

Spokojeností a porozuměním naplněné vánoční svátky, v novém roce všechno jen dobré, hodně štěstí, zdraví a úspěchů v práci i osobním životě Vám přeje prezidium Federace strojířů České republiky a redakce a redakční rada Zájmu strojířů

číslo 23-24

22. prosince 2020
ročník 73



Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Důležité jednání Federace strojířů s ministrem dopravy

Velmi důležité jednání naší profesní odborové organizace s vrcholnými představiteli resortu dopravy se uskutečnilo 25. listopadu. S místopředsedou vlády a ministrem dopravy Karlem Havlíčkem, jeho náměstkem Janem Sechtem a ředitelem odboru dráží a vodní dopravy Jindřichem Kušněrem jednali prezident Federace strojířů České republiky Jaroslav Vondrovič a člen prezidia FSČR David Votruba.

Na pracovním setkání, které vzhledem k pokračující složité epidemiologické situaci také tentokrát proběhlo formou videokonference, ale především díky pochopení a vstřícnosti ministra dopravy, byla projednána řada otázek souvisejících s bezpečností železniční dopravy. A to v neposlední řadě v zrcadle plnění úkolů, jež vyplynuly z činnosti letos v létě ustavené resortní bezpečnostní komise.

Naše společná pozornost se proto zaměřila především na připravovanou novelizaci Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchýlná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. Jde proto také o často velmi diskutovanou problematiku zkrácené doby odpočinku a přestávky v práci. Vedení ministerstva dopravy jsme při

této příležitosti informovali o důvodech, proč stanoviska Federace strojířů se zde liší od navržených změn, jež jsou vedle resortu dopravy prosazovány zejména ministerstvem práce a sociálních věcí.

Z diskuze vyplynulo, že nyní je nutno dále jednat zejména s představiteli MPSV, které je gestorem navrhovaných změn. A v tomto smyslu pak také ministr dopravy pověřil svého náměstkera, aby k tomu dohodl další potřebná pracovní jednání a konzultace. Požádal jsem, zda by bylo možné, aby se jich účastnila rovněž Federace strojířů jako odborová organizace zastupující zájmy největšího počtu strojířů, tedy té železniční profese, jichž se připravované změny budou týkat v nejvyšší míře. Pan ministr této naší žádosti s pochopením vyhověl.

Neméně důležitým předmětem našeho dalšího jednání byla problematika předpisových změn, jež zásadně ovlivní provozování železniční dopravy v České republice. Opětovně tedy byla nastolena i otázka možnosti, aby tyto změny metodicky řídilo ministerstvo dopravy a tíhu odpovědnosti za jejich přípravu a obsah tedy do budoucna nenesl pouze provozovatel železniční dopravní cesty, kterým je Správa železnic.

Změny ve vrcholovém vedení Českých drah a ČD Cargo



Generální ředitel ČD
Ivan Bednářík

Dozorčí rada akciové společnosti České dráhy na svém řádném zasedání, konaném třetího prosince, zvolila nového předsedu představenstva a generálního ředitele, kterým se následně dne stal **Ivan Bednářík**, dosavadní předseda představenstva dceřiné společnosti ČD Cargo. Členové dozorčí rady tak rozhodli jednomyslně po diskusi a zvážení všech důvodů. Zároveň se distancovali od zavádějících informací, které se ještě před jednáním objevily v médiích, a od nevážených komentářů k záležitosti, které spadají do výlučné pravomoci a odpovědnosti dozorčí rady společnosti.

„Jako dlouholetý předseda představenstva ČD Cargo prokázal Ivan Bednářík, že má klíčové předpoklady k tomu, aby provedl i České dráhy nadcházející náročnou etapu. Národní dopravce utrpěl v důsledku pandemie Covid-19 ztráty v řádech miliard korun. Nyní musí najít cesty, jak udržet a posílit svou finanční pozici a pokračovat v náročném investičním programu i v kvalitování svých služeb.“ okomentoval volbu nového předsedy představenstva a generálního ředitele ČD předseda dozorčí rady Pavel Kysilka. Klíčový úsek ekonomiky proto nově přejde přímo pod nově zvoleného předsedu Ivana Bednářika. „Patrik Horný na funkci náměstkera pro ekonomiku rezignoval a dozorčí rada přijala řešení, které posílí roli finančního řízení společnosti,“ dodal Kysilka.

Dozorčí rada zároveň přijala rozhodnutí Václava Nebeského rezignovat z osobních důvodů na funkci předsedy představenstva a generálního ředitele ČD a zvolila ho do funkce místopředsedy. „Představenstvo pod jeho vedením dokázalo rychle reagovat na krizový vývoj a v naprosto nestandardních podmínkách uřídit jednu z největších společností v zemi. Pan místopředseda bude odpovídat za oblast projektového řízení, dotací a IT a s tím spojenou digitalizaci služeb a procesů. Efektivita fungování firmy v této oblasti má přispět k zásadní úspoře nákladů,“ doplnil předseda dozorčí rady.

Představenstvo ČD bude jako doposud pětičlenné, provoz bude mít dál na starost Michal Kraus, správu majetku Petr Pavelce a obchod Jiří Jeřeta.

Nového předsedu představenstva má od čtvrtého prosince rovněž dceřiná společnost ČD Cargo. Stal se jím **Tomáš Tóth**, který dosud zastával řídící pozici výkonného ředitele ČDC. Valná hromada společnosti ho v tento den zvolila do představenstva a posléze byl zvolen i předsedou tohoto vrcholného řídicího orgánu.

MP (S použití tiskové zprávy ČD)

V každém vydání Zájmu strojířů se čtenáři mohou seznámit s řadou problémů a úskalí, které ztěžují práci strojířům, ale působí obtíže i našim platícím zákazníků – cestujícím a přeprávcům. O to více je potřeba ocenit práci kolegů, kteří při vedení vlaků dokázali zabránit vzniku mimořádné události nebo neohroženě vystoupili proti pachatelům trestné činnosti. Tak tomu bylo v provozu i v poslední listopadové dekádě.

Dne 24. listopadu 2020 strojířem **Zdeněk Černý** z OCP Východ, PP Jihlava při

Federace strojířů mimo jiné zdůraznila potřebu, aby do souladu s reálnými podmínkami a možnostmi našeho železničního provozu byly uvedeny doby obratu vlakových spojů ve vratných železničních stanicích. Stav, který je v této oblasti nyní, totiž až příliš často zmiňované realitě ani zdaleka neodpovídá, a tak permanentně přináší našim kolegům nejen zbytečné množství stresových situací, ale tím vlastně i vytváří podmínky pro možnost vzniku mimořádných událostí. Pokud jde o legislativní změny, kde je tendence upravovat je do jednodušší podoby, jak by měly do budoucna být v rámci evropské železniční sítě, zde zastáváme názor, že tomuto procesu sice nemá smysl bránit, ovšem k změnám je potřeba přistupovat s rozvahou a odpovědně, v rámci racionálně promyšleného harmonogramu, který

bude přizpůsoben jak našim železničním dopravcům, tak i těm, kdož si u nich přepravní služby objednávají. Za důležitý závěr vyplývající z tohoto našeho jednání s ministrem dopravy lze považovat jeho ochotu vést podobné vzájemné přímé konzultace. A je tedy potřeba ještě jednou zdůraznit, že takového jeho přístupu si velmi vážíme. Vzhledem k potřebě navázat zejména na rokování o novelizaci Nařízení vlády č. 589/2006 Sb. by se tedy další mohlo uskutečnit po dialogu, který bude veden mezi představiteli ministerstva práce a sociálních věcí, resortu dopravy a díky zde zmíněného aktuálního rozhodnutí také za přispění naší profesní odborové organizace.

Jaroslav Vondrovič
prezident Federace strojířů ČR

Proběhlo jednání předstevů a zástupců základních organizací FSČR působících u ČD Cargo – poprvé distančně

O tom, že Federace strojířů České republiky je odborovou organizací, jež si dokáže poradit i ve složitých podmínkách, svědčí fakt, že ji nezaskočil ani možnost se scházet v době celostátně vyhlášeného stavu nouze, kdy jsou velmi omezené možnosti shromažďování osob. Proto se prvního prosince 2020 konalo historicky poprvé distanční jednání předstevů a zástupců základních organizací FSČR působících u ČD Cargo s členy týmu, který za naši odborovou centrálu vyjednává s managementem ČDC podobu příští podnikové kolektivní smlouvy (PKS).

