příslušná výstroj (návěstidla), a to i dokonce v konkrétním místě přeložky tratě, a také na základě nepotvrzených informací, že i další strojvedoucí měli v tomto místě blíže nespecifikované problémy, vyvinula Drážní inspekce snahu, aby ji kontaktovali strojvedoucí, kteří měli v souvislosti s jízdou přes pozdější místo vzniku MU ve vztahu k bezpečnosti nějaké poznatky nebo dokonce negativní zkušenosti.

To se však, kromě jednoho případu, a to i s garancí zachování stoprocentní anonymity,

nepodařilo. Výsledek snahy Drážní inspekce o navázání kontaktu se strojvedoucími tak ukázal, že v českém prostředí nejsou zatím pro tento způsob identifikace, popis a řešení nebezpečných stavů, ať už obecně, nebo ve vztahu k tzv. **Kultuře bezpečnosti**, dobré podmínky. (...) V nové směrnici (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic je z kontextu ustanovení týkajících se přímo systému zajišťování bezpečnosti zřejmé, že provozovatel dráhy a dopravci by měli prostřednictvím systému zajišťování bezpečnosti podporovat kulturu vzájemné důvěry, jistoty a poučení se, při které jsou zaměstnanci vybízeni k tomu, aby přispívali k rozvoji bezpečnosti při zaručení důvěrnosti. (...)“

O současném stavu Kultury bezpečnosti v železničním prostředí České republiky například svědčí i sponybování potřeby vyššího počtu bezpečnostních prvků (vícestupňové kontroly) v rámci samotného postupu provozovatele dráhy při řešení žádosti dopravce o prověření stavu, případnou nápravu (opatření) a vyjádření ke zjištěné situaci po zrušení přechodného a zavedení trvalého omezení tratové rychlosti v příslušném úseku. (...) Zároveň během šetření vážné nehody vyšlo najevo, že každá strana (myšleno jak provozovatel dráhy, tak i dopravce) vnímala zejména povinnosti a problémy těch druhých a k efektivní a oboustranné vzájemné spolupráci nebyla příliš nakloněna.

Na základě poznatků ze šetření vydává Drážní inspekce řadu bezpečnostních doporučení Drážnímu úřadu, zejména aby došlo ke změně vnitřního předpisu provozovatele dráhy ve vztahu k umístění návěstí označujících změnu rychlosti na trati, aby se razantní snížení rychlosti na trati návštěvní opakovaně a aby v tzv. tabulkách tratových poměrů byly tyto zásadní změny rychlosti zvýrazněny. Dále u dopravců je třeba zajistit, aby strojvedoucí, pokud se před jízdou jednoznačně a prokazatelně neseznámí se změnami parametrů tratě, nemohl vůbec s vlakem odjet a aby se případně i zkrátila doba, během níž musí strojvedoucí danou trať projít, aby si oživil její parametry.

Kompletní závěrečnou zprávu Drážní inspekce najdete: http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/MU/DI_ChodPlana_190728.pdf



V letošním roce odešli v Regionálním provozním pracovišti ČD Bohumín OCP Východ do zasluženého důchodu naši kolegové **Radomil Kot**, **Jaroslav Škuta**, **Miroslav Drobek**, **Jaromír Wnuk** a **Zdeněk Severa**, strojvedoucí a členové bohumínského základní organizace Federace strojvedoucích. Na slavnostní poslední točení v bohumínském depu, které se konalo 30. září, jim za práci na dráze přišla poděkovat i celá řada spolupracovníků a kolegů a v neposlední řadě taktéž představitel managementu, včetně ředitele OCP Východ ing. Jana Podstawky. Příjemnou a velmi srdečnou atmosféru ostatně zachycují i fotografie, které zde zveřejňujeme. Ve výslužbě kolegům přejeme jen to nejlepší, spokojenost, pohodu a zejména pevně zdraví

Mistrovství ČR železničářů v triatlonu 2020

Již tradiční Mistrovství České republiky železničářů v triatlonu letos proběhlo v neděli 13. září v Mníšku u Liberce. Také tentokrát

se tak stalo v rámci XXXIII. ročníku LOKOMUŽ 2020, který je zároveň XXIX. Memoriálem Edy Vraštila. Vzpomínáme tak na kolegu strojvedoucího, který právě před třiceti lety tragicky zahynul při železniční nehodě u Spálova na Semilsku.

