

# Sedmého dubna 1896 byl ustaven Spolek strojvůdců v Praze ústícih drah a od tohoto dne se datuje vznik naší profesní odborové organizace, tedy současné Federace strojvůdců České republiky

číslo 7

15. dubna 2021  
ročník 74



## Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Ohlédnutí za celostátní radou

Dne 25. března proběhla letošní Celostátní rada předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky. Vzhledem k závažným okolnostem, tedy stále pokračujícím přísným protiepidemickým opatřením, se ovšem tentokrát nejvýznamnější výroční jednání naší profesní odborové organizace muselo uskutečnit formou videokonference.

I přesto tyto skutečnosti jsem měl jako jeden z mála tu čest zúčastnit se jednání této CRP vlastně i osobně, a sice jako člen devítičlenné volební komise, která byla vzhledem k epidemiologickým opatřením rozdělena na dvě části.

Že se nakonec vše podařilo zvládnout bez problémů, za to patří poděkování zejména dvěma členům prezidia Federace strojvůdců. Jarda Vincour a David Votroubek celostátní radu moderovali a úspěšně nás provázeli celým jejím jednáním. Tedy až na volební část schváleného

programu, kdy za devítičlennou volební komisi převzal řízení na dobu hlasování, v němž se rozhodovalo o budoucím složení prezidia a ústřední revizní komise FSČR, kolega Libor Stejskal.

Viděl jsem a prožíval, jak kolegové Vincour a Votroubek zvládali touto konferencí velmi sebraně a s přehledem provázet. Mezitím ale dle potřeby také bravurně telefonicky komunikovali s mnohými našimi kolegy, nebo – v neposlední řadě – také řešili případné nejasnosti se správcem sítě. Hluboce před nimi smekám. A děkuji vám, kolegové, také touto cestou, jak jste se s tímto nelehkým úkolem vyrovnali!

No a zároveň, nejen za sebe, ale za celou základní organizaci FSČR Lovosice, tímto ještě jednou gratuluji všem zvoleným členům prezidia a ústřední revizní komise Federace strojvůdců a přeji jim hodně úspěchů v jejich náročné a odpovědné práci!

Libor Ficik

## Otazníky kolem sankčního systému aneb Od posedlosti k realitě

Znovu se vracím k systému sankcí pro strojvedoucí, který se má stát součástí nové zákona o dráhách, která je v těchto dnech projednávána v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Již v článku *Sankce nezvyšují bezpečnost provozu*, otištěném v č. 3/2021 Zájmu strojvůdce, jsem konstatoval, že „hon“ na strojvedoucí může být spouštěcím mechanismem ke vzniku dalších zcela nežádoucích mimořádných událostí. I když v návrhu sankcí byl snížen finanční postih za přestupek „projetí návěstidla“, tak celý systém sankcí pro strojvedoucí považuji za nepochopitelnou posedlost předkladatelů tohoto systému proti specifické profesní skupině zaměstnanců, což lze oprávněně považovat za diskriminaci.

Nahlédneme do základních ustanovení zákoníku práce. V § 1a odst. 1 je stanoveno: *Smysl a účel ustanovení tohoto zákona vyjadřují i základní zásady pracovněprávních vztahů, jimiž jsou zejména ...přiměřenost zacházení se zaměstnanci a zákaz jejich diskriminace. Nezbytné je respektovat i § 320 odst. 1 téhož zákona: Návrhy zákonů a návrhy ostatních právních předpisů týkajících se důležitých zájmů pracujících, zejména hospodářských, výrobních, pracovních,*

*zdvořivých, kulturních a sociálních podmínek, se projednávají s příslušnými odborovými organizacemi a příslušnými organizacemi zaměstnavatelů.*

**Nelze ovšem považovat za projednání, když odborové organizace dostanou k vyjádření lhůtu necelých čtyřiaadvacet hodin!** (Viz článek *Případný sankční systém musí stát na racionálních základech a především se nevymezovat jen vůči jedné profesi, otištěný v č. 2/2021 Zájmu strojvůdce.*)

Autoři sankčního systému nečetli pozorně ani antidiskriminační zákon č. 198/2009 Sb. Jestliže chceme zaměstnance sankcionovat za účasť na MU, pak musíme stejně postupovat ke všem zaměstnancům. Ne jen k jedné vybrané skupině. I když zde nutno dodat, že žádné sankce nikdy nepřinesly nic dobrého!

