

● ČD Cargo představuje Knihu pravidel strojvedoucích ... str. 2 ● Dvě pomalé jízdy a jedna pochybnost ... str. 3 ● Konec seřazovacích nádraží?... str. 3 ● Rozkastování „strojmistrů“... str. 3 ● Letošní Rail Business Days v Brně - byli jsme u toho... str. 4 ● O železnici vzhůru nohama - první část... str. 5 ● Memoriál Břeti Demela - Ve skvělé atmosféře ... str. 6 ● První přeshraniční spolupráce na historické trase ... str. 6 ●

číslo 11 -12

30. června 2022
ročník 75



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Setkání ZO FSČR segmentu nákladní železniční dopravy Pardubické jednání se vydařilo

Ve dnech 23. a 24. května se v jednacím sálu pardubického Hotelu Trim konalo jednání předsedů a členů výborů ZO FSČR a společnosti ČD Cargo, a. s., kteří jsou zároveň zaměstnanci ČD Cargo, a. s. a předsedů ZO FSČR působících u dalších dopravců provozujících nákladní železniční dopravu.

Po tradičních oficiálních, schválení programu jednání a volbě návrhové komise, do které byli jednohlasně účastníky s hlasovacím právem zvoleni kolegové Miloš Brunner z Prahy a Jaromír Ott z Plzně, se již účastníci mohli pustit do hustě nabitého programu dvoudenního rokování. Po oba dny je řídil člen prezidia FSČR a vedoucí vyjednávacího týmu PKS u ČDC David Votroubek. Z jeho úst se předsedové a zástupci výborů ZO dozvěděli informace za uplynulé období a rovněž také o současných probíhajících jednáních na úrovni ČD Cargo. Nechyběly ani informace z průběhu kolektivního vyjednávání u tohoto největšího železničního nákladního dopravce u nás. Část vyjednávání se konala online kvůli pandemii covidu. OSŽ v průběhu vyjednávání změnilo svůj názor na již dohodnuté procentní navýšení mezd a požadovalo zvýšení nominální, tedy všem stejné.

Návštěva z ČD Cargo

V odpoledních hodinách pocítl

účastníky jednání svou návštěvou předseda Představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Hovořil o hospodářských výsledcích a ekonomické situaci firmy, o obnově a modernizaci vozidlového parku a investicích s tím spojených. Věnoval se také problematice ETCS, protože na některá vozidla se prozatím nepodařilo vysoutěžit dodavatele ETCS kvůli přemrštěné ceně. Zmínil se také o možnostech, jak v budoucnu využít hnací vozidla, do kterých se nepočítá s instalací tohoto systému. Velké problémy firmě způsobují rostoucí náklady za elektřinu a naftu a problémy jsou i v opravárenství kvůli zdražování materiálu a náhradních dílů. Další potíže způsobují výluky, které mění vlakotvorbou a omezení na hraničních přechodech, což vyvolává větší potřebu vozů. Firma má nasmlouvaná mnoho obchodních případů, a i přes nedostatek zaměstnanců „svaté trojice“, což jsou strojvedoucí, posunovači (vedoucí posunu) a vozmistři, se ČD Cargo daří plnit uzavřené zakázky.

opatření pro ekonomičtější a rychlejší přepravu. Dopravci investují do vozidel a pro rentabilitu je potřeba denní oběh min. 700 km.

Po proslovu předsedy představenstva se v diskusi na něho sesypalo množství dotazů týkajících se především provozu lokomotiv a vozby vlaků. Také se probírala práce dispečerského aparátu kvůli využívání pracovní doby strojvedoucích a délky jejich směn. Uvažuje se o možnosti instalace malých agregátů na 742.7, či duální 744, kvůli úspoře nafty. To je možné až po schválení nového typu. Řeší se mj. možnost využití lokomotiv řady 242 od ČD a také úklid stanovišť na pronajatých HV je problémem. Mezi ostatními dopravci máme špatný kredit z tohoto důvodu. Při jednání jsme navrhovali posílení dispečerů, kteří jsou zavaleni prací a nestíhají komunikovat se strojvůdci. Shodli jsme se, že problémy je potřeba řešit. Máme navrhnout, ale nenadávat.

Knihy pravidel

O přestávce se hodně diskutovalo a kolegové, zástupci různých ZO FSČR, kladně hodnotili účast inženýra Tótha na tomto jednání i široký záběr témat, o kterých hovořil. Poté se slova ujal David Votroubek a probírala se pro strojvedoucí důležitá témata, jako například připravovaná kniha pravidel strojvedoucích, o které pojednává článek 4.2.1.2.1 Prováděcího nařízení komise (EU) 2019/773. První vydání od SŽ bylo jen soupisem norem a předpisů.