Celé jednání úspěšně řídil člen prezidia FSČR a vedoucí vyjednávacího týmu David Votruba, který zúčastněně v úvodu seznámil se situací u společnosti ČD Cargo.

Předmětem úvodní diskuze se tak staly v neposlední řadě také informace z médií, že předseda představenstva ČDC Ivan Bednářík odchází do vedení akciové společnosti České dráhy, protože se osvědčil jako vynikající krizový manažer. ČDC vedl již šest let a loni mu byla prodloužena smlouva o dalších pět let. ČD Cargo v posledních letech pod jeho vedením dosahovalo výrazných zisků. Například loni to bylo 608 milionů korun. Na letošní rok mělo ČDC v plánu zisk 350 mil. korun. Odhaduje se však, že kvůli krizi spojené s pandemií Covid 19 se tento plán nepovede splnit a že firma skončí ve ztrátě.

Vedení resortu dopravy očekává, že Ivan Bednářík pomůže Českým drahám najít z této krizové situace východisko. Ztráta u tohoto

národního dopravce v osobní železniční dopravě bohužel činila jen za první pololetí letošního roku bezmála dvě miliardy Kč a nadále se prohlubuje.

Dozvěděli jsme se také, že do čela vedení společnosti ČD Cargo by měl být zvolen dosavadní výkonný ředitel ing. Tomáš Tóth, který se vyjádřil, že je připraven převzít odpovědnost za ČD Cargo jako takové. V úspěšného manažera společnosti se vypracoval z nižších pozic firmy. Ve firmě ČD Cargo působí od jejího vzniku v roce 2007, kdy začal na úseku zásobování, potom měl čtyři a půl roku na starost ekonomiku a nyní posledních dva a půl roku zastává již zmíněnou funkci výkonného ředitele.

U ČD Cargo se na jaře přistoupilo k úsporným opatřením a do konce roku prý z firmy i při současném STOP stavu odejde ještě cca 500 zaměstnanců. O tom, že se ČDC snaží dostat z krize ven, ovšem svědčí i fakt, že razantně snižuje výdaje. V oblasti BOZP plánuje na příští rok snížení výdajů, dá se tedy očekávat, že se toho na pracovištích a lokomotivách bude vyplácet méně, než bychom potřebovali. Zaměstnavatel mj. v předloženém návrhu PKS neplánuje nárůst mezd a chce ještě více zvednout produktivitu práce svých zaměstnanců.

Po téměř tříhodinovém jednání a bohaté diskusi jsme se dohodli na bodech, s kterými náš vyjednávací tým ve složení David Votruba a Jiří Šafařík vyrazí ke kulatému stolu na jednání o nové PKS ČDC na r. 2021 a 2022. Stanovili jsme tak vyjednávacím mantinely, ve kterých by se měli pohybovat. Podrobnosti zde úmyslně nezmiňuji, ty

Pokračování na str. 2



Přejme si, ať všechny mimořádné starosti, které nás letos trápily, brzy pomínou a většina dnů příštího roku je prozářena sluncem. Obrazně, ale i skutečně, jako tomu bylo například 19. srpna 2019, kdy jsme na snímku z Frenštátu pod Radhoštěm vyfotografovali hned trojici hnacích vozidel na vlacích ČD. Zleva jsou 814 093-1, 754 019-8 a 814 191-3.

Foto: Marek Poláček

Pochvala do Jihlavy a Valašského Meziříčí

vedení R 665 zastavil před spadlým stromem v km 175,700 u úseku Bransouze–Okříšky na trati Jihlava–Brno. Zabránil tak možným újmám na životech a zdraví cestujících a hmotným škodám.

Dne 29. listopadu 2020 strojířem **Pavel Kolář** a strojířem v přípravě **David Sabatka** ze stejného pracoviště při vedení Os 18413 v km 57,0 před Chýnovem na trati Horní Cerekev–Tábor spatřili po vyjetí

z oblouku skupinu asi deseti dětí v kolejišti. Okamžitým zavedením rychločinného brzdění se současným dávkáním návěsti Pozor umožnili dětem opustit prostor koleje. Tak zabránili ztrátám na životech a zdraví neopatrných dětí.

Dne 30. listopadu 2020 strojířem **Josef Krutílek** z OCP Východ, PP Valašské Meziříčí u vlaku Sp 1427 v Čermetině na trati Hranice na Moravě–Valašské Meziříčí rozhodně

zasáhl proti pachateli, který nožem napadl a zranil cestujícího, kterým byl kolega strojířem z ČD Cargo. V součinnosti s tímto kolegou nebezpečného pachatele odzbrojil. Pachatel byl posléze policií z Územního odboru Policie ČR Přerov zadržen a jsou proti němu prováděny úkony trestního řízení.

Všem zde uvedeným kolegům patří poděkování za příkladný výkon služby a rozhodné jednání a také tyto řádky jako veřejné ocenění jejich práce.

Vladimír Selucky

Zachránili lidský život!

Čtvrtý listopad byl obyčejným podzimním dnem, kdy se u rychlíku 611 Krušnohor v žst Most měl na ose střídát strojvedoucí Karel Čech s kolegou Michalem Vlasákem. Oba jsou z OCP Západ, provozního pracoviště v Mostě, a členové mostecké základní organizace Federace strojvůdců. Připravené střídání sice proběhlo úplně jinak, než očekávali a na co jsou zvyklí, ale našťastí přece s dobrým koncem.

Na nástupišti před příchozem Karla Čecha zkolaboval starší člověk a již se k němu skláněli dva muži. Strojvedoucí Čech okamžitě přiskočil, podložil hlavu a vytáhl postiženému seniorovi zapadlý jazyk. Společně s neznámým mužem a s odbornou asistencí na telefonu zahájili masáž srdce. Mezitím k nástupišti přijel rychlík 611 a Michal Vlasák už ze stanoviště viděl kolegu, jak pokračuje v oživování. Také on se okamžitě zapojil do masáže srdce, kterou společně s Karlem Čechem prováděli až do příjezdu záchranky, které se povedlo muže přivést zpět k životu. Za to ale podle záchranářů patří velký dík především oběma našim kolegům! Vlak R 611 sice „dostal“ do vlnu asi 15 minut zpoždění, ale cestující, jež sledovali záchrannou akci, určitě nereptali. Myslíme, že jim proběhlo hlavou, že jsou v dobrých rukách... A za naši profesní odborovou organizaci samozřejmě patří oběma kolegům velký dík a uznání, že se zachovali takto lidsky a profesionálně.

Pavel Drtina, místopředseda ZO Most



Návěsti sice dávaly pokyny ke sběračům HV, o změně trakční soustavy však nebyla nikdy ani zmínka. Co tím hrozilo elektrickým hnacím vozidlům v čele zde provozovaných vlaků, je naprosto zřejmé

Proběhlo jednání předsedů a zástupců základních organizací FSČR působících u ČD Cargo – poprvé distančně

Dokončení ze str. 1

si může každý člen naší profesní organizace zjistit u svých zvolených zástupců.

Mnozí členové základních organizací zřejmě budou nespokojeni s některými požadavky, hlavně pokud jde o procentuální navýšení tarifů nebo příplatků. Z členské základny se neustále ozývají hlasy, abychom si řekli o navýšení o 10 a více procent. Budme však realisté a nečekejme, že by zaměstnavatel obzvláště v době krize byl tak štědrý.

V diskuzi mj. také zaznělo, že se z členské základny ozývají hlasy, aby zaměstnavatel nějakým způsobem vykompenzoval zrušené KOPky za letošní rok. Dle slov kolegy Votroubka by se prý o tom mělo jednat až v novém roce. Požadavek FS je takový: • Kdo měl nárok na KOP v r. 2020 a neodjel na ni z důvodu

pandemie, měl by jet mimořádně v roce 2021 a pak v řádném svém termínu v r. 2022. • Kdo musel předčasně ukončit KOP z důvodu uzavírání hranic nebo lázeňského zařízení, firma by mu to měla vykompenzovat např. mimořádnou dovolenou, lázeňským pobytem nebo poukázkami na masáže v místě bydliště.