Nyní se podívejme na realitu mimořádných událostí v železničním provozu, jak se s ní může každý seznámit na veřejně přístupných webových stránkách Drážní inspekce. Zde jen několik příkladů, že nejen strojvůdci jsou viníky MU.

5. února 2021 v 01.30 h. mezi Tlumačovicem a Otrokovicemi (trať č. 330) narazil NEx 42511 do stojícího Pn 49455. Předběžně

vyčíslená škoda přesáhla 31 milionů Kč. Správa železnic přiznala pochybení svého zaměstnance.

13. srpna 2020 došlo v žst Tišnov (trať č. 250) k vykojení dvou vozů R 975 z důvodu přestavení výhybky č. 33 v době, kdy byla pojižděna R 975. Mimo jiných nedostatků zde Drážní inspekce zjistila hrubé nedostatky v kontrolní činnosti provozovatele dráhy.

29. června 2020 v žst Světlá nad Sázavou (trať č. 230) došlo k nezajištěné jízdě rychlíku na vyloučenou traťovou kolej. Výpravčí postavil vlakovou cestu a dovolil odjezd R 988 směrem k žst Leština u Světlé na vyloučenou 2. TK.

18. června 2020 došlo v žst Obrnice (trať č. 126) k vykojení Os 6704 z důvodu přestavení křižovatkové výhybky č. 25a pod jedoucím vlakem.

2. října 2019 došlo v žst Omlenice (trať č. 196) k vykojení Os 18809 z důvodu přestavení výhybky č. 1 pod jedoucím vlakem.

4. srpna 2015 v žst Horažďovice předměstí (trať č. 191) došlo ke srážce R 668 s R 667 z důvodu chybného přestavení výhybky č. 28 signalistou. Bylo zraněno 16 osob, škoda byla vyčíslena na 8 108 221 Kč.

Účelem těchto řádků není očerňovat potivou a přesnou práci drtivě většiny zaměstnanců provozovatele dráhy, ale jen poukázat na realitu, že na vzniku mimořádné události na železnici se může podílet každá provozní profese. Nehledě k tomu, že většina MU představuje řetězové selhání více profesí. Strojvedoucí se považují za nedílnou součást široké železničářské rodiny a vždy tomu tak bude. I proto se jejich odborová organizace brání proti přijetí diskriminační novely zákona o dráhách.

Místo dlouhého závěru si dovoluji citovat z ústavních předpisů ČR: *Česká republika je svrchovaná, jednotná a demokratická právní stát založený na účt k právům a svobodám člověka a občana. (Ústava České republiky, článek 1 odst. 1) A v Listině základních práv a svobod, jako součásti ústavního pořádku ČR, článku 1 je stanoveno: Lidé jsou svobodní a rovní v důstojnosti i v právech. Když budeme všichni tato pravidla cítit, tak je zcela zbytečné právní řád demokratického státu zaplevelovat různými sankčními systémy.*

Vladimír Selucký

## Listy z kroniky našich 125 let

Po úředním povolení z března 1896 je zorganizována 7. dubna 1896 ustavující valná hromada odborové organizace strojvůdců pod oficiálním názvem **Spolek strojvůdců v Praze ústícih drah**. Toho dne byla tedy právně i fakticky odstartována činnost odborové organizace a tento den se tak zapsal do dějin odborů nejen strojvůdcovských. Organizace však nevznikla ve vzduchoprázdnu a navazovala na spolky podpůrné, které si kladly za cíl zmírnit dopady situací, které snižovaly podstatně životní úroveň svých členů (nemoc, invalidita, úraz, stáří).

