

● Nejen nad navrhovanými úspornými škrty, jež se mají promítnout do budoucí kolektivní smlouvy ČD, se zamýšlí předseda základní organizace Veselí nad Moravou Martin Urbánek ... str. 1 a 2 ● Z jednání naší komise BOZP ... str. 1 ● Zkušenosti z D3 ... str. 2 ● Černý pasažér aneb Drama v 01.15 ... str. 2 ● Poslední směna kolegy Jana Málka ... str. 3 ● Penzista vzpomíná: Prasklá obruč ... str. 3 ● Veřejná sbírka na opravu parní lokomotivy 434.2315 ... str. 3 ● Fotbalové mužstvo FSČR na turnaji konaném na Mallorce ... str. 4 ●

číslo 22

30. listopadu 2021
ročník 74



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Nad návrhem zaměstnavatele, který znepokojil strojvedoucí i další provozní zaměstnance

V uplynulých týdnech zaměstnavatel předložil návrh změny Podnikové kolektivní smlouvy ČD na rok 2022, kde v jednotlivých bodech prezentoval důvody, proč považuje za nutné udělat tak radikální úpravy v tomto pro nás důležitém dokumentu. Sledoval jsem reakce mých kolegů i některé z diskuzí probíhajících na sociálních sítích, a tak jsem se rozhodl napsat do našeho časopisu svůj názor na současnou situaci.

Opravdu se nedivím tak velkému rozčarování kolegů, kteří se seznámili s navrhovanými úspornými škrty. Zvláště v některých bodech se ani já nestačím divit, až jak daleko by byl zaměstnavatel schopen zajít, obrazně řečeno přilítvat olej do ohně a zkoušet tím provozní zaměstnance, co ještě jsou schopni snést. V současné době lze samozřejmě leccos snadno svést odkazem na koronavirus, ale silná a prosperující firma, za niž jsou České dráhy považovány, by se měla i s takovou tíživou mimořádnou situací umět vyrovnat, aniž by na to doplatili její zaměstnanci. Ti by totiž měli být chápáni jako její největší bohatství, o něž je neradno přijít.

Nadační fond rozdělil další finanční prostředky

Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM na svém říjnovém jednání jmenovala čestného prezidenta. Tím se stal předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik, který s myšlenkou založit nadační fond před více než rokem přišel. „Je to pro mě čest a velmi si této důvěry vážím. Spojili jsme se pro dobrou věc a ukázali, že modré železničářské srdce je na správném místě a společně zvládneme i smutné věci. Na konto nadačního fondu přispívají nejenom zakládající firmy ČD a ČD Cargo, ale také zaměstnanci, široká veřejnost a další společnosti v rámci Skupiny ČD. To je pro nás velký zážitek a důkaz, že to, co děláme, má smysl,“ říká Ivan Bednárik.

Správní rada na svém zasedání rozdělila 3,1 mil. Kč. Peníze pomohou například železničářským rodinám obětí nehody u Milavčic. Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM pomáhal už během léta zaměstnancům Českých drah a ČD Cargo z jihu Moravy, jejichž domovy zasáhlo ničivé tornádo. Mezi šestnáct železničářských domovů bylo rozděleno 540 tisíc korun. Tornádo zvedlo i velkou vlnu solidarity a mnoho zaměstnanců pomáhalo při odklizení trosk, jini zase organizovali materiální pomoc. (TSCD)



Uvědomuji si, že za tři desítky let mé dosavadní praxe u ČD vlastně ještě nikdy nebyly finanční prostředky pro navýšení mezd pro provozní zaměstnance a každé kolektivní vyjednávání začalo stejně. Nemáme, a tudíž nic nedáme! A na argument, že na leckteré jiné záležitosti a někdy vysloveně nesmysly finanční prostředky jsou, byla odpověď vždy stejná: To jde z jiné hromádky! Vypadá to tedy na takový u ČD neřešitelný problém...

Šetřit by se určitě mělo začít, ale otázkou je kde. Na provozních zaměstnancích? Zcela vyloučeno. Šetřilo se doposud a už opravdu není kde. Nástupy do služby máme 10 minut před odjezdem, přípravná a odstavná doba je nedostatečná a ještě k tomu různé vyhlásky a aktualizace. V současné době už ty věci vlastně ani nejde dělat poctivě. Zaměstnavatel je ale jiného názoru a my mu v tom nakonec pomáháme. Ať již dobrovolně, nebo je nám líto cestujících, a tak i za cenu porušení nějakého předpisu nakonec vše přeče jen „nějak zvládneme“. Dále to zde rozvádět je ale vlastně zbytečné.

Na jaře letošního roku generální ředitel ČD prohlásil, že až o 40 procent sníží počet pracovníků v administrativě a ze sedmístupňového řízení firmy přejdeme na řízení čtyřstupňové. Nejsm sice žádný ekonom, ale nelze si nevšimnout, jak to dopadlo. Výsledná realita byla totiž pro mě, a myslím si, že pro většinu z nás, co sledujeme současné dění, velkým zklamáním. Kdo z vás byl v objektech, kde se koncentruje administrativní aparát ČD, tedy vrcholový a střední aparát řízení (ale stejně tak je tomu většinou i našich v depch), jistě mně dá za pravdu, kolik tam sedí zbytečných systémových specialistů a dalších asistentů. Těchto pracovních pozic totiž přibývá, než aby jich ubývalo, jak zněl slib.

Zaměřeno na bezpečnost a ochranu zdraví při práci

Dvoudenního jednání komise BOZP Federace strojvůdců České republiky, konaného 13. a 14. října, se vedle jejích členů zúčastnila také řada hostů. K činnosti naší profesní odborové organizace se vyjádřili členové prezidia Pavel Semeček a Jiří Šafařík a k nosnému tématu bezpečnosti železničního provozu a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pak promluvil rovněž Rostislav Voždecký, vedoucí oddělení Územního pracoviště Brno Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy GR Správy železnic, systémový specialista SŽ Miroslav Matuš, zástupce Odboru péče o zaměstnance GR ČD Bc. Martin Šchoř a ing. Jan Čermák z personálního odboru GR ČD Cargo. Jednání komise BOZP řídil bezpečnostní technik FSČR Josef Daněk.

Systémový specialista Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy GR Správy železnic Miroslav Matuš seznámil přítomné se statistikou mimořádností na železnici (projeta návštěv, překážky na železnici, MU na rozhraní sběračů a trolejového vedení apod.). Počet MU na železnici se drží v průběhu let zhruba na stejné úrovni. Počet střetů vlaků na přejezdech je též zhruba stejný jako v minulých letech. Účastníci jednání se všeobecně shodli na tom, že se zatím nedostatečně

A jaká je k nim náležící odpovědnost? Ve většině případů jen uhlídat svůj smluvní plat. Nevím o nikom, kdo by odešel z funkce. Naopak jsem si všiml, že se porušila místa strojvedoucích, komandujících a osobních pokladní. Patrně tedy šlo o „vyřešení úředníků z provozu“. Ale realitou je, že ten strojvedoucí umí také na lokomotivě a komandující odvezte vlak jako průvodčí, protože jsou to přece lidé z našich „vlastních řad“. A tak ve finále jsme tedy opět „osekali“ provoz. Docela rád bych si ale někde přečetl, o kolik se zeshlíhl vyšší a střední administrativní aparát, abych se v této své kritické úvaze mýlil. Až se totiž opravdu v administrativě a managementu ČD počet pozic sníží o těch 40 %, vyplyne z toho docela pěkná suma ušetřených financí, která by se pak dala investovat jinam.