Také jsme se dozvěděli, že Federace strojvůdců požádala zaměstnavatele o předložení počtu lidí, kterých se letošní zrušení KOP týkalo. Bohužel, FSČR zatím neobdržela kompletní informace, kolik zaměstnanců zbytek trvání své KOP zůstalo doma na překážce ze strany zaměstnavatele, nebo kolik jich nastoupilo okamžitě do práce. Zaměstnavatel byl v tomto případě požádán o doplnění některých údajů. U Českých drah se problém s KOPkami již podařilo vyřešit, ale na Cargo to zatím jaksi vážně.

Pachatel zákeřného útoku skončil ve vazbě

V poslední listopadový den nás vzrušil mimořádně závažný trestný čin, jehož obětí se stal valašskomeziříčský strojvedoucí ze společnosti ČD Cargo. Náš kolega byl během své rg jízdy z Hranic na Moravě do Valašského Meziříčí vlakem Sp 1427 zákeřně napaden a pobodán třicetiletým mužem, který byl s velkou pravděpodobností silně pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.

K útoku došlo po patnácté hodině mezi železničními stanicemi Teplice nad Bečovou a Čermotín, když zmíněný útočník verbálně napadal spolucestující a plival na ně. Náš kolega tomuto jeho počinání nezůstal lhostejný a upozornil kolegu na nevhodné chování. Následná hádka pak přerostla ve fyzické napadení, jemuž se kolega velmi úspěšně ubránil a útočníka zpacifikoval. Nemohl však tušit, že se agresivní muž znovu vrátí a tentokrát ho napadne nožem! Ač byl několikrát zasažen a z ran krvácel, kolegové se podařilo útočníkovi nůž vypoknout a poté ho znovu ho přemot. Společně se strojvedoucí spěšného vlaku došlo k odzbrojení útočníka. Útočník pak z vlaku utekl a náš kolega byl s bodnými zraněními převezen k ošetření do hraničské nemocnice.

Dle policistů se jedná o pachatele již několikrát trestně stíhaného a v době útoku pod vlivem návykové látky. Policisté okamžitě začali po nebezpečném pachateli pátrat. Jeho totožnost se podařilo brzy zjistit, a tak již druhý den mohl být zatčen ve Valašském Meziříčí. A jak jsme se dozvěděli ze zprávy vydané Policií České republiky – KRP Olomouckého kraje, kriminalisté ihned zahájili trestní stíhání pro zvlášť závažný zločin vraždy ve stadiu pokusu. Zároveň podali krajskému státnímu zástupci podnět k vydání návrhu na vzetí muže do vazby. Soud návrh akceptoval a do této vazby ho poslal. Obviněnému muži nyní hrozí za pokus o vraždu, k němuž navíc došlo době, kdy se nacházíme ve vyhlášeném stavu nouze, trest odnětí svobody na deset až osmnáct let.

Naše redakce zraněného kolegu kontaktovala v době, kdy se již nacházel v domácím ošetření, kde se léčil ze způsobených zranění. Společně s kolegy ze základní organizace FSČR Valašské Meziříčí jsme mu poděkovali za to, že nebyl počinání útočníka lhostejný a zastal se spolucestujících, ale především jsme mu popřáli brzké a úplné uzdravení.

Marek Poláček

Traťové poznání stále aktuální

V článku „Námítka aneb Ohlas po šesti letech“, otištěném v minulém vydání časopisu (ZS č. 22), se jeho autor pouští do vysvětlení námitek jednoho ze čtenářů ohledně délky traťového poznání. Měl jsem samozřejmě možnost si přečíst ohlasy na sérii článků, které v Zájmech na toto téma vycházely. Jelikož jsem několik článků napsal také, dovoluji si reagovat a vyslovit svůj názor. Musím především přiznat, že mě udivuje, že Dopravní a návěstní předpis provozovatele dráhy jako předpis nadřazený interním předpisům dopravců určuje délku platnosti znalostí traťových a místních poměrů pro „vlastní“ strojvedoucí, ale nikoliv pro všechny strojvedoucí. Vždy platila, že vnitřní předpis dopravce může ustanovení nadřazeného předpisu zpřisnit, nikoli však uvolnit, nebo zcela vypustit. Je pro mne absolutně nepochopitelné, že dopravce si může v tak závažné záležitosti, jakým je délka platnosti traťového poznání, svým způsobem dělat opravdu co chce.

Potom to ovšem může vést ke zcela absurdním situacím, kdy někdo zcela jednoduše odveze vlak ze západní hranice na východní hranici našeho státu věren zásadě, že koleje jsou všude stejné. Dá se to ujet v „zelené uličce“ bez větších problémů. Bez znalosti traťových

poměrů, bez dodržení zákonné pracovní doby a doby odpočinku podle NV č. 589/2006 Sb. s dostatkem jídla a pití v batohu. Sam jsem byl přímým svědkem radiokomunikace jednoho strojvedoucího privátního dopravce se stavědlem v Olomouci, kdy se ptal na spousta věcí a po chvíli komunikace to korunoval slovy: „Hej, neříkej mi nějaké vaše názvy. Já tu jsem poprvé v životě, já vůbec nevím, co po mně chceš. Já tu mám někde jenom odstavit mašinu.“ Sam jsem to bylo ve vysíláče slyšel.

Bohužel, pokud články o traťovém poznání pro dopravce neplatí, neplatí pak vůbec nic a jakýkoli dopravce si může dělat v podstatě, co chce. Třeba stanovit délku platnosti poznání na 5 až 10 let. Důsledný státní dozor by proto měl vnést i do těchto záležitostí pořádek. Jednotná pravidla a jejich striktní dodržování musí platit pro všechny dopravce bez výjimky, neboť jezdíme po stejných kolejích. A pravidlo „šťastného návratu“, platící v silniční dopravě, si můžeme osvojit i my. Bezpečná doprava je totiž bytostným zájmem nás všech, ať už se náš zaměstnavatel jmenuje jakkoliv.

Evžen Mikolajek, strojvedoucí a předseda ZO FSČR Cargo Olomouc

Platnost od : 00:00 do 24:00 h.
Ve 2.TK Zdice - Beroun (mezi zastávkami Králův Dvůr-Popovice a Králův Dvůr) přes neutrální pole projedte beznapětový úsek se staženými sběrači.
Návěsti pro elektrický provoz jsou umístěny takto:
Návěst "Připravte se ke stažení sběrače" je umístěna v km 43,250 v 2.traťové koleji Zdice - Beroun.
Návěst "Stáhněte sběrač" je umístěna v km 42,405 v 2.traťové koleji Zdice-Beroun.
Návěst "Zdvihněte sběrač" je umístěna v km 42,321 v 2.traťové koleji Zdice - Beroun.

Přílohy k článku kolegy Jaromíra Otta tvoří zmíněný rozkaz V a fotografie pořízená kolegou Michalem Pelíškem, jež zachytila situaci na trakčním vedení na traťovém úseku u kilometrovniku 42.3. Dodejme ještě, že poděkování patří zejména všem strojvůdcům, kterým tato skutečnost nebyla lhostejná, a proto napsali svá hlášení, aby se vše mohlo dát co nejdříve do pořádku. S jistotou tak totiž zabránili hroziícím hmotným škodám na majetku dopravců

Kdo bude první a chytí se do nastražené pasti?

K tomuto svému příspěvku jsem využil „Hlášení strojvedoucího“ od jednoho mého kolegy, které přišlo také na e-mail naší základní organizace Federace strojvůdců Plzeň. Možná se někomu z čtenářů tohoto periodika bude zdát, že volím tvrdá slova, ale myslím si, že to, co vám popíšu v následujících řádcích, je silně za hranou.

Ačkoli je Správa železnic tvůrcem dopravních a návěstních předpisů a technických norem, tak tyto předpisy a normy v některých případech bohužel sama nedodrží. Ba přímo je ignoruje a nastražuje tak pasti pro strojvedoucí.