Ve všech dřívějších případech však nešlo o odbory ve skutečném smyslu tohoto slova, tj. jako organizace prosazující ekonomické a sociální zájmy svých členů se „zviditelňováním“ zejména při kladení mzdových požadavků. A právě takovou organizaci měli před očima již v první polovině 90. let předminulého století jako toužebný cíl někteří „vidoucí“ pražští strojvůdci. Byli k tomu nuceni tehdejší situací, kdy – jak vzpomínají pamětníci – „to málo, co bylo žádáno, zdálo se tehdejší vrchnosti velmi mnoho, a proto také všemi prostředky požadavky pracujících vrstev byly znemožňovány... Každý, kdo jen trochu hlasitěji projevil svou nespokojenost se stavem tehdy panujícím, byl za svoji opovázlivost persekvován... A byli to právě strojvůdci, kteří jako nejinteligentnější složka mezi zaměstnanci železničními vystihli, že takto nelze dále trpět, a že jest třeba, aby hromadně proti všem útlakům se vzepli. Jednotlivec nemohl se bránit, protože by byl určitě v takovém nerovném boji podlehl. Bylo proto přikročeno k vybudování organizace... Seznalo se, že sdružování se ve spolcích jen podpůrných nemá naději na vymaňení se ze jha a poroby. Přikročeno proto k vybudování organizace výbojné.“ S tou „výbojností“ to však nebylo tak jednoduché. Na podzim roku 1893 je v Praze a okolí vyhlášen výjimečný stav, jsou pozastavena občanská práva a zrušení shromažďovacího zákona znemožňuje konání jakýchkoli schůzí, nebo snad dokonce mítinků... O Vánocích je zavražděn konfident Mrva. Ano, bylo to v časech tzv. spiknutí omladiny. Leč dvacet strojvůdců z bubenské topírny (výtopny) ani tyto mimořádné poměry nemohly zastavit: 13. března 1894 získávají jednu místnost v hostinci U Černého koně (Praha-Karlín) a konají první tajnou schůzi. V jejích čele je Alexander Valentin a muž, který pozitivně ovlivňoval vývoj odborové organizace strojvůdců minimálně v dalších třech desetiletích, Bohumil Göhlert.

Cíl organizace byl formulován takto: ● vybudovat organizaci jako **stavovskou**, bez ohledu na politickou nebo národnostní příslušnost; ● vymáhat zlepšení služebního postavení; ● podporovat členy v nemoci; ● zajistit právní ochranu.

Nevyřetěným cílem byla také výchova k solidaritě. To zní asi poněkud „budovatelsky“, ale tehdy to byl velmi aktuální mravní problém. „Vrchnosti“ se totiž dost zdařile (nikoli naposledy...) dařilo vnášet mezi personál

řevnivost a nezdravou soutěživost v boji o vedlejší příjmy, které tvořily nikoli nepodstatnou část mzdy. „Tím značně trpěla kolegiálnost ve vlastních řadách. Poměry byly tehdy již k nesnesení vinou starších kolegů, kteří chamtivostí a honbou za vedlejším příjmem zapomínali docela na budoucnost celého stavu.“

Po již zde zmíněném historickém datu 7. dubna 1896 a valné hromadě, konané v Praze v budově Typografické besedy ve Smečkách, se výbor nového spolku zřejmě poněkud unavil zakladatelským úsilím a jeho první čtyři schůze se podobaly spíše přátelským dýchánkům, než účelům „výbojným“... Nevydržel to právě B. Göhlert a na další schůzi vystoupil se „zásadním projevem“, „prohlásiv se mluvčím mladých strojvůdců“. Vyzval mj. k úpravě



stanov s rozšířením působnosti spolku na celé Čechy (původní stanovy neumožňovaly zakládat místní organizace) a se stylizací „řádné stavovské organizace“. Povedlo se, a to zejména také díky zájmu kolegů z venkova. Po horečném schůzování byla svolána dne 19. října mimořádná valná hromada s hlavním výsledkem v podobě textu změněných stanov. Bude nesporně užitečno do nich nahlédnout. Z kapitoly „Účel a prostředky“ poznáváme, o co spolek usiloval: ● povznesení stavu strojvůdců; ● „mezi všekerými strojvůdci v Čechách docílit sdržení“; ● odborné vzdělání a přednášky; ● vybudování knihovny, vydávání časopisu a kalendáře; ● dosahovat svých cílů i podáváním peticí; ● konat humanitní skutky i „zábavy“; ● bezplatné učební pomůcky pro učedníky na místa strojvůdců.