Na snímku ze žst Františkovy Lázně je RegioShark 844 016-6 připravený 15. října 2021 k odjezdu jako vlak 17202 do Aše. Pravidelný odjezd v 6:09 hod. Foto: Jaroslav Krupička

využívá komunikace mezi strojvedoucími a výpravčím či mezi výpravčím. Tato komunikace se musí do budoucna zlepšit. Bezpečnostní technik FSČR Josef Daněk informoval účastníky jednání o nejdůležitějších změnách v některých schválených zákonech. Například zákon 250/2021 Sb., o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení plyn, zdvihadla, elektřina a tlakové nádoby je reakcí na nutnost zvýšení bezpečnosti práce s tzv. vyhrazenými technickými zařízeními, při niž může dojít k velice vážným pracovním úrazům. Cílem úpravy tohoto zákona je zakotvit oblast bezpečnosti provozu těchto zařízení, neboť se až doposud v mnoha ohledech řídila překonanými právními předpisy. Především by měla být zvýšena bezpečnost a ochrana zdraví při práci, a to ať již se jedná o větší bezpečnost obecně, nižší úrazovost, méně smrtelných úrazů, přizpůsobování se modernizaci a změně technologií, nebo o jednoznačnou úpravu odborných způsobilostí osob, které v dané oblasti na těchto zařízeních pracují. Po vydání prováděcích nařízeních pro jednotlivá vyhrazená technická zařízení nabude tato nová legislativní úprava platnost 1. července 2022.

Nařízením vlády číslo 342/2021 Sb. se mění nařízení vlády číslo 589/2006 Sb.,

Kolektivní vyjednávání u ČD pokračuje

Devátého listopadu se částečně osobně a částečně videokonferenčně sešli zástupci zaměstnavatele a odborových centrál působících ve společnosti České dráhy, aby se pokusili sjednotit oboustranně značně rozdílný pohled na podobu podnikové kolektivní smlouvy v roce 2022.

V úvodu jednání předseda představenstva Ivan Bednárik informoval o finančních možnostech firmy ohledně navýšení mzdy zaměstnancům a upozornil, že současné požadavky na udržení všech benefitů a současně navýšení mzdy nejsou podle pohledu firmy reálné bez výrazných dopadů do oblastí nákupu nových vozidel, údržby stávající techniky či personální oblasti. Dále upozornil na novou informaci ministerstva dopravy, že další společné požadavky železničních dopravců na kompenzaci škod za ztráty způsobené koronavirovou krizí nebudou z důvodu nedostatku financí pro žádného dopravce realizovány.

Poté bylo přistoupeno k diskusi nad body, v nichž bude patrně velmi těžké ne-li nemožné najít kompromisní řešení.

Vzpomeňme ale, kolik pracovních míst se ušetřilo zrušením pěti dep, kdy vznikla trojice OCP. Takové úspory se prakticky nekonalý! Nedávno se zase ona OCP sloučila se ZAPY. A ptám se, co se tím změnilo? Opět nic. Kde je ředitel dosavadního ZAPY, ten má náměstka pro provoz a jinde je tomu zase opačně. Stejní lidé sedí ve stejných kancelářích, jen se přelépí cedulka na dveřích na jiného systémového specialistu. Možná tak ještě někde odešla na dohodu nějaká asistentka a převedli ji na jiný pracovní post, třeba s nižším platem, nebo odešel ten, kdo dovršil důchodový věk. Tato místa pak ale byla mnohde stejně obsazena dalším úředníkem. Pokud se ovšem řídící aparát nezeštíhl jen na

Pokračování na str. 2

• Zvýšení fondu týdenní pracovní doby – zaměstnavatel upravuje návrh a do tohoto návrhu neuvažuje zařadit vlakový personál.

• I nadále zaměstnavatel požaduje zkrácení výměry dovolené nad rámec zákoníku práce (ZP) pouze o jeden týden, což představuje nárokovost 5 týdnů dovolené. Zde jako jeden z argumentů ze strany zaměstnavatele zaznívá i fakt převodu velké části dovolené zaměstnanců do příštího roku, kdy se následně jedná o velkou finanční částku spojenou s převodem této nárokovosti.

• Osobní ohodnocení – opět nás čeká velká diskuze, která bude především spočívat v objasnění principu výplaty nenárokové části mzdy, která by ale na druhé straně měla být i motivační složkou.

• Kondiční ozdravné pobyty – zaměstnavatel předloží komplexně zpracovaný materiál představující redukcí tohoto benefitu.

• Úprava pravidel výplaty odstupného v případě ztráty zdravotní způsobilosti – i zde zaměstnavatel slíbil, že v nejbližších dnech předloží návrh „pojistiky“ tak, aby nedocházelo k výplatě takto nadstandardních částek zaměstnancům, kteří poté nastoupí u konkurence. I zde počkáme na návrh zaměstnavatele.



Po projednání těchto bodů kolektivní vyjednávání opustil předseda představenstva ČD Bednárik a naše diskuze pokračovala. Byli jsme opět upozorněni na fakt, že z důvodu legislativních změn (zejména nařízení vlády č. 589/2006 Sb.), resp. prodloužení dob odpovědnosti, nebude moci zaměstnavatel dodržet při sestavě turnusů současně platné omezení týkající se počtu dělených směn zapracovaných do směn. Proto vás, vážení kolegové, chceme touto cestou požádat, abyste prostřednictvím svých oblastních zástupců informovali prezidium FSČR o případech, kdy je zaměstnavatelem již předem avizovaná nutnost sjednání výjimky či zaměstnavatel z těchto důvodů nemůže sestavit nově turnus.

Po projednání všech rozporných bodů v návrhu podnikové kolektivní smlouvy bylo jednání ukončeno a stanoveno termín dalšího vyjednávání na den 23. listopadu, tedy v době po uzavření obsahu tohoto vydání Zájmu strojvůdce. O jeho výsledcích, stejně jako o dalším aktuálním dění, budete informováni na webové prezentaci www.fschr.cz.

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

nefunkčnosti tohoto systému. Z toho důvodu bude vyvoláno jednání na úrovni O 18 GR ČD s ing. Patrikem Lodrem. Komise bude o výsledku tohoto jednání informována.

Další člen komise BOZP Vladimír Navrátil s ohledem na svoji nepřítomnost zaslal připomínku písemnou formou. Týká se většinou naprosto nevyhovujícího stavu sedaček na HKV řady 742 společnosti ČD Cargo. Tento problém bude řešen a komise bude s výsledkem rovněž seznámena.

Systémový specialista Odboru péče o zaměstnance GR ČD Bc. Martin Šchoř seznámil přítomné s probíhajícím auditu ISO v organizačních jednotkách ČD. Auditory kontrolují zejména seznámení strojvedoucích s dokumenty, povědomost strojvedoucích o seznání strojvedoucích apod. Dále se zmínil o novém uspořádání ČD od 1. července 2021 (vznik OŘOD Západ, Střed a Východ). Dále apeloval na skutečnost, že zápisy v Knize úrazů a Záznamy o úrazech jsou úředním dokumentem a je potřeba k nim takto přistupovat. Při vzniku úraza je nezbytné jasně formulovat úrazový děj tak, aby se předšlo případným nesrovnalostem a možnosti neuznání pracovního úraza.

S použitím zápisu pořázeného Vladimírem Jerábekem připravil Josef Daněk.



Léto 1995 – veselský strojvedoucí vede se „svým“ Břejlovcem 754 018 spěšný vlak Sp1975 z Veselí nad Lužnicí do rakouského Gmündu a právě míjí zastávku Dvory nad Lužnicí. Kresba: Jaroslav Dlhý

Nad návrhem zaměstnavatele, který znepokojil strojvedoucí i další provozní zaměstnance

Dokončení ze str. 1

opravdové odborníky, kteří mají zájem, aby firma fungovala, nebude to fungovat nikdy!

Prohráváme tendry ve výběrovém řízení na krajích a mnohá vozební ramena jsme již dávno opustili. Trápí to někoho z managementu? Zdá se, že zřejmě především nás samotné. Zatímco provozních zaměstnanců valem ubývá, naše práce se kumuluje, administrativní aparát je nedotknutelný a spíše se rozrůstá. I kdyby v ČR zůstala jediná trať, kde by byly dopravce ČD, řídicí aparát zůstane nakonec ve stejném rozsahu. A co je ještě horší, za tento stav dosud bohužel nikdo nenese odpovědnost. Přitom by ale přece měla platit zásada – přijdeme o trať, vyvodíme důsledky, tedy zrušíme úředníky anebo přinejmenším snížíme jejich mzdu. Bez práce nejsou koláče!