ČD Cargo vytváří aplikaci, na které se podílejí i kolegové strojvůdci.

Navrhovat, nenadávat

Dále Tomáš Tóth informoval o připravované páté konferenci ŽESNADu (Sdružení nákladních železničních dopravců České republiky), kterého je ČD Cargo členem a zároveň je členem předsednictva tohoto sdružení. Také nastínil některá témata, která se na konferenci budou projednávat, hlavně



Atmosféru jednání zachytil Pavel Holeček

Návštívili jsme výstavu dopravy Veletržní dny v Brně

Francouzský vysokorychlostní vlak TGV byl největším lákadlem expozice Správy železnic na veletrhu Rail Business Days ve dnech 7. až 9. června na brněnském výstavišti. Delegace Prezidia FSČR v čele s prezidentem Federace Jaroslavem Vondrovicem akci navštívila.

Francouzská vysokorychlostní jednotka TGV přijela do Česka přes Německo, nejprve se představila veřejnosti na pražském hlavním nádraží, pak v areálu brněnského výstaviště, kde si ji mohli tři dny návštěvníci prohlédnout. V průběhu konání akce posloužila také k prezentaci francouzských drah SNCF a projektu Rychlých spojení v naší republice. Na přepravě soupravy po českém území Správa železnic spolupracovala s dopravcem ČD Cargo. TGV po kolejích České republiky přepravovala vícesystémová lokomotiva Siemens Vectron v barvách Správy železnic. Tato lokomotiva byla rovněž vystavena na brněnském veletrhu.

Vectron totiž slouží nejen jako hnací vozidlo, ale také jako diagnostický vůz. Dokáže komplexně vyhodnocovat

činnost zabezpečovače ETCS. Jeho úkolem je dále vozba diagnostických vozů pro měření trakčního vedení, kontrolu rádiového provozu nebo vozidel pro měření železničního svršku.

V rámci expozice Správy železnic bylo v Brně představeno i speciální diagnostické vozidlo MVŽSv2. Nejmodernější měřicí vůz se využívá pro diagnostiku železničního svršku při rychlostech až 200 km/h. Dokáže vyhodnotit ojetí kolejnic, profil šterkového lože nebo osové vzdálenosti vedlejších kolejí s kontrolou průřezného průřezu. Umí také pořizovat fotografie, a to každých 20 metrů. Vůz představuje novou úroveň diagnostiky na českých kolejích. Je doslova prošívaný nejmodernějšími technologiemi.

(red)



Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic s Jiřím Šafaříkem, členem Prezidia FSČR se také pozdravili s šéfem ČD Cargo Tomášem Tóthem.

Foto Martin Ježek

V aplikaci budou návody HV, předpisy, interní pravidla, řešení MU a toto již bude instalováno do nových tabletů. Dále se diskutovalo o Elektronickém provozním záznamu (Opatření č. 03/2022 Provozního ředitele) a ověřovacím provozu aplikace ASC s nadstavbou EPZ. Je možná úprava konce směny a zadání přesčasové práce, ale je potřeba kontrolovat předvyplněné údaje a úpravy hodnotitele. Na případné problémy je třeba psát hlášení.

Komiksově rozkazy

Dalším neméně důležitým tématem jednání byla prezentace Metodické pomůcky (SŽ SR 101) k používání tzv. komiksových rozkazů Správy železnic, kde jednotlivé symboly nahrazují text v písemných rozkazech. Podle takové pomůcky by se měly stát písemné rozkazy pro strojvedoucí přehlednějšími a srozumitelnějšími.

Nemalou pozornost věnovali účast-

níci rokování probíhajícím školením a přezkouškám z nového předpisu SŽ D1 a problémům na pracovních s tím spojených. Tento bod programu byl posléze přesunut na druhý den jednání, kdy příslušné dotazy mohla zodpovědět personální ředitelka ČD Cargo Aneta Míklášová.

Předposledním bodem prvního jednání dne byla problematika služebních batohů a tabletů. Jak řekl Jiří Šafařík, momentálně se s výměnou poškozených nebo provozem unavených batohů nepočítá. Pro ČDC je to prý drahá záležitost a momentálně není na pořadu dne. Zde požadujeme nastavit vynášení dobu a také úpravu normy na hygienické prostředky (vlhčené ubrousky místo solviny). Podle D. Votrubka jsou údajně nové služební tablety na cestě od výrobce a snad ještě v létě budou strojvedoucím ČDC postupně vyměňovány.