Přiblížím vám situaci. Je sobota 5. prosince 2020 a strojvedoucí vlaku odjíždějícího z Plzně do Prahy je zpraven všeobecným rozkazem o tom, že mezi zastávkami Králův

Dvůr-Popovice a Králův Dvůr má beznapětový úsek projet se staženými sběrači (viz text z V rozkazu). Dále je rozkazem informován o kilometrických polohách umístěných návěstí pro elektrický provoz k tomuto beznapětovému úseku (Připravte se ke stažení sběrače, Stáhněte sběrač a Zdvihněte sběrač).

Na tomhle by asi nebylo nic špatného, ale jen do té doby, než by se strojvedoucí začal řídit „V“ rozkazem a návěstí na zdvihnutí sběrače. To by se asi děly věci! Beznapětovým úsekem totiž končí střídavá trakční soustava 25 kV 50 Hz a za ním začíná stejnosměrná trakční soustava 3 kV, na kterou strojvedoucí ale není nijak upozorněn!

Ve všeobecném rozkazu o tom není žádná zmínka a v TTP trať 713A si tabulky vzájemně odporují a nesouhlasí se skutečným stavem tratě. Za návěsti „Zdvihněte sběrač“ je cca po 20 metrech o 90° pootočené neproměnné návěstidlo s návěstí „Připravte se k vypnutí proudu“, které tak nestandardním způsobem upozorňuje strojvedoucího, že zdvihnutý sběrač jeho vozidla se již smývá po trolejovém drátu se stejnosměrným napětím! Takové zavádějící značení a špatná informovanost strojvedoucího o změnách na drážní infrastruktuře je ovšem v rozporu s předpisy.

Náš kolega strojvedoucí při přebírání tohoto špatného rozkazu v Plzni upozorňoval na skutečný stav trati a požadoval přepracování „V“ rozkazu. Výpravci mu ovšem odpověděli, že prý s tím nejdě nic dělat a že se musí řídit depesí, kterou zpracoval pan Směkal.

Zajímalo by nás, proč Správa železnic nedodrží předpisy a proč stále nefunguje kontrola řádného stavu před uvedením zařízení

do provozu! Proč jsou strojvedoucí na české železnici neustále stresováni špatnou prací provozovatele dopravní cesty? Kolik se ještě musí stát mimořádných událostí nebo incidentů, abychom se na tratích cítili bezpečně?

Závěrem svého článku chci poděkovat panu Luboši Klečatskému, vedoucímu skupiny řízení lokomotivních čt z ČD Cargo PJ České Budějovice, za jeho aktivní přístup k řešení problémů strojvedoucího. Ve svém sobotním volnu napsal na „SŽ HelpDesk dopravci“ upozornění na zde popsanou závalu berounského dělení systémů AC/DC, která ohrožuje bezpečnost železniční dopravy. Bohužel ale na zmíněném HelpDesku o víkendu asi nikdo nepracuje, protože ještě v pondělí (7. prosince večer) trať i „V“ rozkaz nedoznal žádných změn.

Jaromír Ott
předseda ZO FS Plzeň

Poznámka redakce

O závažném problému, kterému ve svém článku „Kdo bude první...“ věnujeme pozornost naši plzeňští kolegové, již v pondělí 7. prosince informovala redakce Zájmu strojvůdce ing.

Miroslava Jasenčáka, náměstka generálního ředitele Správy železnic pro řízení provozu. Ten nejenže pořádal Oblastní ředitelství Praha o urgentní řešení, ale v rámci své dobré spolupráce s naší profesní odborovou organizací nás již téhož dne odpoledne velmi vstřícně informoval o stanovisku OR Praha, jež přistoupilo k následujícímu řešení: Bylo dojednáno, že ještě v noci z pondělí na úterý 8. prosince bude vše opraveno zhotovitelem EŽ Praha, který návěsti umístil chybně. Popisované nedostatky zároveň byly stavbyvedoucímu EŽ důrazně vytknuty.

Ve stanovisku OR SŽ Praha bylo dále uvedeno, že „kolegu Směkalem z ED Praha Křenovka byly žkm poloh návěsti napsány správně“. S tím lze sice souhlasit, ale vlastně to celý problém příliš neřešilo, neboť je potřeba pro úplnost především připomenout (a dodat), že strojvedoucí v dokumentaci, kterou dostávali, bohužel nebyli upozorněni na to nejdůležitější, a sice že v předmetném traťovém úseku a na daném místě dochází ke změně v napájení ze střídavého na stejnosměrný systém. A to je přece zcela zásadní problém, který mohl vyvolat vážné poškození hnacího vozidla! Ale o tom zde ostatně napsal už kolega Jaromír Ott.

Os 27903									
Motorová jednotka ř. 814.0									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Blatná							5 46	50/59	
Tchořovice z			7 x	5 53			53		
Lnáře		1	2 ⁵	55 ⁵	1		56 ⁵		
Hradiště u Blatné z			2 ⁴	59			59		
Kasejovice		2	4	6 03	1 ⁵		6 04 ⁵		
Životice z			7 x	11 ⁵			11 ⁵		
Kotoř z			3 ⁵	15			15		
Želví z			4 ⁵	19 ⁵			19 ⁵		
Třebčice z			3 x	22 ⁵			22 ⁵		
Nepomuk			2 ⁵	6 25					

V tomto SJŘ „Zetko“ ještě nebylo, jak na tom jsme od 13. prosince, vidíte níže

„Zetko“ Federace strojvůdců odmítla, přesto spatřilo světlo světa

Os 27901									
Motorová jednotka ř. 814.0									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Blatná						4 09	50/63		
Tchořovice z			7 x	4 16			16		
Lnáře			2 ⁵	21 ⁵			21 ⁵		
Hradiště u Blatné z			2 ⁵	25	1		26		
Kasejovice		2	4	33			33		
Životice z			7 x	36 ⁵			36 ⁵		
Kotoř z			3 ⁵	41			41		
Želví z			4 ⁵	44			44		
Třebčice z			3 x	44			44		
Nepomuk			3	4 47					

Os 27902									
Motorová jednotka ř. 814.0									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Nepomuk						4 53	50/63		
Třebčice z			3 x	4 56			56		
Želví z			3 x	59			59		
Kotoř z			4 ⁵	5 03 ⁵			5 03 ⁵		
Životice z			3 ⁵	07			07		
Kasejovice		1	6 ⁵	13 ⁵	1		14 ⁵		
Hradiště u Blatné z			3 ⁵	18			18		
Lnáře			2 ⁵	20 ⁵			20 ⁵		
Tchořovice z			2 x	22 ⁵			22 ⁵		
Blatná			6 ⁵	5 29					

Os 27903									
Motorová jednotka ř. 814.0									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Blatná							5 46	50/63	
Tchořovice z			7 x	5 53			53		
Lnáře			2 ⁵	55 ⁵			55 ⁵		
Hradiště u Blatné z			2 ⁵	58			58		
Kasejovice		2	4	6 02	1		6 03		
Životice z			7 x	10			10		
Kotoř z			3 ⁵	13 ⁵			13 ⁵		
Želví z			4 ⁵	18			18		
Třebčice z			3 x	21			21		
Nepomuk			3	6 24					

SJŘ 716 osobní, platí od 13. prosince 2020

Vážení kolegové, jistě jste již stejně jako já zaregistrovali onu upřímnou snahu Správy železnic zvýšit bezpečnost provozu na svých tratích. Já si zde dovoluji napsat své postřehy k novým sešitovým jízdám (SJŘ) 2020/21, kde se nám ve sloupci 2 objevila nová značka Z. Tato bohužel a zároveň alibistická a celkově vlastně nic neříkající značka odvolávající se na článek 2966 předpisu SŽ D1. Ten ostatně, světe, div se, platí ve stávajícím znění už od změny D1 v roce 2014. Organizaci SŽ(DC) tedy trvalo celých sedm let, než si na něj vzpomněla, a zaklínající se bezpečností drážního provozu ho implementovala (ano i my strojvedoucí známe taková cizí slova...) do sloupce 2 SJŘ.