Stalo se nevidané: už ke dni **30. listopadu 1896** jsou stanovy úředně schválené a „provozuschopné“. Vznikl tak **Spolek strojvůdců v Čechách** a pod tímto názvem fungoval až do vzniku Československa. Až poté zejména „územní expanze“ vedla k nutnosti změnit příslušné stanovy i název. Od **1. ledna 1921** se tak setkáváme s názvem, který pak přežil a prožil mnohé: **Federace strojvůdců v Československé republice**.

S použitím textu z publikace PhDr. Miloše Bednáře „Sto let Federace strojvůdců České republiky (1896–1996)“, kterou vydalo prezidium FSČR jako přílohu časopisu *Zájmy strojvůdce*.

## Zpracování obsahu a formy písemných rozkazů – hledá se všestranně akceptované a účelné řešení

Federace strojvůdců České republiky v uplynulých týdnech obdržela odpověď na společný dopis FSČR a OSŽ, který tyto odborové centrály (OC) již dříve zaslaly náměstkoví generálního ředitele Správy železnic pro řízení provozu ing. Miroslavu Jasenčákovi. Předmětem obou dokumentů jsou podněty a připomínky týkající se zpracování obsahu a formy písemných rozkazů. A jelikož se touto problematikou zabýváme na stránkách ZS velmi často, rozhodli jsme se zveřejnit článek, který přiblíží jak názory strojvedoucích, tak odpovědi poskytnuté Správou železnic (SŽ). Pro větší přehlednost je uvádíme v pořadí, jak byly původně předloženy, a rovnou k nim přirážujeme stanovisko SŽ.

● **Při tvorbě písemných rozkazů postupovat dle platných pravidel**

OC: Tato kapitola se na první pohled jeví jako samozřejmou. Nicméně realita v provozu je značně odlišná. Řešíme ji většinou podnětem provozovatele dráhy (u ČD sepsáním hlášení strojvedoucího), na který je posléze

provozovatelem dráhy reagováno – někdy pozitivně, jindy ne tolik pozitivně, mnohdy bohužel vůbec. Potíž spatřujeme v tom, že tímto postupem se většinou vyřeší daný konkrétní problém, ovšem systémové nedostatky zůstanou. Zároveň je tento bod „odrazovým můstkem“ k bodům dalším.

● **Písemný rozkaz odpovídá realitě v provozu, realita odpovídá rozkazu**

OC: Považujeme za nezbytné zajistit, aby situaci popsané v písemném rozkazu odpovídala následně i realita na trati (např. umístění návěstidel), což také rozhodně není vždy provedeno správně. Konkrétní příklady jsou obsaženy v našich hlášeních strojvedoucích, rádi je uvedeme v případné diskusi. Dále např. pokud je vlak v rámci výlukového JŘ přečíslován, musí „nové“ číslo vlaku být uvedeno i v hlavičce pís. rozkazu (nikoli, že se bude stát, že vlaku č. 11856 je doručen „Všeobecný rozkaz pro vlak 8812“, kde teprve



Ve stanici Hluboká nad Vltavou, ležící na trati číslo 190, zastavil prvního dubna 2021 vlak číslo 8009, vedený lokomotivou Plecháč 242 277-2. Lze říci, že se do značné míry jedná o nosnou lokomotivní řadu v jižních Čechách na trati České Budějovice–Strakonice–Pleň hl. n. Stroje jsou v čele rychlíků, vlaků kategorie Sp a osobních vlaků v případech neschopnosti Panterů řady 650/651. Text a foto: Jan Kubeš

Pokračování na str. 2





# Penzista vzpomíná: Reverzní páka

Dokončení ze str. 3

na mašinu, tak u vjezdu zastavil sokolovský Sergej s cisternami. Hned mi naskočil obrázek čelního souboje Sergeje versus Brejlovec. Vítěz zápasu by byl znám předem, neboť laminátová kabina Brejlovce by neměla šanci proti ingotu ze SSSR, nehledě na váhovou kategorii.