Každý by měl být za své činy (anebo nečinnost) „po zásluze odměněn“. Nejen strojvedoucí, kterých se pak také turbulentní změny bohužel dotýkají nejvíce. Projedeš o metr návštěvidlo, jsi vyvrhel společnosti. A přitom navíc platí, že i když ještě ani není ukončeno vyšetřování takové události, už máš zajištěno přezkoušení a pro výstrahu všem tě ještě odstaví ze služby. Tak si nás, kolegové, váží náš zaměstnavatel!

Ale rád bych se teď především vyjádřil alespoň k některým bodům, jež obsahuje nový návrh PKS pro rok 2022, s nímž do kolektivního vyjednávání vstoupil management ČD. Už vzhledem k tomu, že v příštím roce se odhaduje inflace 6 % a více, taková podoba návrhu PKS je naprosto nemyslitelná. I při případném dosažení šestiprocentního nárůstu do tarifních tříd se pak totiž konečný výsledek rovná nule.

Snížení příplatku za soboty a neděle o čtyři procenta je taktéž naprosto nepřijatelné, protože už současný příplatek je almužna a podle názoru mnoha kolegů by měl činit minimálně 50 Kč za hodinu. Rovněž tak noční příplatek. Zaměstnavatel víkendy a noční nedělá a neví tedy, co to obnáší. Ostatně pracovníka v administrativě mnohdy nezastihnete v práci už ani v pátek. Není to tak dávno, co jsme se přesvědčili o tom, kdo byl v době koronavirové epidemie v přední linii a kdo vykonával tzv. home office. Ono to ale stejně fungovalo, vlaky totiž jezdily. Čtěl by to tedy, aby obecně došlo k uvědomění a sebereflexi, kdo že to vlastně stále „drží firmu nad vodou“. Případným snížením již zmíněného příplatku pak totiž každý raději zůstane doma s rodinou, nebo se bude věnovat svým díky službě na železnici jinak zanedbávaným osobním zájmům.

Navýšení týdenní pracovní doby raději nebudu ani komentovat. Už nyní je zde totiž neoddiskutovatelná realita – samé dělené směny, a pokud je někde prostoj, směna je hned přerušena. Už by ani nebylo kde dát další směnu navíc při dodržení pravidel podnikové kolektivní smlouvy. Takové nové úvahy zaměstnavatele tedy považují jen za alibismus, jak se zbavit problému a kompenzovat narůstající přesčasovou práci. A tak z tohoto bodu vlastně nemám reálné obavy, spíše to u nás strojvedoucí hodnotí jako „pokus o vtip“. Ale mohl by si to každý, kdo přichází s takovými návrhy, vyzkoušet sám. Dvakrát týdně si přerušit směnu a v sobotu jít do práce, aby měl splněnou normu. Vsadím se, že v příští PKS by se pak tento bod vůbec neobjevil.

Nelze si nevšimnout, že každý z bodů navržených zaměstnavatelem se snaží o snížení mzdy, nebo i rozsahu dovolené, popř. KOP.

Nejen mě zaujalo, že je předložen návrh na redukcii délky dovolené, a to s argumentem, že zaměstnanci ji stejně čerpají jen velmi komplikovaně a část z ní vždy převádějí až do následujícího roku. To mě opravdu „pobavilo“, neboť realita je velmi zajímavá. Uvedu příklad ze své praxe strojvedoucího. – Když jsem požádal kolegy o směnu navíc, téměř všichni mi okamžitě vyhověli. Nebylo ale ani málo těch, co mně řekli, že už mají dost přesčasových hodin, a tak raději chtějí v daném měsíci, ať jim zpětně vymaže například dva dny dovolené. Tudíž je jen logické, že se dovolená za těchto okolností často převáděla až do dalšího roku.

Ovšem každý z vás, který již nějaký pátek u ČD pracuje, mně dá jistě za pravdu, že naše firma má ještě skryté rezervy. Samozřejmě ale jen pro někoho. Při ztrátě zdravotní způsobilosti nebo udržení kvalifikace se bude zaměstnavatel dohadovat o každou korunu, aby nemusel nic vyplatit. Na druhou stranu to není tak dávno, co nejen odcházející vysoce postavený manažer dostal tzv. zlatý padák. Firma by ale přece měla mít přednostně finance především pro provozního zaměstnance, který zde pracuje 30 let o sobotách, nedělích a nocích, aby se o něho důstojně postarala za odvedené služby při jeho případné ztrátě zdravotní způsobilosti! Ono je to totiž tak, že v kanceláři se ta káva za smluvní plat dá pít třeba i v sedmdesátce. Na lokomotivě v noci a za mlhy už to ale nepůjde, a tak snad to někomu dojde a přehodnotí nesmyslné návrhy.

Za vyhozené peníze považují i dotazník průzkumu spokojenosti, který jsme nedávno vyplňovali. Rád bych viděl to vyhodnocení, protože aspoň v našem depu většina lidí zaměstnavatele v tomto dotazníku vůbec nešetřila. Ale vlastně nepochybují, že tento dotazník musí teď vyhodnotit nějaká externí firma, která to ovšem „za dobré slovo“ určitě dělat nebude. Tématem, jež samo o sobě stojí za pozornost, je tzv. péče o zaměstnance. Jedna věc je ovšem jistá. – Pokud by byli strojvedoucí za svou práci řádně ohodnoceni a měli slušné turnusy a spolehlivé stroje, nebylo by potřeba vyplňovat nesmyslné dotazníky. Suma sumárum i v tomto směru to by připadalo, jako by zaměstnavatel pouze zkoušel trpělivost provozních zaměstnanců, jak dlouho a co ještě vlastně vydrží!

Jediná věc, se kterou jsem již v úvodu zmíněných diskuzích nesusouhlasil (a vůbec se mně nelíbí), je, že někteří kolegové si neodpustili poznámky, že „Federace strojvedoucích nás v těchto těžkých chvílích stejně hodí přes palubu a vykašle se na nás“. Nebo v dalším komentáři jsem četl, že „když nedostanu přidáno tolik a tolik, odcházím od FS a ušetřím aspoň 200 Kč měsíčně“. Je takováto úvaha zvláště v dnešní době vůbec na místě? Zvláště když si uvědomím, kde a za co dnes běžně utratím tuto nebo ještě spíše i vyšší finanční částku, přijde mi to dětinské anebo jinak řečeno doslova krátkozraké, přesně v duchu zásady: „Když mně nedáte všechno, co si přeji, vykašlu se na vás!“ Ví, o čem mluvím. Mnohdy totiž takové názory zastávají zvláště ti z nás, co snad z oné příslovně „vrozené skromnosti“ (anebo spíše opatnosti) pro svoji strojvedoucí profesní odborovou organizaci, tedy nejen sami pro sebe, natož pro ostatní kolegy, doposud nic neudělali. Jen pak někde po straně mají taková silná slova. Při případném dotazu, co jsi pro lepší budoucnost vlastně udělal ty sám, většinou se stáhnou ze scény, zkrátka už je tak nějak po hrdinovi.

Kolegové a kolegyně, jsme profesionálně

a zástupce jsme si zvolili sami, tak bychom jim měli důvěřovat a podporovat je! Nakonec každý z nás přece může kandidovat, převzít odpovědnost a dokázat, co v něm je. Ale především – měli bychom táhnout za jeden provaz! Zaměstnavatel totiž jen čeká na každou naši chybu a nerozhodnost a tyto pak vždy využije ve svůj prospěch.