Účastníci závodu absolvovali tři disciplíny v netradičním triatlonu, a to 300 metrů v plavání, čtyřicetkilometrovou jízdu na kole a desetakilometrový běh.

Závod se konal za hezkého počasí v okolí přehrady Fojtka. Vítězem kategorií žen se stala Jitka Vernerová, v kategorii mužů nad 40 let byl první v cíli Pavel Štrýncl.

Mistrem České republiky železničářů v triatlonu a současně absolutním vítězem se stal Pavel Horák, strojvedoucí Českých drah z OCP Východ, regionálního provozního pracoviště Olomouc, který dosáhl času 1:48:53.

Závěrečné vyhlášení výsledků závodu proběhlo v Hotelu Petra v Liberci-Hanychově, kde každý účastník tohoto sportovního klání obdržel diplom a první tři v každé kategorii cenu. Předány byly taktéž ceny za nejlepší čas a nezapomeno se ani na cenu útechy pro posledního závodníka.

Tato sportovní akce byla opět pořádána Federací strojvedoucích České republiky ve spolupráci a s podporou akciových společností České dráhy a ČD Cargo.

Pavel Semecský
člen prezidia FSCŘ

Společenská rubrika

Dne 13. října oslavil své padesáté narozeniny strojvedoucí ČD a člen základní organizace FS Most, pan **Radek Lanz**. K tomuto krásnému jubileu mu blahopřejí a do dalšího půlstoletí hodně klidu a zdraví přeje výbor a ostatní kolegové z mostecké ZO Federace strojvedoucích.



V první listopadové dekádě roku 2020 se počet našich letošních jubilarů rozrostl o dalšího oslavence. Je jím člen Klubu odložených strojvedoucích Lysá nad Labem, emeritní strojvedoucí strojové stanice tamtéž, pan **Miroslav Kožuch**. Od letošních narozenin bude po celý rok jako svůj momentální věk uvádět číslo 75. Míru, přejeme Ti nejen k tomuto slavnostnímu dni, ale hlavně do časů budoucích, mnoho zdraví, štěstí a životní pohody. Za „Klub“ Jaroslav Krupička

V měsíci říjnu oslavil významné jubileum 60 let kolega strojvedoucí ČD, pan **Zdeněk Adámek**. V listopadu oslaví stejné životní výročí, rovnou šedesátku, kolega **Zdeněk Brada**, rovněž strojvedoucí Českých drah. Oběma oslavencům přeje základní organizace Federace strojvedoucích Valašské Meziříčí hodně štěstí, zdraví, osobní pohody doma i v práci a mnoho bezpečných kilometrů na trati.

Dne 8. listopadu 2020 naposledy projede točnou přerovské topírny náš dlouholetý kolega **Miroslav Soukup**. Do dalších let zasluženého odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvedoucích Přerov

Šestnáctého října oslavil svou první padesátku náš kolega z liberecké základní organizace **Jaroslav Barák**. Výbor, členové ZO Federace strojvedoucích a kolegové ze Seniorského klubu mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevně zdraví a spokojenost v rodinném životě.

V říjnu odešel do zasluženého důchodu kolega a člen ZO Federace strojvedoucích Tanvald **Lumír Lechner**, v listopadu odchází do výslužby kolega a bývalý předseda tanvaldské základní organizace **Jiří Votoček** a své 50. narozeniny oslaví člen naší ZO **Milan Hejman**. Výbor a členové ZO FS Tanvald jim přejí do dalších let vše nejlepší, pevně zdraví, štěstí a pohodu.

Poslední rozloučení

Dne 10. října tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku nedožitých 78 let náš kolega, člen Seniorského klubu při základní organizaci Federace strojvedoucích Liberec, pan **Otakar Vitvar**. Čest jeho památce.

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

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



Účastníci závodu během cyklistické části triatlonu

Co nevíte o železnici

Po tímto titulem přichází v polovině listopadu na knižní trh nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner z nakladatelství CPress.

Aktivní spolupracovník našeho časopisu ing. Josef Schrötter tím dále rozšířil bohatou nabídku svých knih věnovaných železnici. V této nejnovější publikaci najdete informace, rekordy, zajímavosti, kuriozity, a to od železničního „pravěku“ až po moderní současnost.

Železnice je svět plný jedinečných technických řešení, rekordů, kuriozit a někdy

Výdej jízdenek FIP

V termínu od 2. listopadu do 7. prosince 2020 je možné požádat o **jízdenky FIP s prodlouženou platností** do 31. března 2021. Požádat lze na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod, kde můžete obdržet i podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.