Pak se vrátil fira, dokončil se posun, a když jsme pak již stáli na své koleji, jel okolo ten Sergej, který nás klasičsky pozdravil a sokolici ani netušili, do čeho se mohli přimotat. Nutno ještě dodat, že žádná strana neměla zájem o všetečné otázky revizorů bezpečnosti dopravy a následné rozvádění „odměn“, a tak se nad touto věcí rozprostřela mlha mlčení.

Co dodat? Stačilo málo, trochu jiná časová osa a bylo by to všechno jinak. Měli jsme v ústeckém depu dlouhá léta dopravního školáče Josefa K. Staršího Ústečáci už vědí, o kom je řeč, a ten měl na začínající mladé adepty obligátní otázku: „Víte, proč jsou desky na dopravním a návěsním předpise červené?“ To pochopitelně mladí zajíci nevěděli, a tak pokračoval: „Protože ty předpisy jsou psané krví!“ Pochopitelně si za jeho zády personál šuškal, co kdyby ti lidé byli šlechtického původu, tak by musely být zákonitě modré. Ale on tím myslel prolitou krev nezodpovědných železničářů a nevinných cestujících při nehodách v důsledku špatně pochopených předpisů, takže po nehodě pak došlo k úpravám v předpisech, aby se ten malér nemohl opakovat.

Nakonec měl pravdu, což se ukázalo minulý rok 2020, kdy při sérii nešťastných nehod skutečně tekla krev a následně tím došlo i ke změnám některých článků v předpisech, jako je například změna ohlašovací povinnosti nebo snížení rychlosti při jízdě podle rozhledových poměrů.

Takže kluci, a vlastně dnes i holky, držím vám palce, přejí bezchybné směny a dnes, již jen jako cestující, vám věřím...

Zdeněk Sedláček  
emeritní strojevodce PP Ústí nad Labem

## Další Vectrony pro ČD

ČD převzaly v březnu od společnosti Rolling Stock Lease do nájmu šest vícesystémových el. lokomotiv ř. 193 Vectron, s nimiž se počítá pro linku R18 z Prahy do Starého Města u Uh. Hradiště, a to nejprve ve formě zkušebního provozu se závěskem dalších strojevodců. Vozidla nahradí lokomotivy ř. 371, jež už není ekonomicky vyhovovat ETCS nebo přestavovat na jinou napěťovou soustavu.

(cdpa)



Dne 19. února tohoto roku přivezl svůj poslední vlak z Hlinska v Čechách do Havlíčkova Brodu pan Vladimír „Čína“ Čihák. Milý Ládo, děkujeme za Tvé nezměrné nasazení pro naši dráhu a pro kamarády a přejme Ti všechno jen nejlepší ještě do mnoha dalších let, a zejména to pevně zdraví. Federace strojevodců Havlíčkův Brod

## Dohodase Slovenskem usnadňuje provoz v příhraničních oblastech

Letos podepsaná dohoda o spolupráci mezi českým Drážním úřadem a slovenským Dopravním úřadem řeší spolupráci obou států v oblasti společného dohledu, povolování železničních vozidel a vydávání jednotlivých bezpečnostních osvědčení pro provoz v příhraničních oblastech. Uzavření dohod o spolupráci s vnitrostátními bezpečnostními orgány sousedních států vyplývá ze směrnic Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic a interoperabilitě železničního systému v EU v návaznosti na zavedení 4. železničního balíčku. V přípravě jsou také dohody s Polskem, Německem a Rakouskem.

Zjednodušení a snížení administrativní zátěže spočívá v tom, že povolení k uvedení železničního vozidla do provozu na území jedné ze smluvních stran opravňuje provozovat toto železniční vozidlo v přeshraniční dopravě ve vymezených úsecích na území druhé smluvní strany. Žadatel nemusí žádat smluvní stranu o jednotné bezpečnostní osvědčení a při uvedení železničního vozidla na trh nemusí žádat o rozšíření oblasti použití železničního vozidla. Smluvní strany si budou navzájem uznávat jednotná bezpečnostní osvědčení udělená daným železničním podnikem ve vymezených traťových úsecích při přeshraniční dopravě podle stanovených podmínek.