Ve zmíněných diskuzích zazněl rovněž návrh vyhlásit stávkovou pohotovost. Je to samozřejmě možné, opět ale k tomu uvedu něco z vlastní zkušenosti a let praxe. – Vždyť jen stačí připomenout akci „přesčasová práce“, k níž došlo před pár lety. Prezidium nás jen požádalo, abychom odmítali dělat přesčasy. A jak to dopadlo, všichni víme. Moc dobře jsme tedy tehdy naše zvolené zástupce nepodpořili. Přitom stačilo, aby pár vlaků, nevyjelo a zaměstnavatel by s námi jednal jinak. On si totiž vždy dovolí jen to, co mu umožníme, a já se tomu vlastně ani vůbec nevěnuji.

Věřím, že se vyjednávací tým Federace strojvedoucích i letos pustil do nelehké práce s velkou odpovědností a s naší podporou dotáhne kolektivní vyjednávání ke zdárnému konci. V posledních letech jsme ale ústupků už udělali mnoho a za naši vstřícnost nám přibývalo jen daleko více práce. Je na čase, aby si zaměstnavatel uvědomil, kdo je vlastně motorem firmy a bez které profese by nebylo prakticky nic.

Zkušenosti z D3 aneb Bezpečnou železnici si představují trochu jinak

Jednoho dne jsem se po roce opět dostal na trať D3. Letošní grafikon turnusově na trať řízenou tímto předpisem nejednoduše, ale nechtěl jsem si nechat propadnout poznání a zkušku D30. Vzal jsem si směnu v Meziměstí, údajně pohodovou, jen ježdění v úseku Teplice–Adršpach celý den.

Ráno jsem tedy přijel do meziměstského depa, kdysi plného strojů a lidí. Dnes je tu jen občas vedoucí posunu a uklízečka. Venku jsem si připravil motorový vůz 810 (dovnitř do remízy již jezdit nesmíme). Při aktualizaci tabletu mi došlo, že budu muset používat i aplikaci ETD. Alespoň to vyzkouším.

V době určeného času jsem si vyjel na hranice depa a za chvíli už odjížděl první vlak do Teplice nad Metují a Adršpachu. Zatím vše bez problémů. Aplikace ETD fungovala, jen mě trochu překvapilo, že na mapě není ani zakreslená železniční trať. Jen změt zelených barev a v tom pohyblivě se šípka. V době úžasných map a aplikací bych čekal trochu lepší grafiku.

Po příjezdu do Adršpachu měla být vždy půl hodiny pauza. Jenže po rekonstrukci tratě jsou tu jen dvě koleje se samovraty a v současném provozu vlaků po půl hodině je nutné vjezdovou kolej uvolnit pro další vlak. Takže ohlásit příjezd, po odjezdu vlaku do Teplice požádat o svolení k posunu, přejet přes samovrat na první kolej a ohlásit ukončení posunu. Ještě že už tu funguje vysílačka, ale i tak 10 minut pryč. Ve zbylé pauze naladit vysílačku na další vlak, přecvakat rychloměr, přehodit sešiták, přihlásit další vlak v ETD. Za chvíli zas přijede vlak z Teplice, zažádat si o svolení k odjezdu a jedeme zpátky.

V Teplících tři minuty na obrat a už jsem zpátky v Adršpachu. Celou „šáškárnu“ s vysílačkou, posunem, tabletem znovu. A ještě asi desetkrát za den. Při dalším přihlášení na

Černý pasažér aneb Drama v 01.15

Kauza, se kterou chci laskavě čtenáře seznámit, se stala před více než čtyřiceti lety. Dnešní státní zástupce se nazýval prokurátor a oficiální název policie byl Sbor národní bezpečnosti (SNB). Od toho bylo odvozeno lidové pojmenování policistů „esenbáci“. Společenská atmosféra v té době byla naprosto odlišná od dnešní „tržní“. Jen neurvalé chování některých cestujících ve vlacích bylo stejně jako dnes. A zde začíná náš příběh...

Předehra nočního dramatu vlastně začala už v sobotní odpoledne, když vlaková četa osobního vlaku zadržela dvacetiletého muže, který naskakoval do rozjíždějícího se vlaku. Byl zjevně pod vlivem alkoholu. Jeho úplné vystřízlivění nenastalo ani na „čajové“ zábavě v nedaleké venesnici. Většina účastníků onoho „čaje“ se vrátila prvním vlakem až v neděli. V bujaré náladě, s patřičným hlukem a mlouvou, kterou neprávem přičítáme jen dluždíkům, a ve velké většině bez jízdének. Vlaková četa jen s ženským obsazením v takových vlacích revizi jízdének neprováděla, strach byl silnější než pracovní povinnost. A oprávněně. Nikdo není povinen snášet urážky začínající zvířecím pojmenováním, vyhrůžky a nakonec fyzické napadení. V onom nočním vlaku byla mužská četa a prováděla kontrolu cestujících společně.

Muž, jehož konflikt s vlakovou četou v sobotní odpoledne byl již popsán a tímto vlakem také cestoval, samozřejmě jízdenku neměl. Pro obavu z dalšího „inkasa“ vystoupil za jízdy vlaku na schůdky vagonu vlevo ve směru jízdy v naději, že nebude vlakovou četou

zpozorován. Konstrukce vagonu to umožňovala, jednalo se o čtyřnápravový vůz tehdejší řady Bai. Měl 72 míst k sezení a dva velké nástupní představky, kde byly pro každý směr jízdy dvojce dveře. Široké schůdky byly dřevěné a nepřesahovaly obrys vozu. S těmito vozy se setkáváte i dnes při historických jízdách.

Přivodčí však mladíka spatřil, jeho světlé oblečení prakticky vylučovalo přehlédnutí. Upozornil na něho vlakvedoucího. Ten se snažil otevřít dveře, v čemž mu mladík bránil. Tak si pomohl kopáním. Krátce nato černý pasažér spadl při rychlosti 40 km/h do kolejí... To již bylo v obvodu stanice, kde tento zrychlený osobní vlak zastavoval. Po zastavení ohlásil vlakvedoucí výpravčímu, že jim asi někdo vypadl z vlaku. Společníci onoho mladého muže však výpravčímu řekli, že byl ze schůdků vagonu kopáním shozen. Výpravčí po odjezdu vlaku kolejiště prošel a zraněného mladíka našel v bezvědomí mezi kolejemi. Přivolał rychlou lékařskou pomoc a také policisty...

Pokračování tohoto příběhu proběhlo u okresního soudu. Prokurátor začal vlakvedoucího z trestného činu těžké újmy na zdraví ve stadiu pokusu, neboť poškozený utrpěl mnohočetná zranění s dobou léčení pět týdnů. Ta naštěstí nezanechala trvalé následky. Soudnímu jednání předcházela významná aktivita odborové organizace, již byl vlakvedoucí členem. Ta využila všech možností, které tehdy platný trestní řád umožňoval. Případ byl projednán za široké účasti spolupracovníků na členské schůzi, kde se obviněný ke své trestné činnosti doznal, upřímně ji litoval a zavázal se nahradit vzniklou škodu. Zápis z této schůze spolu s vysvětlujícími stanoviskem závodního výboru odborů se stal součástí trestního spisu. Hlavního líčení u okresního soudu se zúčastnili zástupci kolektivů, kde obviněný pracoval. Zde, jako pamětník tohoto případu, musím poznamenat, že tehdejší odbory nazývající se Revoluční odborové hnutí (ROH) sice nijak revoluční nebyly, ale při práci schopných funkcionářů šlo dosáhnout mnohého. Tento případ je toho dokladem. Jen ti funkcionáři „v terénu“ nesměli své funkce považovat za odrazový můstek k vyšším metám. Ale toto vlastně platí i v dnešní době.

Okresní soud po zvážení všech důkazů a okolností případu (poškozený hrubě porušil pracovní podmínky a v jeho krvi bylo naměřeno 1,60 promile alkoholu), s přihlídnutím ke stanovisku odborové organizace, uznal vlakvedoucího vinným ze začalovaného trestného činu. Trest byl uložen na samé spodní hranici trestní sazby: Dva roky odnětí svobody s podmíněným odkladem na dvě léta a dvě léta zákaz činnosti ve funkcích vlakvedoucího a průvodčího. Proti tomuto rozsudku se ihned v soudní síni rozhořčeně odvolal okresní prokurátor, který navrhoval nepodmíněný trest. Krajský soud však prvoinstanční rozsudek potvrdil. Tak právoplatně skončil tento neobvyklý případ.