Nutno podotknout, že takovým jednáním se z toho SŽ podařilo udělat detektivku ve smyslu „hledej telefon, šmudlo!“ Už vůbec nepíšu o tom, jak tím vlastně byla Správa železnic zásadně popřena její snaha o zvýšení bezpečnosti na D3, když 15. srpna tohoto roku s velkou mediální publicitou zavedla v každé dopravní D3 ohlašovací povinnost! A dokonce nám, jak jsem o tom přesvědčen, zmíněným tímto novým i dalšími opatřeními maže dál ony pověstné schody.

„Z“ jako zastávka? Ptám se proč?! Označení za název stanice či zastávky ve sloupci jedna je snad jednoznačné, tedy „z“ či „nz“, označení zastávky na znamení „x“ ve sloupci 5 také. Takže z logiky věci mi vyplývá, že jediný důvod je ten, abychom zůstali ve střehu a nespouštěli oči ne z trati, ale ze SJŘ. Pěkně děkuji za takové udržení moji bdělosti. Podotýkám, že tato změna (toto novum), ač byla v připomínkovém řízení Federace strojvůdců odmítnuta, stejně se dostala na světlo světa! (na obrázcích je srovnání starého a nového SJŘ)

Ostatně tento grafikon se stejně „povedl“. Jako „kasičkáře“ mě tak čeká v dokumentech k seznámení již cca 14. změna Procesních listů a předpis Hf3, který nemá jasné deklarovanou znalost pro strojvedoucí se zkouškou O-04a. Rozsahem je to cca dvě stě stránek textu. A to se již „těším“, jak při těchto novinkách nám ještě zaměstnavatel nařídí, tak jako každoročně ke změně grafikonu, sčítání frekvence cestujících.

Mám svoji práci rád, ale nerad bych se z ní zbázlil.

S pozdravem kompetentní osobám
strojvedoucí Kamil Chaloupka

Náš strojmistr odchází do důchodu

Poslední letošní listopadový den přinesl i poslední okamžiky, jež náš dlouholetý strojmistr, kolega a kamarád Jiří Schwarz strávil na svém pracovišti „za okénkem“ v kanceláři provozního pracoviště ČD Cargo v Olomouci. Jiří v letech 1972 až 1976 studoval na střední průmyslové škole v Šumperku a hned po maturitě nastoupil do tehdejšího DKV Olomouc. Velmi rychle se „dostal na mašinu“ a po zkouškách začal jezdit jako pomocník strojevodce. Bylo to v době, kdy kvalifikovaný pomocník dělal zároveň i vlakvedoucího. Po pětileté službě v r. 1978, jak to tehdy u zaměstnanců dráhy bylo běžné, pokračoval v přípravě na práci strojevodce. V prosinci následujícího roku složil zákonitě zkoušky na elektrickou trať a vzápětí začal vykonávat službu na elektrických lokomotivách. V té době to byly povětšinou hnací vozidla s předzdvíkem „šestikolák“ a „bobina“. Náš kolega se i hodně věnoval hudbě, ale jak už to bývá, po svatbě a hlavně po narození dcery musela jít tato záliba stranou.

Po r. 1990 udělal zákonitě zkoušky i na motorovou trakci a občas se objevoval letmo i na osobní vozbě na strojích řad 810 a 851. Většinu svého strojevodcovského života však strávil na nákladní dopravě, a tak pro něj nebylo překvapivé zařazení do vznikající společnosti ČD Cargo. V r. 2008 dostal nabídku na funkci strojmistra a úspěšně absolvoval potřebné zkoušky. Zprvu jako „vystřídací“, ale po krátké době už pracoval jako turnusový strojmistr, a to až do odchodu do zaslouženého důchodu. Milý Jiří, jménem všech kolegů ze základní organizace FS Olomouc Cargo, jejímž jsi členem, Ti děkuji za vzornou spolupráci a za velmi pěkný a vstřícný přístup. Členové naší ZO, ale i další přátelé a spolupracovníci Ti srdečně přejí hlavně pevné zdraví a v neposlední řadě také hodně úspěchů při práci na domečku v Radíkově.

Evžen Mikolajek
předseda ZO FSČR
Olomouc Cargo



Kolega Jiří Schwarz



Švátečně nostalgická atmosféra přímo vyzařuje z kresby kolegy Jaroslava Dlhého. Na obrázku je Čtyřkolák 434.1169 na noční záložce v železniční stanici Veselí nad Lužnicí v roce 1947

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM děkuje všem dárcům

Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD - ŽELEZNICE SRDCEM projednala další plány, jak pomáhat železničářům a jejich rodinám v těžkých životních situacích. Od svého založení v červnu letošního roku fond podpořil více než desítku potřebných a další prostředky budou rozděleny na začátku příštího roku.

„Na náš transparentní účet přispěly nejen zakládající společnosti, ale dostali jsme desítky menších i větších finančních darů od lidí, kteří se o nás doslechli a chtějí také pomoci. Já si velice vážím každého z nich a chtěl bych všem upřímně poděkovat. Na železnici pracovali a dodnes pracují desítky tisíc lidí a touto cestou dokážeme společně podat pomocnou ruku tam, kde jako zaměstnavatel už nemůžeme,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD,

Ivan Bednárik, kterého Správní rada nadačního fondu zvolila svým novým předsedou. Místopředsedou se stal předseda představenstva druhé zakládající společnosti ČD Cargo Tomáš Tóth.

Fond si dal za cíl alespoň částečně ulehčit úděl zraněným, vážně nemocným a v neposlední řadě také bývalým zaměstnancům, kteří dnes žijí v sociálních zařízeních a na jejichž péči by bylo možné přispět. Podporu je možné čerpat i na vzdělání dětí železničářů v tíživé životní situaci spojené se zraněním či závažnou nemocí. Návrh na poskytnutí nadačního příspěvku může poslat kdokoliv na info@zeleznicerdcem.cz nebo prostřednictvím www.zeleznicerdcem.cz. Základem nadačního fondu jsou vklady a dary zakládajících společností i jednotlivců.

Zákon už máme, teď jde o jeho dodržování

Následujícími řádky chci navázat na článek z č. 22/2020 Zájmy strojevodce *Ne všechna hnací vozidla jsou přizpůsobena problematickému stavu tratí, po nichž jezdíme*, jehož autorem je velmi zkušený šumperký kolega. Vše, o čem píše, je přesným popisem stavu panujícího na našich tratích a v jejich okolí už dlouhou řadu let. Padající stromy z ochranného pásma dráhy rostoucí v dopadové vzdálenosti od kolejí (jev celoroční) a vrstva mokrého listí na kolejích v podzimních měsících patří k věrným, ale krajně nevitným společníkům všech strojevodců na celé řadě tratí. Na trati Šumperk–Krnov to platí zvláště v úseku Hantušovice–Mikulovice dvojnásob.

O naznačené problematice se píše na stránkách Zájmy strojevodce také dlouhá léta. Například v č. 22/2011 byl zveřejněn článek *Recept přitom existuje...*, informující o zahraniční technice, která dokáže vrstvy mokrého spadajícího listí a „chutnou“ kaši vytvořenou po jízdě vlaku odstranit. Nemusíme však nic importovat. V článku *Problém klouzání na kolejích se bude řešit a svůj recept mají i na Brněnsku* v č. 3/2012 byla poskytnuta informace o úpravě jednoho MUV spočívající v dosazení jednoúčelového technického zařízení, které si dokázalo velmi dobře poradit s listím i „kašič“ na kolejích. Zdůrazňuji, že „MUVka“ s touto úpravou byla úspěšně vyzkoušena. Po „zá-sahu shora“ se ovšem, v duchu osvědčeného hesla ŠETŘIT – AŽ TO STOJÍ COKOLIV, v sezónní úpravě potřebného počtu MUV a jejich použití v kritických traťových úsecích nepokračovalo. Zpoždění vlaků, škody na hnacích i tažených drážních vozidlech, oděknutí vlaků a případná náhradní autobusová doprava a následná ztráta důvěry platících

zákazníků – to vše jde přece na vrub dopravce. A tak opět i letos, stejně jako v letech předcházejících, strojevodci s obavami vyjíždějí s vlaky, jejichž bezpečný a včasný příjezd do cílové stanice je limitován okolnostmi, které ani při nejlepší vůli nemohou ovlivnit. V operativním přehledu práce železnice se pak u zdůvodnění zpoždění nebo oděknutí vlaku objeví poznámka ZHORŠENÉ ADHEZNÍ PODMÍNKY. To je v daném čase objektivní fakt. O dlouhodobých subjektivních příčinách neřešení těchto situací se už nikde nepíše a náš platící zákazník o nich většinou nic neví.