V dohodě se Slovenskem se vymezenými úseky rozumí tratě: Kúty–Břeclav, Kúty–Holíč–Hodonín–Břeclav, Kúty–Skalica na Slovensku–Sudoměřice nad Moravou–Veselí nad Moravou, Kúty–Skalica na Slovensku–Sudoměřice nad Moravou–Rohatec–Hodonín, Veselí nad Moravou–Vrbovec–Nové Město nad Váhom, Bylnice–Vlářský průmysl–Trenčianska Teplá, Horní Lideč–Púchov, Trinec–Mosty u Jablunkova–Čadca.

(sdu)



Na konci loňského roku, konkrétně dne 19. prosince, přivezl na svém posledním vlaku Belčenské světo z Brna do Havlíčkova Brodu pan kolega Josef Karel. Pepičku, děkujeme za celý Tvůj pracovní život na dráze, stejně jako za velkou kolegialitu, a přejeme Ti ve výslužbě jen to nejlepší, zdraví a osobní spokojenost do dalších let. Kolegové z havlíčkovské ZO Federace strojevodců

## Seriál videodokumentů dosáhl 30. pokračování a má nakročeno dále

V letošním roce dovršuje tradiční seriál dokumentů „Historie a provoz železnic“ už úctyhodný 30. díl. A současně, díky dosavadnímu zájmu diváků, může zahájit už čtvrtou desítku.

Tentokrát se oba nové pořady vrací do nedávné minulosti. Jubilejní 30. díl: **Železnice přelomu tisíciletí – Ohlédnutí první** a následující 31. díl: **Železnice přelomu tisíciletí – Ohlédnutí druhé** na dosud nepublikovaných záběrech z let 1999 až 2007 ukazují už neopakovatelný obraz provozu na českých železnicích té doby. Pořady jsou koncipovány jako putování od západu na východ republiky a zahrnují nejružnější řady vozidel. Od Sergejů a Brejlovců na Chebsku, přes Čmeláky a Bartotky na jihozápadě, Bobiny ve středních Čechách, elektrické Uhelky řady 121 a Čtyřistašedesátky na Ústecku, Hydry ve východních Čechách, Hektory v Choceji, Pieltsticky v okolí Turnova a na Brněnsku, Berty na Jeseníku až po dnes už neexistující stroje průmyslových vleček v hutích na Ostravsku. A ještě spoustu dalších.

## Společenská rubrika

Dne 29. ledna tohoto roku oslavil svých krásných 85 let náš bývalý kolega strojevodce, pan **Jaroslav Pecha**. Stejně jubileum slavil 23. března rovněž další kolega strojevodce ve výslužbě, pan **Jaroslav Holubec**. Vše nejlepší, pevně zdraví a pohodu do dalších let přejí oběma oslavencům kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu.

\*\*\*

V tomto měsíci oslavili své sedmdesáté narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojevodců: druhého dubna **Pavel Kyjánek** a 15. dubna **Pavel Filip**. K tomuto významnému výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

\*\*\*

Jedenáctého dubna oslavil své životní jubileum sedmdesátiletý náš kolega ze Seniorského klubu při liberecké základní organizaci Federace strojevodců, pan **Josef Urban**. Výbor, členové základní organizace 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.

\*\*\*

Pěkné životní jubileum 75 let oslavil dne 10. ledna náš bývalý kolega strojevodce, pan **Rudolf Prehal**. Prvního února slavil své pětadesátiny náš bývalý kolega strojevodce, pan **Karel Krejčí**. Kulatou šedesátku oslavil druhého ledna náš kolega, strojevodce Českých drah, pan **Jaroslav Holubec ml.** Stejně výročí oslavili v uvedené dnech tři kolegové strojevodci: 11. března pan **Jiří Poděbradský** a 20. března pan **Miloš Veselský**. 55. narozeniny oslavil 23. ledna náš kolega, strojevodce ČD, pan **Zdeněk Kučera**. Rovně pústoletí slavil v posledním březnovém den náš kolega, strojevodce ČD, pan ing. **Stanislav Kodys**. Všem oslavencům přejí jen to nejlepší, zdraví a pohodu do dalších kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu. Zároveň se jim omlouvají za pozdní gratulaci.