Martin Urbánek
předseda ZO FSČR Veselí nad Moravou

Vladimír Selucký

Stáčil jen naříditi ohlašovací povinnost všude tam, kde se alespoň někdy křičuje. Hlásit se všude je nesmysl, zvláště na tratích, kde je jen jeden vlak. V Teplících výpravčí za celý den prakticky nepustí sluchátko z ruky a myslím, že večer už musí dát souhlas úplně každému, kdo mu zavolá.

Tohle je zabezpečení tratě v roce 2021? Bezpečnou železnici si tedy představují trochu jinak. Až se tedy něco srazí, já se divit vůbec nebudu. Tohle nejsou namyšlené schody, to je rovnou cesta do pekel. Byl jsem rád, že jsem u posledního vlaku trať D3 opustil a doufám, že na hodné dlouho. Tablet jsem měl úplně vybitý. Motorový vůz jsem vyzbrojil a postavil tam, kde jsem ho ráno našel. Tak „pohodovou“ směnu si zas přešle, „rád vezmu“.

Jaroslav Smetana
člen ZO FS Meziměstí



Uvitání v Náchodě po poslední jízdě proběhlo za přítomnosti rodiny i mnoha Honzových kolegů a přátel

Poslední směna kolegy Jana Mála

Dne 29. října tohoto roku ukončil poslední směnou svoji profesní kariéru strojvedoucího náš kolega a kamarád, Honza Málek ze Střediska lokomotivních čet Náchod.

Narodil se na Moravě, ve Znojme, kde prožil svoje dětství. V letech 1975 až 1979 vystudoval Střední průmyslovou školu železniční v Břeclavi a po maturitě nastoupil k ČSD do strojové stanice Znojmo. V roce 1983 složil zákonitou zkoušku strojvedoucího motorové traktoru.



Medaile za dlouholetou službu na železnici patřila nejen Honzovi, ale i kolegovi Petru Škardovi, který práci na dráze opustil o něco dříve pro ztrátu zdravotní způsobilosti



Kolega Jan Málek u vyzdobeného Katra v železniční stanici Choceň

Svoji celoživotní lásku a partnerku našel v Náchodě, kam se za ní přestěhoval. Jako strojvedoucí přešel pod tehdejší PLD Meziměstí a nastoupil do strojové stanice v Náchodě. Tady také strávil celý svůj profesní život a vystřídal tehdejší řady M152 nebo T478.3 za novější 754, 714, 854, 814 a pět let odjezdil na pronajaté řadě 650 VGB (německé „Städtler“).

Ke všem svěřeným úkolům se stavěl vždy s velkou pečlivostí, a proto také dostal důvěru zavčítovat do tajů řemesla a strojů mnoha nových kolegů. To se mu vždy dařilo i díky jeho veselé a nekonfliktní povaze. A „všechny jeho děti“, jak se jeho svěřencům říkalo, mu jsou za jeho přístupu, trpělivosti, předané znalosti a zkušenosti velmi vděční.

Honza ve svém soukromém životě s manželkou vychoval tři děti, které se mu odvděčily zatím „jen“ sedmi vnoučaty. Funkce dědečka se ujal s láskou a často s kluky chodil na nádraží vypravovat vlaky a nás kolegy na trať.

Také proto, aby se mohl věnovat naplno rodině a koníčkům, rozhodl se odejít o trochu dříve na zaslužený odpočinek.

Za práci na dráze mu děkují a hodně zdraví přejí kolegové a kamarádi ze Střediska lokomotivních čet Náchod i Meziměstí. Všichni věříme, že se ještě dlouho budeme setkávat u vlaků i na akcích pořádaných naší profesní odborovou organizací, Federace strojvůdců České republiky.

Za SLČ Náchod
Josef Bartušek

Penzista vzpomíná: Prasklá obruč

Někdy v roce 1987, přesné datum vlastně ani není podstatné, jsem měl nástup v nákladním turnuse. Bylo zhruba po poledni a jel jsem s nákladem uhlí do mělnické elektrárny. Po příjezdu na místo mi výpravčí sdělil, že svoji lokomotivu zde mám odstavit, uzamknout a vzít si jinou, která stála také zamčená, ale na vlaku s prázdnými vozy. Trochu jsem si brblal, proč takové „šachy“, ale rozkaz zněl jasně. Takže jsem vykonal, co jsem měl, odevzdal jsem výpravčímu klíče od zamčeného stroje a převzal si druhé klíče od lokomotivy na vlaku, kterou jsem posléze uvedl do provozu. Byla to jakási „dvojka“ čili lokomotiva řady 122, číslo už bohužel nevím.

Pokaždě si čtu knihu oprav, abych věděl, do čeho jdu. Občas zhruba tam i zajímavé věci. Najde se i vtipálek, který tam klidně napíše, aby vyměnili vše, co se nachází pod sběrači až dolů ke kolům. Dílna ovšem kontruje citáty ve stylu: „Prohlédnuto, nejištěno“ nebo „Provede se při EM“, což je skoro to samé. Takže při zápisu, kde někdo hodně přede mnou napsal: „Občas samovolně padá hlavní vypínač a po několika pokusech jde nahodit“, člověk trochu znervozní a jen čeká, kdy na něj padne směla a vypínač už nahodit nepůjde, a to ani po hodně pokusech.

Tady ale nic takového nebylo, pouze v knize předávky bylo psáno už asi dva dny, že lokomotiva má velmi silné plochy na prvním podvozku. Pro neznalé vysvětlím, že se jedná o plochy na kolech, kdy kolo nějakým nedopatřením jelo někde smykem a čím déle to takto jede, tím jsou plochá místa na kolech větší a pak adekvátně taky vydávají ten známý klapot, kdy umělec by na to řekl: „Staccato“, ale nádražák by jen utrousil: „Ta mašina dupe jako kráva!“ Taký mohou vzniknout „nápeče“, což je ještě horší. Pochopitelně, že tento stav je nežádoucí, neboť při velkých plochách trpí jak kolejničky, tak samotná lokomotiva a mnohé její části.

Proto je předpisem určena hloubková a délková míra, kde po jejím překročení je lokomotiva nezpůsobilá provozu a kola se musí v tom lepším případě osoustružit, v tom horším případě vyměnit. Takže jsem nelenil, popadl baterku, jelikož se mezitím setmělo, a už jsem šupajdil k prvnímu podvozku, který byl hned pod mým stanovištěm. Prohlídkou jsem ale nic nenašel, takže jsem prohlédl i druhý podvozek, ale tam taky nic. Zřejmě byla kola zrovna otečena plochami nahoru pod skříň, kde to nebylo vidět.

Po provedení všech úkonů jsem konečně vyrazil s vlakem k domovu. Z elektrárny

vede asi čtyřkilometrová vlečka do stanice Hněvice, kde je v celé trase rychlost 40 km/hod. Hned po rozjezdu mašinka začala vesele dupat. Při rychlosti mezi třiceti a čtyřiceti to dupalo opravdu hodně silně a zrovna pod mnou. Říkal jsem si, že hned po prvním zastavení to musím znova prohlédnout, protože to bylo fakt „hustý“. Co ale čert nechtěl, zrovna jsem měl, jak mi říkáme „zelenou uličku“, a na všech návěstidlech se smála zelená. Za Hněvicemi jsem tedy zvýšil rychlost na 70 km/hod., abych nezdržoval provoz na hlavní trati. Ale co to, naprosto jsem se zděsil, jak lokomotiva úplně nadskakovala a to nejen nahoru, ale trochu i do stran. Skoro jsem se začal bát, takže jsem rychle sjel z výkonu a nechal to běžet samotíží. Při rychlosti zhruba 50 km/hod. se to dalo vydržet, i když to dupalo, jako když tančí stádo slonů.