Z předchozích řádků je patrné, že řešení popisované problematiky je možné a náklady s tím spojené nejsou neúměrně dosaženému efektu spočívajícímu v bezpečné, pravidelné a včasné jízdě vlaků osobní i nákladní přepravy. Ostatně ustanovení § 22 odst. 1 písmene a) zákona o dráhách, které si zde dovoluji citovat, to provozovatelům drah přímo ukládá: *Provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Zákon tedy máme, má číslo 266/1994 Sb. a je účinný od 1. ledna 1995. Přes celou řadu novel tohoto zákona se citované ustanovení nezměnilo. Jde tedy jen o jeho důslednou aplikaci. Tu ovšem nezajistí strojevodci potýkající se s výše popsanými problémy v době denní i noční, ve dnech všedních i svátečních. Radit příslušným státním orgánům a organizacím nechci. Jistě mají dostatek kvalifikovaných odborníků a dostatečné kompetence k tomu, aby byla problematika zmíněná v tomto i v dlouhé řadě předchozích článků po dlouhých letech konečně řešena a vyřešena.*

Vladimír Selucký

Cestování s In Kartou s aplikací železniční průkazka na Slovensko

Dodatek č. 21 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami a Železničnou spoločnosťou Slovensko pro r. 2021 určuje podmínky platné od 13. prosince 2020 do 11. prosince 2021.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípkových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele ve vnitrostátní přepravě ve vlacích ZSSK k: ● bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, přičemž cenu místenky, lůžkového a lehátkového listku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK; ● použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlcaky; ● použití vlaku SC 240/241 a 242/243 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98); ● bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ); ● použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě po zakoupení povinné místenky včetně míst po kola.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípkových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele v mezinárodní přepravě k: ● přepravě ve vlacích SC 240/241

a 242/243 po uhrazení SC příplatku (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98); ● použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě po zakoupení povinné místenky.

Držitelé volných přenosných mezinárodních jízdenek ČD poskytovaných v rámci služebních cest v mezinárodní přepravě k: ● bezplatné ve vlacích SC 240/241 a 242/243 s SC příplatkem (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb. Při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazky pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky poskytované podle předpisu ČD Ok 9. Časový doplatek do 1. třídy vozové skupiny dle tarifu TR 10 nepatří pro přepravu v 1. vozové tř. vlaků cizích železničních správ, včetně Slovenska.

Před jízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, zda má In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čipu karty. Kontrolu aktualizace lze ověřit na stránkách <http://www.cd.cz>. K tomu je nutné požádat o bezplatné přidělení hesla na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele jízdních výhod. Pro přístup na stránku Moje In Karta je nutné uvést číslo In Karty a heslo.

Povím vám příběh – letos je to 15 let

VI. část (Pokračování ze ZS č. 22/2020 – závěr)

Utelkl nějaký čas a já sbalil rodinu a sedl jsem do auta a jeli na dovolenou do Chorvatska. Tou dobou měl přijít verdikt ohledně přešetření té záležitosti. Verdikt nešel a nešel a mně už bylo všechno jedno – byl jsem smířen s osudem a dávno jsem akceptoval možnost, že od dráhy odejdu – ve 44 letech snad život nekončí? Takže jedeme na dovču a najednou mi zvoní mobil – strojmistr ... co asi tak chce? Vezmu to, požádám o strpení a někde zastavím. „Co je, Jarouši, co se děje?“ povídám. „To by bylo, zejtra máš rychlík,“ dí strojmistr. „To ses asi spletl, né? Já jsem u Marušky ve skladě, momentálně mám dovolenou a za dvě hodiny jse u moře.“ Strojistr si trvá na svém – prý mám zitra rychlík do Brna. „Tak to už vůbec ne, osobní vozbu mám zakázanou a brněnskou trať vůbec! Zeptej se Franty.“ (přednosta PJ Jihlava) – trvám si na svém zase já. „Hmmm, tak to jsem nevěděl,“ končí rozhovor strojmistr. Když pak dorazíme k moři, tak vezmu telefon a SMSkuji našemu školaři, jak se věci mají? Odpovědi se ten den nedečká, a tak druhý den SMSkuji Marušce, aby něco vyzvěděla od našeho přednosty. Asi za dvě hodiny mi přišla docela dlouhá SMS asi tohoto znění: „Jsi vrácen do provozu, verdikt přešetření – jsi nevinný, Brňáci museli vše vzít potichu zpět, opět jezdíš v rychlíkové skupině, hezku dovolenou Maruška.“ Tak, lepší počátek dovolené si asi málokdo z vás dovede představit.

Po návratu z dovolené se dozvídám podrobnosti, kterak vedení DKV Brno „přestřelilo“ a vše muselo vzít potichu zpátky. Přemýšlel jsem, co udělám..., mám nastoupit opět do skladu k Marušce (jako na traci) a dělat blběho, dokud mi nepříjde oficiální verdikt z DKV Brno? Někdy den by to trvalo a ještě na arogantní Brňáky by si museli u mě udělat obrovský červený puntík! Dopadlo by to ale tak, že by to především odsákal přednost a to bych se mu pěkně odvěčil za to, že sice potichu, ale přesto stál na mé straně. Takže jsem začal po čtyřměsíčním odpočinku od kontroleru jezdit. Abych pravdu řekl, na jednu stranu mi to odľuka prospěla, na stranu druhou, to, co jsem prožil, tak tady víc, než platilo přísloví: „Co tě nezabije, to tě posílí!“

Akorát s tím výpravčím byly poměrně vyjpaté vztahy. On neustále masíroval své okolí na téma, že jsem věděl, jak na to odsákal. Ničemné – to, že se odvolal, tak na tom vlastně vydělal. Po přešetření celé události byl verdikt ohledně MU Rapotice z 20. 3. 2005 takový: „Bez zavinění zaměstnanců ČD.“ Chvilí mi to vrtalo hlavou, ale nakonec jsem usoudil, že se k vyšetřujícímu asi donesly události, které postihly rodinu výpravčího a tak na základě, že nebylo možno dohledat stopy zavinění, či nezavinění (reléová stanice nedisponuje jakýmkoliv záznamem), a tak vydal neutrální verdikt.

Nakonec to nejvíce odsákal zástupce žst, který se dostal na místo po události a pochybil, co se týče zachycení prvotních stop (odemčená reléová místnost, povolil provoz, tudíž i obsluhu reléovky atd.). Ten člověk byl můj spolužák z Valtic, byl o rok mladší, taky chtěl jezdit, ale pak skončil jako výpravčí, přednosta Třebíče, náměstek v Jihlavě..., tak tento člověk mi po uzavření záležitosti asi rok neodpovídal na pozdrav – až mladší. Mj. vedení DKV Brno se vůbec neobtěžovalo poslat mi protokol s verdiktem o uzavření odvolacího řízení – prostě o nás, bez nás, divný přístup k jedinci, že?! Přitom to byl tak komplikovaný případ, který v té době neměl obdoby.

A jak to bylo dál? Výpravčí se nějak sebral, ale už ne úplně, když jsem šel ve Studenci pro klíče od výměn před jízdou na trať D3, tak klíče i zápisník ležely na stole v dopravní kanceláři a výpravčí prostě nikde! Předě mnou se začal do zadní místnosti. A ten strojevodce, co řídil motorák, který měl stěst s autem jeho táty, tak ten do dopravní kanceláře ve Studenci tzv. nesměl vůbec! Manželka dotyčného výpravčího po nějakém čase porodila další dítě, jejich osmiletý syn tu bouračku přežil a byl bez zjevných následků. Jenže – výpravčí začal pít, a to ve velkém stylu, a tak vydatně, že se to odrazilo i na rodině. Choval se doma despoticky a došlo i k tzv. na domácí násilí – mlátil manželku, která od něj po čase i s dětmi utekla. Výpravčí si po čase našel družku, ale nadměrná konzumace alkoholu pokračovala, nakonec od něj odešla i ta družka. Ale ve službě byl „čistý“ – opakovaně u něj byla kontrola na alkohol a výsledek testu byl negativní.