\*\*\*

V příštích dnech budou svá životní výročí slaviti naši kolegové z letohradské ZO Federace strojevodců: 16. dubna rovnou šedesátku **Ján Mikulík** a 28. dubna 65. narozeniny **Jiří Adolf**. Výbor a ostatní členové základní organizace FS Letohrad jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí pohodu, spokojenost a především zdraví. K blahopřání kolegové Adolfovi, který je dlouholetým spolupracovníkem Zájmu strojevodce, se připojují i redakce a redakční rada časopisu.

\*\*\*

Dne 25. dubna oslaví své šedesátiny náš kolega **Lumír Velčovský**. Výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Cargo Ostrava mu k tomuto významnému jubileu blahopřejí a do mnoha dalších let spokojeného života přejí hodně štěstí a hlavně pevně zdraví.

\*\*\*

Svoji samostatnou kariéru strojevodců odstartoval v měsíci dubnu oslavou svých 50. narozenin náš kolega, pan **Roman Mikla**. Bylo tomu tak dne 4. dubna. Kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu mu přejí pracovní pohodu, mnoho kilometrů bez nekd, ale též pevně zdraví a životní elán v soukromém životě.

Už je připravováno také pokračování ze Slovenska, kde v té době ještě sloužilo mnoho strojů u nás důvěrně známých řad vozidel, která v Československu společně začínala provoz a postupem času jsou stále vzácnější.

Na tvorbě se stále podílí osvědčený tým spolupracovníků a svým zaměřením oba pořady vhodně doplní tematicky úzce zaměřené díly předchozí. Oba nové pořady jsou i tentokrát uspořádány jako dvojalba, tedy s dvěma částmi o délce každé z nich přes 60 minut. Jen poměr stran pořadů je 4:3, v tehdy obvyklém kamerovém formátu. Cena každého dílu zůstává stejná, 390 Kč.

Pořady jsou opět dodávány na profesionálně lisovaných DVD. Vybilo je studio: **Video-slouby Kolář**, [www.videokolar.cz](http://www.videokolar.cz) (na těchto stránkách lze najít i krátké ukázky ze všech dosavadních dílů seriálu).

Pořady je možno objednat na dobírku jak na zde již uvedené webové adrese, tak i 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](mailto:milan.biba.domu@gmail.com) nebo [jana.bibova@gmail.com](mailto:jana.bibova@gmail.com), tel. 272 774 091.

Osmnáctý duben bude dnem, kdy bude své pětadesátiny slaviti náš kolega **Zdeněk Rynka** z děčínské základní organizace FS. Do mnoha dalších let jen to nejlepší, spokojenost, pohodu a především zdraví mu přejí výbor a ostatní členové ze ZO Federace strojevodců Děčín.

\*\*\*

Dne 21. dubna oslaví své šedesáté narozeniny kolega **František Zvěřina**, člen základní organizace Kolín. K tomuto významnému výročí mu blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO Federace strojevodců Kolín

\*\*\*

Dne 11. dubna oslavil svoji první šedesátku náš kamarád a kolega strojevodce z ČD Cargo, pan **Oldřich Hlaváč**. Dne 14. dubna slavil své 65. narozeniny náš kamarád a bývalý kolega strojevodce, pan **Josef Karel**. Všechno nejlepší, pevně zdraví, pohodu a životní elán do mnoha dalších let jim přejí kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu.

## Poslední rozloučení

Na sklonku loňského roku zemřel ve věku 73 let pan **Jan Eis**. Dne 23. února 2021 zemřel ve věku 63 let pan **Lubomír Kubát**. Oba naši bývalí havlíčkovští kolegové pracovali na železnici ve funkci pomocníka strojevodců.

Kdo jste je znali, věnujte jim, prosím, tichou vzpomínku. Čest jejich památce.