Zelená ulička pokračovala, takže bylo jasné, že mne před něčím ženou, asi osobák nebo rychlík. Já však jel tou padesátkou a víc ani ťuk. Ať si mne někde uhnou na stranu, až jim to nebudou vycházet. Vyšlo to až do Lovosic, kde mě brali odbočkou do stanice na uhnutí. Hned jak jsem zastavil, popadl jsem baterku a už si svítím dle, hned na první osu ve směru jízdy. A nevěřícně valím oči na prasklou obruč, kde mezera praskliny byla nejmíň centimetr a půl a ke všemu byla zrezlá čili zkorodovaná, jak by řekl poručík Troník z Černých baronů.

U této řady lokomotivy se dá při troše umu vlezti k podvozku mezerou mezi pluhem a podvozkiem, což jsem udělal. A úplně jsem zkameněl, jelikož vzpěrný kroužek, který zajišťuje obruč na hvězdicovitém disku, tam nebyl, ale byl namoťan na nápravě. Vylezl jsem ven, utřel si čelo a hned u kolejí stál domeček vozniřtů, kam jsem se vydal zatelefonoval. Výpravčímu jsem sdělil, že lokomotiva je neschopná provozu z důvodu prasklé obruče. Nejdříve „bohoval“, jak jsem tedy dojel až do Lovosic, a pak povídá, že řekne posunováním, ať mne hned odvěsí a já s tím marodem sjeďu do šturcu v osobním nádraží, na odklizení. To jsem kategoricky odmítl s tím, že já s tím nejeďu už ani milimetr, protože bych mohl někde vykolejit, a jít do kriminálu se mi nějak nechce.

Výpravčí to vzdal a řekl, že tedy volá do depa. Po deseti minutách mi vzkázal, že z depa jede pro mne „pomocník“ čili pomocný nehodový vlak. Přijeli asi za hodinu, koukli na to, pokývali hlavami, pak vytáhli svářečku a navařili přes tu díru pásovinu z obou stran a přivařili obruč k hvězdičce. Potom s celým pomocníčkem nacouvali na tu pochroumanou chudinku, zapráhli si ji na konec svého vlaku a rychlostí 10 km/hod. ji táhli z Lovosic až do depa v Ústí.

Mně potom teprve v kantýně nad kávou docházelo, jak blízko jsem byl vykolejení, vžít tu obruč tam nic nedrželo. A jelikož byla prasklá, musela se, třeba při brzdění, docela dobře roztahovat. Taky mi bylo divné, že kolegům, kteří na této lokomotivě byli přede mnou, to vůbec nevadilo.

Pochopitelně jsem byl záhy napsaný na nástěnce na lejturu, které zvalo hříšníky do kanceláře vyšetřováků k pohovorům a zpytování svědomí. Vyšetřováci ze mne páčili, co jsem dělal, jak jsem brzdil a jak se rozjížděl a podobně. Když jsem jim vysvětlil, že tu mašinu jsem odemykal na elektrárně a v knize předávky byly psány silné plochy již přede mnou, což je dohledatelné, a taky, že prasklina byla již rezavá, což si mohli sami ověřit, změnili názor na to, že to prasklo mojí vinou. Sepsal se protokol a hotovo.

Za nějaký čas mne potkal nejménovaný instruktor a říká mi: „Co jsi s tou mašinou vyváděl, že ti praskla obruč?“ Neodvěra některých kovaných soudruhů vůči mladé generaci byla prostě obdivuhodná. Když jsem mu to vysvětlil, stejně se na mne pak díval skrz prsty.

To je vše...

Zdeněk Sedláč
emeritní strojvedoucí
PP Ústí nad Labem

Veřejná sbírka na opravu parní lokomotivy 434.2315

Pomozte nám zprovoznit parní lokomotivu z roku 1914, vyrobenou v První československé továrně na stroje v Praze-Libni.

Klub historie kolejové dopravy (KHKD) jsme založili v roce 1981 a naším hlavním cílem byla záchrana a oprava železničních artefaktů, zejména historických lokomotiv a vozů. Do současnosti jsme zachránili stovku různých vozidel, z toho 11 parních lokomotiv. V letech 1991 až 2003 jsme tři parní lokomotivy zprovoznili (354.7152, 423.094 a 555.0153). V současné době opravujeme „čtyřkoláka“ 434.2315, který se po zprovoznění stane nejstarší provozuschopnou lokomotivou klubu.

Proč právě „čtyřkolák“?

V roce 2005 se nám podařilo získat lokomotivu 434.2315 v dosti poškozeném

a nekompletním stavu. Naděje na opravu lokomotivy byla tehdy mizivá. V roce 2016 rozšířila naše řady parta nadšenců s přáním pokusit se vdechnout život některé z odstavených lokomotiv. V tu dobu padá volba právě na „čtyřkoláka“.

Lokomotivní řada 434.2 přezdívaná „čtyřkolák“, nebo také „dvojka“, patřila totiž k jedné z nejoblíbenějších lokomotivních řad u ČSD. O tom svědčí i 65leté nasazení naší lokomotivy v pravidelném provozu. Stroj 434.2315 byl vyroben pod původním označením 170.194 kkStB v roce 1914, tedy na počátku první světové války, kdy naše země byla ještě součástí rakousko-uherského mocnářství. Stalo se tak v První československé továrně na stroje v Praze-Libni, kterou opustil pod výrobním číslem 519. Po vzniku Československa a nově vzniklých ČSD získává naše

lokomotiva označení 434.095. V tu dobu ještě jako sružený stroj na mokrú páru přečkává meziválečné období. Během druhé světové války, v roce 1941, probíhá rekonstrukce lokomotivy v podobě dosazení přehřívače páry a dvojčitého parního stroje. Získává tak nové označení 434.2315, se kterým slouží až do konce svého provozu. Svoji službu končí roku 1979, jako jedna z posledních parních lokomotiv depa Česká Lípa.

Po zrušení je lokomotiva odprodána do Skláren Duchcov jako zdroj páry. Zanedlouho se vrací zpět do České Lípy. Tentokrát ale na svoji poslední cestu, do kovošrotu. Zde lokomotiva slouží jako zdroj náhradních dílů pro již zachráněné exponáty, dokud není roku 1995 vykoupena fyzickou osobou a přepravena do Zlonic. Odtud je získána roku 2005, výměnou za parní lokomotivu CS 400, do sbírky KHKD.



Zprovoznění parní lokomotivy 434.2315 s tendrem 516.097 vyžaduje nejenom tisíce odpracovaných hodin dobrovolníků a profesionálů, ale také několik milionů korun. Proto se obracíme s prosbou o pomoc na všechny dobré lidi (fyzické i právnické osoby), kterým není lhostejné technické kulturní dědictví, a jsou ochotni obnovu dochovaných technických památek finančně podpořit.

Konání této veřejné sbírky na dobu neurčitou na území celé České republiky osvědčil Odbor daní, poplatků a cen Magistrátu hlavního města Prahy dne 26. 02. 2020 pod č. j.: MHMP 344244/2020.

Opravu financuje a veřejnou sbírku pořádá: HERKULES KHKD s.r.o., U hranic 15, 100 00 Praha 10, IČ 49623770.

Pro shromažďování příspěvků slouží zvláštní transparentní bankovní účet zřízený u Fio banky, a. s.