Se mnou se takové nějaké posttrauma táhlo určitou dobu, ale nakonec jsem z toho vydělal. Výpravčímu jsem v duchu odpustil, ale komu jsem nikdy neodpustil, bylo vedení DKV Brno za chování vůči mně – jako pouhému účastníkovi MU. Když jsem po nějakém čase celou záležitost probíral se zmíněným bratrancelem z Českých Budějovic (rodinu jsem s tou záležitostí příliš nezatěžoval), tak ten mi řekl: „Radku, tak tohle ti sebralo pěkných pár roků života!“ – dobře věděl, o čem mluví, byl jediný příbuzný, který dělal taky na dráze, a moc dobře věděl, o co šlo.

Jsou mnozí více jak dva roky, kdy jsem dělal denní směnu na Nový rok. Když jsem čekal ve stanici na rychlík od Č. Budějovic, tak ke mně přijde jeden vlakvedoucí a říká mi: „Víš, co je nového?“ Moje odpověď zněla, že nevim. Padlo jméno (jméno toho výpravčího, právě toho, o kterém celou dobu píši...) – „... tak ten si včera hodil mašli!“ Vyvalím oči ..., jako co a jak? „Sloužil ještě včera na Silvestra denní směnu ve Studenci a pak předal službu a odjel domů. Dopoledne ho někdo sháněl a našel ho, jak visí na trámu.“

Na závěr trochu úvah... Vše ale mohlo být úplně jinak – výpravčí se z toho chtěl vyzout na cizí účet a tak to celé chtěl podtrhnout tím, že tvrdil, že jsem projel červenou a řezal jsem výměnu – tím ale „přetáhl“ strunu! Kdyby totiž pouze tvrdil, že jsem pouze projel červenou, a potažmo by srovnal páčky na pultě panelu reléovky (shodil volno) s tím, že dosud neměl postavenou vlakovou cestu pro druhý vlak, tak by mu uvěřili a mě by od dráhy vyhodili a na nikom bych si nic nevzal.

Další úvaha – když jsem doma marodil, tak mě napadlo spočítat si místo střetu. Já bych dohlá do Zastávky u Brna jel rychlostí 60 km/h, druhý rychlík proti kopci ke mně jel rychlostí 45 km/h (klasický příklad z fyziky sedmé třídy) ..., spočítat si, kde bych možná měl pomníček (?) napadlo mě..., ses zbláznil (!) povídám si v duchu – máš nervy už tak pocuchané a ještě si spočítej, kde bys ... Po nějakém čase mi školař sdělil, že to spočítal, bylo by to někde pod zastávkou Vysoké Popovice, v těch místech, kde se trať kroutí jako had a prochází křovím a potažmo lesem, viditelnost tak 50 až 70 metrů. ... Tak tam jsem měl skončit, já i Aleš z druhého rychlíku. Součet rychlosti střetu více jak 100 km/h, představte si „fláknout“ to stovkou s rychlíkem o hmotnosti cca 300 tun o skálu. Možná bych se tak akorát stačil zvednout ze sedačky – to by asi bylo všechno. Jenom díky TRS a zásahu výpravčích se tak nestalo.

Tak, vážení čtenáři, pokud jste se se mnou vydrželi až do konce, tak jste se utvrdili v tom, že život není peříčko a mnohdy s námi důkladně zamává. Jenže nejsou to ty Boží mlýny, nebo vůle toho nahoře, ale jsme to pouze my, kdo řídí naše životy – bohužel někdy nám do řízení života vstoupí někdo jiný, a je tady problém. A co říci závěrem? Pana výpravčího raději vynesím, mám spíše na paměti našeho přednostu i školaře, kterých si velice vážím, neboť stáli v nelehkých chvílích při mně, i když to nemohli dát vedení v Brně najevo. A vedení DKV v Brně? Uvědomuje si vůbec, co svým jednáním nevinnému člověku způsobilo? Souhrnně se to nazývá psychická újma. Obhajoba typu, že to bylo nutné, u mě neobstojí! Ohledně jejich jednání snad jen budu citovat Karla Čapka: „Kdo je slušný, byl slušný vždycky, a člověka nepředěláš, jenom se ti vybarví.“

Ještě pro úplnost podotýkám, že jsem článek napsal dostatečně objektivně, nic jsem nezamlčel a uvedená fakta jsem nikterak nepozměnil, a ani jsem neuvěděl nepravdy. Pokud si čtenář spojí některé osoby děje s jistými jmény, je to pouze jeho osobní záležitost.

Mějte se pěkně a hlavně se opatrujte!
Radek Smejkal
strojevodce OCP Východ, PP Jihlava

Poslední točení v královéhradeckém depu

V čase letošního adventu, dne 8. prosince 2020, se na točném našeho královéhradeckého depu uskutečnila akce „Poslední točení“.

Hned pětice strojvedoucích Českých drah, členů naší profesní odborové organizace, se při této slavnostní příležitosti po celoživotní kariéře na dráze rozloučila nejen s prací na železnici, ale i se všemi kolegy, přáteli a spolupracovníky.

Do výslužby odešli (na snímku zleva) **Jaroslav Grulich, Aleš Mohyla, Miroslav Munzar, Karel Hudousek a Jaroslav Šimonovský.**

Na zaslouženém odpočinku těmto našim kolegům přejeme dlouhá léta v pevném zdraví, aby se nyní už konečně mohli plně věnovat všemu, co kvůli své náročné strojvedoucí profesí dosud mnohdy zanedbávali, tedy svým rodinám, zálibám a koníčkům. Chlapi, hezky si užijte důchod a my se budeme těšit i do budoucna na naše občasná setkávání!

Výbor ZO Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové



Spolupráce se strojvedoucími mě velmi těší

Vážení strojvedoucí, členové Federace strojvůdců České republiky,

je tomu již celých patnáct let, co trvá naše úspěšná spolupráce při přípravě kalendářů, které přispívají k propagaci odpovědné a náročné strojvedoucí profese.

Těmito několika řádky bych chtěl vyjádřit velkou radost, že tomu tak mohlo být i letos, kdy tyto nástěnné a stolní kalendáře na rok 2021 připomenou mimořádně významné jubileum – 125 let, jež uplynuly od vzniku Vaší profesní odborové organizace.

Třináctka se nekoná

Vážení kolegové, z důvodů všem známým a pro všechny mrzutým, Vám oznamuji odložení termínu Třináctého Pochodu Jarý Serbuse do lepších časů.

Covid 19 si s námi mává, jak se mu chce, a připadáme si již jak v písničce Život je jen náhoda. Chraňme proto sebe i své okolí před tímto vlezlým, zákeřným nepřitelem. Máme desítky nařízení, opatření a zaručených rad, co dělat a co radši ne a co už vůbec, na to ani nepomyslet...Důležité v této době je hlavně dodržování hygienických zásad, minimum kontaktů s rizikovými jedinci a nošení roušek. Je mi moc smutno při pročítání našich Zájmů, kde nyní stále čteme o úmrtích našich kolegů po krátké nemoci. Musíme tuto dobu přechkat, vydržet a těšit se na suchou stezku a modrou oblohu. Také v úvodu zmíněný pochod bude, jen ne nyní a letos, ale my to nakonec dáme a k Jarovu pomníčku, který si tentokrát připomínáme alespoň na fotografii, určitě dorazíme!

Přejí všem hezké a veskrze poklidné vánoční svátky a v příštím roce 2021 s vámi všemi při nejrůznějších příležitostech a v neposlední řadě třeba i na Pochodu Jarý Serbuse na shledanou.

Váš Pavel Slánský

Je mi samozřejmě také velkým potěšením, že za to společně půldruhé desetiletí jsem měl možnost poznat mnoho z Vás i osobně, a to jak kolegy z prezidia FSCŘ, tak z redakční rady časopisu Zájmy strojvůdce. Obdivuji Vaši obětavost a zapálenost, s jakou se věnujete obhajobě oprávněných zájmů Vaší profese. A podotýkám, že někteří z Vás se na podobě kalendářů dokonce osobně podílejí i svými zdařilými a zajímavými fotografiemi. Uvedu zde konkrétně zejména kolegu Jiřího Adolfa, a to proto, že letos jeho jméno chybí v popisku k titulní straně stolního kalendáře. Za toto malé nedopatření se mu tímto dodatečně omlouvám.