Výbor a členové ZO FS Havlíčkův Brod

\*\*\*

Dne 11. března tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 77 let náš kolega, člen Seniorského klubu při základní organizaci Federace strojevodců Liberec, pan **Rudolf Karpíšek**. Čest jeho památce.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž v jeho tichou vzpomínku.

Děkují všichni aktivní členové základní organizace i členové Seniorského klubu liberecké FSČR.

\*\*\*

Dne 21. března 2021 opustil náhle a navždy naše řady ve věku pouhých 57 let přátelský a pohodový člověk, jihlavský strojevodce, pan **Vilém Komůrka**.

Kdo jste jej znali, věnujte mu, prosím, také v společně s námi svoji tichou vzpomínku. Děkujeme.

Výbor a členové ZO FS Jihlava

## Kolega Vincenc nám bude moc chybět

Hluboce zarmoucení oznamujeme, že dne 29. března odešel do firovského nebe strojevodce **Miroslav Vincenc**, zvaný „Vincek“. Odešel v 61 letech, po krátké, ale zákeřné nemoci.

Ztrácíme tak dobrého kamaráda a skvělého kolegu, který kolem sebe dokázal šířit pohodu, klid a dobrou náladu, a to jak v práci, tak také v civilním životě. Kolegů s těmito vlastnostmi není mnoho, o to více nám teď bude chybět.

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

Kolegové a kamarádi ze základní organizace FSČR Česká Třebová



**ŽELEZNICE PŘELOMU TISÍCLETÍ**  
Ohlédnutí první

Na archívních záběrech z let 1999 až 2007 si připomeneme provoz na Českých železnicích. Zpracujeme na základě Čech a přes jízni a sídlové Český úřad zeměměřičský a katastrální na severu na Liberecku. Ukládáme si množství už nepublikovaných záběrů z provozu různých železničních vozidel z naší vládní dráhy v běžném provozu nezávisle. Některá z nich ještě zůstala u státních dopravců nebo jako muzikly, ale mnohá z nich už na trati nikdy nevidíme.

Náměť a scénář: Ing. Milan Bíba  
Odborná spolupráce: Ing. Alois Korňa, Ph. D., Zdeněk Nantl  
Komentář čte: Lenka Novotná, Vojtěch Babka  
Hudba: Čestmír Kavečka  
Kamera: Ing. Milan Bíba, Dr. Vladimír Bíba  
Zvuk, střih a režie: Jiří Kolář

Vybilo: Video-slouby Kolář  
© 2021  
E-mail: [video\\_kolar@volny.cz](mailto:video_kolar@volny.cz)  
[www.videokolar.cz](http://www.videokolar.cz)

Délka a formát pořadu: 1. část 77 min., 2. část 64 min., 4:3

**ŽELEZNICE PŘELOMU TISÍCLETÍ**  
Ohlédnutí druhé

Pokračování části po ČD, započaté ve 30. dílu. Na archívních záběrech z let 1999 až 2007 si připomeneme provoz na Českých železnicích té doby. Přesně zachytíme na severovýchodní republiky, na Ostravsku. V běžném provozu se tehdy ještě objevovaly mnohá zajímavá vozidla. Mnohá z nich už z našich tratí a vleček odešla a zůstala jen v muzeích.

Náměť a scénář: Ing. Milan Bíba  
Odborná spolupráce: Ing. Alois Korňa, Ph. D., Zdeněk Nantl  
Komentář čte: Lenka Novotná, Vojtěch Babka  
Hudba: Čestmír Kavečka  
Kamera: Ing. Milan Bíba, Dr. Vladimír Bíba  
Zvuk, střih a režie: Jiří Kolář

Vybilo: Video-slouby Kolář  
© 2021  
E-mail: [video\\_kolar@volny.cz](mailto:video_kolar@volny.cz)  
[www.videokolar.cz](http://www.videokolar.cz)

Délka a formát pořadu: 1. část 78 min., 2. část 65 min., 4:3

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevodců České republiky, IČ 44265484, [www.fscr.cz](http://www.fscr.cz)  
Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Mikolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmu strojevodce: 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](mailto: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 tožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