Číslo účtu - národní formát:
43423150/2010

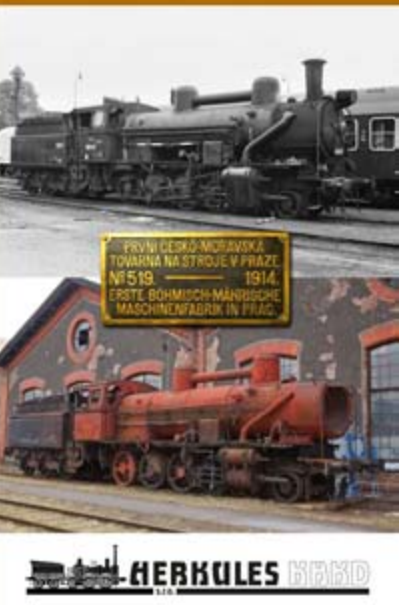
Číslo účtu - mezinárodní formát IBAN:
CZ57 2010 0000 0000 4342 3150

Všem laskavým dárcům předem děkujeme!

Informace a obrazový materiál z průběhu opravy lokomotivy 434.2315 s tendrem budou průběžně publikovány na www.facebook.com/KHKD.CZ



VEŘEJNÁ SBÍRKA NA OPRAVU
PARNÍ LOKOMOTIVY
434 2315
POMOZTE NÁM ZPROVOZNIŤ PARNÍ LOKOMOTIVU
Z ROKU 1914 VYROBENOU V PRVNÍ ČESKOSLOVENSKÉ
TOVÁRNĚ NA STROJE V PRAZE-LIBNI



Nabídka kalendářů

Závodní výbor OSŽ žst Brno hlavní nádraží nabízí také letos sérii zajímavých železničních kalendářů na rok 2022. Obrazové motivy ze současnosti i historie naší železnice jsou na šestnácti různých kapesních kalendářích o rozměru 10,5 x 7,5 cm (viz například níže). Cena celé této série činí 25 Kč.

Upozorňujeme zejména sběratele, že je ještě možno zakoupit dokonce i omezený počet stejně koncipované série loňských kalendářů na rok 2021.

Objednávky je možno adresovat na e-mail: kroupa8@centrum.cz nebo telefonicky na číslo 775 608 052. Po domluvě je možný i osobní odběr v kanceláři ZV OSŽ Brno hl. n.

To je vše...

Zdeněk Sedláč
emeritní strojvedoucí
PP Ústí nad Labem





Motorový osobní vlak z Nového Mesta nad Váhom v čele s 851.034 opustil zastávku Višňové a míří do Veselí nad Moravou. V pozadí Čachtický hrad. Léto 1992. Kresba: Jaroslav Dlhý

My vám ty medaile příště přivezeme

Již pětkrát se v uplynulých letech fotbalové mužstvo Federace strojvůdců České republiky zúčastnilo Mezinárodního fotbalového turnaje profesí, který se pořádá vždy v květnu v pobřežním městečku Santa Ponsa na ostrově Mallorca, naposledy v roce 2019. Tým z mnoha zemí, především z řad policistů a hasičů, porovnávají své síly a snaží se získat vítěznou trofej, což se tomu našemu dosud nepodařilo. Ve sbírce jsou zatím pátá a jedno krásné čtvrté místo.

Loni i letos na jaře byl turnaj z epidemiologického důvodu covid-19 zrušen. Asi před měsícem se však ozvali organizátoři z Mallorky s tím, že se odhodlali uskutečnit podzimní turnaj ve dnech 29. až 31. října 2021 a pozvali nás k účasti. Kolega Vladislav Pouzar, jakožto náš „fotbalový mág“, měl před sebou nelehký úkol. – Sestavit v krátkém čase tým ve věkové

Veselský jubilant – strojvedoucí, odborář a výborný fotbalista



Dne 24. října oslavil své významné životní jubileum – šedesáté narozeniny – náš kolega strojvedoucí, člen veselské základní organizace Federace strojvůdců Jaroslav Švrček.

Celý život zasvětil našemu strojvůdcovskému povolání. Ihned po vyučení a následnému složení maturitní zkoušky nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD Veselí nad Moravou do správců. Zde byl ale jen krátkou chvíli, velmi záhy totiž nastoupil do kurzu a potom už rovnou na lokomotivu. Strojvůdcovskou službu vykonával na všech vozebních ramenech spadajících pod Veselí nad Moravou a v současné době jezdí na lokomotivní řadě 754 na osobních vlacích a rychlicích v relaci Veselí nad Moravou–Brno a Veselí–Staré Město u Uherského Hradiště–Luhačovice.

Ve volném čase se Jara celý život věnuje fotbalu ve své rodné vesnici Suchov, kde začínal jako hráč a v současné době je předsedou tamního fotbalového oddílu. Mnoho let také hrával za drážní týmy a nespočet turnajů odehrál i za naši profesní odborovou organizaci. Mezi jeho další koníčky patří včelaření, práce v lese a na rodinném domě. V současné době je ale jeho největší radostí vnučka Rozárka, která se narodila měsíc před narozeninami našeho oslavence.

Jardo, do dalších let Ti přejeme hodně zdraví, pracovních úspěchů, ještě mnoho na naší dráze bezproblémově najetých kilometrů a hlavně rodinnou pohodu.

Za ZO FSCR Veselí nad Moravou
Martin Urbánek

A se svým srdečným blahopřáním jubilantovi se připojují rovněž manželka Jana, dcera Gabriela a syn Jaroslav s rodinou.

kategorii 35+ z kolegů strojvedoucích a přidružených profesí ochotných vycestovat v této nelehké covidové době ve vlastním volnu do zahraničí. Klobouk dolů, podařilo se.

Hráči i realizační tým, jehož jsem byla součástí, se poprvé sešli až na letišti v Praze v předvečer zahájení turnaje. Přijeli napříč republikou, od Berouna po Valašské Meziříčí.

Čtvrteční noční přilet do Palmy se neobešel bez několika problémů, s covid testy, ztrátou dvou zavazadel a nejasností při ubytování, ale právě při jejich řešení se ukázala síla týmové práce a společně jsme to zvládli. Takže nakonec se testy povedly, zavazadla následující den večer dorazila a spát jsme měli také kde.

Pátek byl celý den ve znamení fotbalu a zatažené oblohy, ale dešť se nám našťásti vyhnul. Naši hráči, jeden ve vypůjčených kopačkách, neb ty jeho byly v té době ještě někde na letišti, nastoupili na hřiště kolem 9. hodiny. Nové dresy s barevnými logy Federace strojvůdců a našich zaměstnavatelů se na hřišti krásně vyjímal.

První zápas byl takzvaně sehrávací. Sice jsme prohráli, ale od té doby to byla jedna výhra či remíza za druhou. Hra pět na pět, na menším hřišti, doba hry 12 minut. Mezi jednotlivými zápasy cca půlhodinové pauzy. Po posledním zápase v odpoledních hodinách jsme mohli spokojeně konstatovat, že jsme postoupili do nedělních vyřazovacích bojů z druhého místa v naší skupině.

Sobota byla volným dnem. Deštivé dopoledne zamíchalo s plány některých členů týmu vyrazit na výlet autobusem do hlavního města Palmy, přesto se nás našlo sedm ochotných jet i v dešti, což se ukázalo jako skvělý tah, neboť po příjezdu do Palmy jako zázrakem přestalo pršet. Cílem byla především gotická katedrála Panny Marie ze 13. století.

Ostatní členové naší výpravy, kteří zůstali na základně, využili volný čas k sledování fotbalového turnaje, který pokračoval zápasy ženských týmů a ostatních mužských kategorií, nebo k regeneraci těla po předchozím dni.

Nedělní obloha k nám byla více než showivá, dokonce se ukázalo sluníčko a naši

hoši tak nastupovali do prvního vyřazovacího zápasu s velkým očekáváním a nadějami na postup. Soupeř byl však silnější a naše naděje se rozplynuly po prohře 1:3. Opět páté místo.

Smutek a zklamání sice proběhlo, vždyť do toho dali plno své energie a emoci, ale je to jen hra a hlavně, jsou to většinou tátové od rodin, kteří nad rámec svých rodinných a pracovních povinností měli tu odvahu jet reprezentovat Federaci strojvůdců i své zaměstnavatele a to v „blbě době covidové“, za což jim všem patří velký dík. Osobně to vnímám jako velkou naději, že se svět pomalu vrací do normálu a těším se, pokud bude nějaké příště. Protože, my vám ty medaile jednu přivezeme!