Dovolte mi, abych využil příležitosti, že jsem dostal tento prostor na stránkách Zájmů strojvůdce, a za dosavadní perfektní spolupráci Vám srdečně poděkoval. Zároveň Vám přeji hezké a pohodové vánoční svátky a do nového roku 2021 jen to nejlepší v práci i osobním životě a k tomu samozřejmě především pevné zdraví!

A profesní odborové organizaci Federaci strojvůdců České republiky, se kterou mám tu čest spolupracovat, přeji ještě do mnoha dalších pětiletých let hodně síly, energie a dosažených úspěchů!

Zdeněk Ulrich



Do výslužby po čtyřicetileté službě — ve strojvedoucí profesí —

K poslednímu listopadovému dni ukončil svoji profesní dráhu pan kolega **Petr Luňák**, strojvedoucí, člen základní organizace Federace strojvůdců Lipová Lázně, nyní Šumperk.

Po absolvování šumperské průmyslovky, jejíž studium zakončil v roce 1974 maturitou, pracoval nejprve v lokomotivním depu ČSD Bohumín. Po dvouleté základní vojenské službě nastoupil do depa Česká Třebová a po roce do strojové stanice Lipová Lázně jako pomocník strojvedoucího. Pak odešel do lokomotivního depa Rakovník, kde si v roce 1981 udělal zákonitě zkoušky na „traktory a motoráky“.

K prvnímu lednu 1984 se vrátil zpátky do strojové stanice v Lipové Lázních, kde profesí strojvedoucí vykonával až do 28. srpna 2020, kdy měl poslední směnu, než si pak ještě několik měsíců musel léčit potíže s nemocným kolenem.

Dvojici fotografií Alois Sedlářik pořídil při jeho poslední směně na „kufru“ neboli motorovém voze řady 810 675-9 v vlaku MOs 13620, a to v žst Žulová a na zastávce Tomkovic.

Kolegové a spolupracovníci děkují Petru Luňákovu za dlouhá léta práce ve strojvedoucí profesí a do mnoha let na zaslouženém odpočinku mu přejí hodně spokojenosti a zejména pevné zdraví.

Ten každodenní optimismus nám bude chybět



Dnem prvního prosince 2020 skončila cesta po kolejích dlouhá plných 48 let panu **Ladislavu Machačovi**, strojvedoucímu, zaměstnanci ČSD a později Českých drah, dobremu kamarádovi a členu základní organizace Federace strojvůdců Most.

Během své pracovní kariéry ve strojvedoucí profesí vystřídal staniční posun, nákladní vlaky a poslední dvě desetiletí jezdil v osobní dopravě, a to převážně na motorových vozech.

Na snímku, který zde zveřejňujeme, je tedy Láďa Machač zachycen u své „nosné“ řady 814/914, konkrétně s „Honzou“ 814 016-2, v železniční stanici Úpořiny na trati Teplice v Čechách-Losovic.

Nyní se tento náš kolega zaslouženě nechá vozit už jen jako cestující, a to když za řízením vozidel v čele těchto vlaků bude nastupující generace strojvůdců ČD, kterou po dlouhá léta pomáhal zavciňovat.

Přiznáváme ovšem, že v našem provozním pracovišti Most nám bude „Laďa“ pro svůj každodenní optimismus opravdu velice chybět.

Přejeme mu tedy, ať je také na tom firovském odpočinku, ve výslužbě, jak se důchodu po dlouhých letech službě na dráze říká, stále tak optimistický a veselý, jak ho všichni známe. Ať je spokojený, šťastný a především ať se ještě moc dlouho nemusí zabývat jakýmkoliv zdravotními problémy.

Kolegové a kamarádi z Mostu

Poslední rozloučení



Dne 18. listopadu 2020 nás navždy ve věku 82 let opustil bývalý kolega, pan **Josef Drexler**, strojvedoucí ve výslužbě z provozní jednotky Šumperk. Celý svůj profesní život strávil na Čmeláčích a Bertách, které neodmyslitelně patřily k nákladní vozbě našeho regionu. Prosíme vás všechny, kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

Výbor ZO FS Šumperk

V posledním čtvrtletí tohoto roku jsme se naposledy rozloučili s dvěma našimi kolegy z lounské základní organizace Federace strojvůdců.

Druhého října zemřel ve věku 74 let pan **Josef Beneš**.

Dne 29. října nás ve věku pouhých 55 let navždy opustil pan **Jan Pazourek**.

Prosíme, věnujte jim společně s námi tichou vzpomínku.

Výbor ZO FS Louny

Společenská rubrika

Jedenáctého prosince ukončil svoji práci na železnici a odešel do důchodu náš kolega **Petr Kern**, strojvedoucí a dlouholetý předseda prostějovské ZO Federace strojvůdců. Za obětavou práci nejen ve strojvedoucí profesí, ale v neposlední řadě také pro naši odborovou organizaci mu srdečně děkují a ještě do mnoha dalších let na zaslouženém odpočinku jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Prostějov. K tomuto přání se připojuje taktéž redakce Zájmů strojvůdce, s níž kolega Kern pravidelně spolupracoval.

V měsíci říjnu odešel do výslužby náš kolega, strojvedoucí **Ladislav Novák**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Zatec mu děkují za dlouholetou práci odvedenou na dráze a do další, konečně již klidnější etapy života přejí vše nejlepší, spokojenost a především hodně zdraví.

Jedenáctého prosince oslavil padesáté narozeniny strojvedoucí **Pavel Kubeš**. Hodně zdraví, soukromých i pracovních úspěchů v tom druhém právě začínajícím půlstoletí života mu přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Krnov.

Po delší nemoci odešel do důchodu strojvedoucí ZO Kolín, pan **Květoslav Pavliček**. Za 43 let vystřídal ve službě lokomotivy parní, motorové a elektrické. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Kolín mu do mnoha dalších let přejí spokojenost, pohodu a hlavně zdraví.

Mezi našimi jubilanty jsou nyní dva kolegové ze základní organizace FS Louny. Šedesáté narozeniny slavil desátého prosince pan **Luboš Bednár**. Svoji první padesátku bude 26. prosince slavít pan **Jan Karas**. Výbor a členové lounské ZO Federace strojvůdců jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších spokojených let přejí hodně zdraví a úspěchy v práci i osobním životě.

V posledních dvou měsících tohoto roku vzalo „hopem“ své poukazy do důchodu hned pět našich kolegů a kamarádů ze základní organizace Federace strojvůdců Jablunkov. Jsou to strojmistři **Mirek Luber** a čtveřice strojvedoucích – **Josef Wiszczer**, **Bohuslav Olszowy**, **Josef Čmiel** a **Karel Szotkowski**. Všichni jsou opravdoví pohodári, umí si užít svých zájmů a koníčků, a proto zbyvá jen jim popřát hodně štěstí a zdraví. ZO FS Jablunkov

Dne 31. prosince 2020 odchází za zasloužený odpočinek opavský strojvedoucí, pan **Pavel Plinta**. Hodně zdraví do dalších let a rodinnou pohodu mu přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Krnov.

Koncem tohoto roku odešli do výslužby dva naši kolegové z lounské základní organizace FS – v poslední říjnový den pan **František Libich** a sedmého listopadu pan **Jiří Zedník**. Děkujeme jim za mnohaletou práci na železnici a na zaslouženém odpočinku přejeme spokojenost a zejména zdraví. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Louny



Začátkem prosince oslavil svou padesátku strojvedoucí, předseda naší základní organizace, velký sportovec a hlavně pro mnohé z nás blízký kamarád **Robert Turek**. Roberte, přejeme Ti hodně štěstí, zdraví, spokojenosti a pohodu jak v osobním, tak v profesním životě. A samozřejmě také v tom čerstvém „předsedování“ naší ZO Federace strojvůdců. Členové základní organizace Jablunkov



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