Povím vám příběh – letos je to 15 let

Dokončení ze str. 3

takový vůl, abys nereagoval na žlutou a pak bys okolo stáj profrčel jako by nic – vytanulo mi v mozku! Navíc, ten zvuk ze strojovny, to byl unikající vzduch ze záklopky, kterou bud' ovládá vlakový zabezpečovač, nebo radiostanice, pokud výpravčí iniciuje generální STOP. Ten zvuk se přece ozval oněch 80 m před tím, než jsem minul odjezdové návěstidlo, a od kdy vlak před návštěvnickem zastavuje výpravčí? Dočasnou ztrátu paměti způsobil psychický šok z toho, že budu z práce vyhozen, a co všechno se mohlo stát, rychlíky se mohly srazit, hromada mrtvých... Takže protokol sepsaný v podniku byl již v jiném duchu. Ale ještě se před rekonstrukcí stala jedna věc. Asi dva dny před zmíněnou rekonstrukcí u nás doma na zdi zvonil telefon (pevná linka), do byste neuhodli... Volal mi ten výpravčí a jeho doslova monolog byl vyhrožováním spojený s tím, abych si laskavě uvědomil, co jsem spáchal! Když se asi po necelé deseti minutách vyptával, tak jsem mu sdělil: „Páne výpravčí, my dva to tady teď nevyřešíme, vyřeší to za nás dva někdo jiný, daleko zkušenější a znalější.“ Ačkoliv on mi tykal, svým přístupem

k němu jsem mu dal najevo, že mezi námi dvěma nebude jen názorový rozdíl.

Rekonstrukce spojená s vyšetřováním se asi po dvouhodinovém úsilí chýlila ke konci. Zcela zrudlý výpravčí pochodoval před dopravní kanceláří, staniční zaměstnankyně se trochu uklidnila, neboť byla současně ve službě, zástupci žel. stanice pochopili, že věřili někomu, komu se nevyplácí důvěrovat. Oni pana výpravčího totiž ještě nechali několik dní sloužit, než jej odvolali ze služby – za to dostali taky pořádný „kartáč“ v Brně na PO! Dovedl jsem se, že výpravčí výpověď změnil celkem 3x a ani ta poslední nebyla pravdivá. Naši zástupci DKV ve věci figurovali jako přihlížečící, já jsem potažmo podepsal zápis z vyšetřování. K tomu úkonu si nás vyšetřující jednotlivě zval do oddělené místnosti vedle dopravní kanceláře. Tam jsem byl ještě dotázan, zda chci něco dodat, či doplnit. A vznesl jsem tedy dotaz: „Zatímco já jsem podstoupil detailní zkoušku, tak si nepamatuji, že by toleží podstoupil výpravčí. Až do poslední chvíle, kdy mě z místa činu odvezl náš přednost, totiž ležela hned vedle mě na stole moje trubička zasunutá do svítky rychloměrného

proužku. Když jsem protokol podepsal, tak se na tuto věc dotazoval vyšetřující zástupců žst a ti svorně zalhali, že výpravčí „dýchal“. Možná že, kdyby opravdu „dýchal“, mohl být hned z kraje vše jinak.“

Vyšetřování bylo ukončeno a nyní nezbyvalo než čekat 60 kalendářních dní na verdikt vyšetřujícího. Když mě přednosta PJ Jihlava vezl domů služebním autem, tak jsme spolu poněkud uvolněněji hovořili – bylo to v atmosféře, kdy to asi z nehoršího bylo venku, ale bylo zapotřebí počítat s tím, že pokud by přišel verdikt výpravčí 80 % viny a strojvedoucí 20 % (ono by se něco našlo), tak by zmíněná žlutá karta zčervenala... a kdyby byli v Brně diletantí, stačilo by pár procent! Bavili jsme se s přednostou o všem možném (v autě jsme byli pouze my dva), hlavně o dnešku a pak mi přednosta, který byl dost loajální vůči vedení, sdělil poněkud překvapivou informaci: „Víš, Radku, ty se o tom svém kamarádovi (jmenoval jej) vyjadřuješ vždy dobře a pochvalně, ale dávej si na něj pozor!“

Pokračování v příštím vydání ZS

Radek Smejkal
strojvedoucí OCP Východ, PP Jihlava



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvedoucích České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Míkolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvedoucích: 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. 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