Jarmila Šírková, hospodárka FSCR



Záběr z jednoho z utkání s policejními týmy (vedle Belgie a Ukrajiny byli našimi soupeři i domácí Španělé). V akci jsou zrovna hráči FSCR Marcel Johanides a Karel Vesecký

Ještě širší nabídka videodokumentů

Tradiční seriál dokumentů „Historie a provoz Železnic“ rozšířily už letos zjara dva nové díly: „Železnice přelomu tisíciletí – ohlédnutí první“ (30. díl) a následující 31. díl: „Železnice přelomu tisíciletí – ohlédnutí druhé“. Ještě před Vánoci bude ovšem v tomto roce vydán další, už 32. díl s názvem „Motorové lokomotivy 2.“ Tento pořad navazuje na tématické díly, postupně věnované jednotlivým řadám motorových lokomotiv. Tentokrát budou středem zájmu poslední provozní „Hektoři“ řad 720 a 721, převážně ve vlečkovém provozu nebo u soukromých dopravců. Druhá část pak je věnována „Ponorkám“ řady 730 a také dvěma strojům prototypové řady 744.5, původně T 475.15 z roku 1970. Z nich vyšly další velmi rozšířené typy, počínaje řadou 742, 740 a 743 a další.

Na tvorbě se stále podílí osvědčený tým spolupracovníků z provozu. Všechny letošní nové pořady jsou uspořádány jako dvojalba s dvěma částmi, o délce každé z nich přes 60 minut. Cena každého z pořadů zůstává stejná, činí 390 Kč.

Pořady jsou dodávány na profesionálně lisovaných DVD. Vyrobitel je studio Video-služby Kolář, www.videokolar.cz (právě na těchto stránkách lze ostatně najít i krátké ukázky ze všech dosavadních dílů seriálu).

Na začátku září ukončil svoji profesní dráhu strojvedoucího a odešel předčasně na zasloužený odpočinek, náš kolega, pan Petr Škarda ze SLČ Náchod. Petr začal na pravé straně v roce 1990 a strávil tam celých 31 let. Na začátku nového tisíciletí vedl asi pět let naši organizaci a měl velký podíl na tehdejší záchraně výkonů v depu Meziměstí. Výbor a celá základní organizace Federace strojvůdců Meziměstí mu přejí na zaslouženém odpočinku hlavně pevné zdraví a do dalších let již jen pohodu bez stresů a náročných prací, a aby měl i více času na svoje záliby.

V měsíci srpnu tohoto roku ukončili svou profesní činnost jako strojvedoucí ČD Cargo a odešli do důchodu dva naši chomutovští kolegové a členové místní základní organizace FSCR. Jsou to pánové Milan Bachor od 18. srpna a Petr Demko od 24. srpna. Za odvedenou práci chceme tímto Milanovi a Petrovi poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku jim popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To vše jim přejí všichni ze ZO Federace strojvůdců Chomutov.

Dne 22. listopadu oslavil své 60. narozeniny náš kolega, pan Josef Mucha, strojvedoucí ČD Cargo. Výbor a členové základní organizace FS Meziměstí mu společně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí štěstí a hlavně zdraví.

Ve vánoční čas, dne 25. prosince, oslaví své šedesáté narozeniny náš kolega Vladimír Svoboda, člen ZO FSCR Letohrad. Výbor a ostatní kolegové z této základní organizace mu srdečně blahopřejí a do dalších let přejí hodně štěstí, spokojenosti a pevné zdraví.

V listopadu oslaví své šedesátiny strojvedoucí ČD, pan Miroslav Maňák ze základní organizace FS Valašské Meziříčí. Všechno nejlepší hodně zdraví, štěstí a osobní pohody nejen doma, ale i na trati mu přejí výbor a ostatní členové této ZO Federace strojvůdců.

Dne 12. prosince bude slavit své třicetiny náš kolega Petr Hudák. Pohodu, spokojenost v práci i osobním životě a hodně zdraví mu přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Čerčany.

V příštích týdnech oslaví svá životní jubilea naši členové ze ZO Federace strojvůdců Chomutov. Sedmého prosince oslaví své 60. narozeniny strojvedoucí ČD, pan Václav Pešek, 10. prosince bude slavit své 70. narozeniny pan Pavel Bocián a 11. prosince 75. narozeniny pan Lubomír Kment, oba strojvedoucí ve výslužbě. Všem srdečně blahopřejí a do dalších let mnoho zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti přejí všichni kolegové a kamarádi chomutovské základní organizace FS.

Devátý prosinec bude dnem, kdy své životní jubileum – 75. narozeniny – oslaví náš kolega Miroslav Trubač. Hodně zdraví, osobní pohody a spokojenosti do dalších let mu přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Louny.

Dne 19. prosince oslaví 65. narozeniny náš bývalý kolega a strojvedoucí z ČD Cargo, pan Josef Poppek. Všechno nejlepší, pevné zdraví a životní elán do dalších let mu přejí kolegové a kamarádi z Havlíčkova Brodu.

Třetího prosince oslaví svoji první padesátku kolega strojvedoucí Petr Dian ze ZO Federace strojvůdců Šumperk. Petr pochází z Lipové-lázní, kde začínal se svými dvěma bratry v místním depičku, kam je přivedl otec, taktéž strojvedoucí ve výslužbě. V současné době již nějakou dobu prohání motorová vozidla v Šumperku, kam se přestěhoval za svoji osudovou láskou. Výbor a všichni členové zdejší základní organizace FSCR mu přejí především zdraví, štěstí a mnoho šťastných kilometrů za kniplem!

V příštích týdnech bude slavit svá životní jubilea hned pětice našich kolegů ze základní organizace FSCR Děčín: prvního prosince 50 let Miroslav Šlof, třetího prosince dne 60. narozeniny Milan Seifert, 13. 12 krásnou sedmdesátku Blahoslav Kríž, 20. prosince 75. narozeniny Jiří Kopecký a 21. 12 pětadesátiny Milan Vaněk. Všem oslavencům srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme jen to nejlepší, spokojenost a zejména zdraví. Výbor a ostatní kolegové z děčínské ZO

V prosinci slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: sedmdesát let 17. prosince Antonín Černý a šedesát let 27. prosince Petr Toškov. K těmto významným životním výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

V uplynulých týdnech oslavili svá významná životní jubilea naši kolegové ze ZO Federace strojvůdců Česká Třebová: 23. září 55 let Pavel Jeníček (ČD Cargo) a 6. listopadu 50. narozeniny Miroslav Šťastný (ČD Cargo). Oběma jubilantům dodatečně srdečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v dalším osobním i profesním životě. Výbor a členové českotřebovské základní organizace FSCR

Poslední rozloučení

V pátek 29. října 2021 zemřel tiše ve věku 72 let světoběžník, pan Jiří Morávek, rodák ze Strážkovic u Malých Svatoňovic.

Po ZDŠ v Trutnově studoval tři roky na SPŠZ Česká Třebová, čtvrtý ročník a maturitu už absolvoval v roce 1969 na SPŠZ Praha a nastoupil jako kandidát strojvůdce v depu Vršovice. Po pár letech se jako strojvůdce i s rodinou přestěhoval na Ostravsko, odkud se po letech vrátil do trutnovského depa jako technik přes tlakové nádoby a kotle. Po rozvodu se pak ještě stěhuje jako správka do Meziměstí, ale pak přechází do provozu, aby působil jako školař pro strojvůdce a vozmistry. Okolo roku 2009 odešel předčasně na penzi.

Jirka byl rovný a přímý chlap, skvělý kamarád a úžasný školař ochotný vždy vysvětlit a poradit. Čest jeho památce.

Za všechny Trutnováky Brutus



Trofej, kterou tým FSCR získal za páté místo, v rukou členky realizačního týmu a autorky reportáže Jarmily Šírkové

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 strojvůdců: 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