(pokračování na straně 2)

Prezident Vondrovic vyslovil návrhy na odstranění nedostatků Zástupci ALE v Praze

Ve dnech 9. až 11. května měla Federace strojvůdců ČR čest hostit zasedání výkonného předsednictva ALE, tedy Autonomní unie strojvůdců Evropy. Jednala zde také revizní komise ALE, jejímiž členy jsou Jaroslav Vincour a Diego Martín Fernández.

Za ALE jsme v u nás uvítali jejího prezidenta Juana Jesúse Fraileho, viceprezidenty Leszka Mieteka a Pietra Serbassioho, členem delegace byl také pokladník Alejandro Martínez Treceno. K návštěvě došlo na základě dohody z posledního zasedání předsednictva ALE, které se konalo v lednu letošního roku z důvodu dozrávajících pandemií Covid 19 opět virtuální formou.

Všechna plánovaná jednání proběhla v prostorech FSČR na Nákladovém nádraží Žižkov, a tak z praktických důvodů byl pro ubytování hostů zvolen

blízký hotel Olšanka. V odpoledních hodinách 9. května se uskutečnila revize finančních prostředků a příslušných dokumentů, 10. května pak vlastní uzavřené zasedání výkonného předsednictva. Po jeho skončení pokračovalo jednání v širším formátu za účasti členů prezidia FSČR. Na něm prezident FSČR Jaroslav Vondrovic prezentoval činnost naší organizace za uplynulé období od posledního zasedání předsednictva ALE. Součástí jeho vystoupení však byla i kritika některých organizačních nedostatků při řízení chodu ALE.

Pak přednesl návrhy na zlepšení stávajícího stavu. V diskusi se mimo jiné řešila problematika celoevropské finanční krize zapříčiněná Covid 19 i válečným konfliktem na Ukrajině a dále též možnosti spolupráce s druhou mezinárodní odborovou organizací ETF při prosazování vyšších bezpečnostních standardů v železniční dopravě v rámci EU.

Po ukončení oficiální části programu byla pro naše zahraniční kolegy připravena prohlídka Prahy zakončená společnou večeří. Po organizační stránce se do zajištění zdárného průběhu akce zapojili členové prezidia i naši zaměstnanci. Velký dík patří Andree Vlachovské, manželce kolegy Pavla Semeckého, která nejen že celý průběh návštěvy za stranu FSČR výborně

tlumočila a stejně tak se zhostila role průvodkyně našich hostů po pražských památkách. Dopoledne se pak ještě uskutečnila schůzka prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovice s prezidentem sesterské polské organizace ZMZ Leszkiem Mietkem, který z pozice viceprezidenta ALE náš region zastupuje. Na konec zasedání prezident FSČR Jaroslav Vondrovic uvedl: „Věřím, že Federace strojvůdců ČR byla důstojným hostitelem této významné

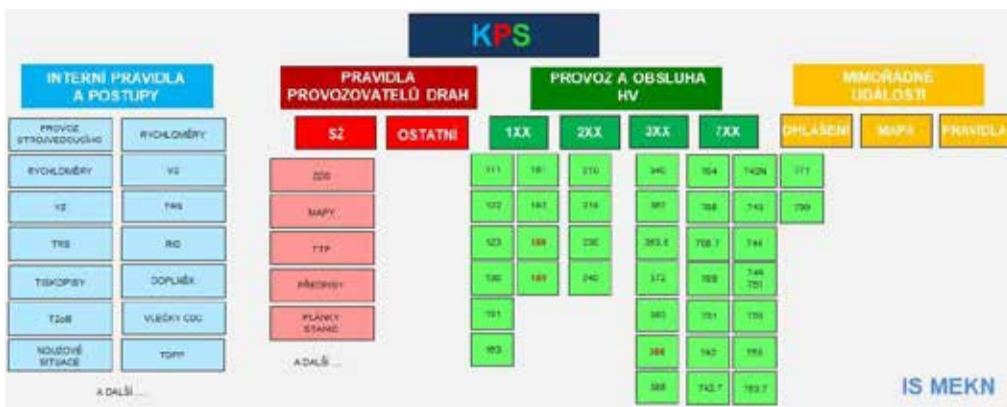


Zleva Pavel Semecký, Jiří Šafařík, Vincenzo Multari, Pietro Serbassi, Leszek Mietek – viceprezident ALE Polsko, Joanna Uniejewska -překladatelka Polsko, Juan Jesús García Fraile – prezident ALE Španělsko, Andrea Vlachovská, Jaroslav Vondrovic, Jaroslav Vincour, Alejandro Martínez- sekretariát Španělsko, Diego Martín Fernández -Španělsko.

akce a že probíraná témata a závěry z nich, ať už při oficiálním, tak i neoficiálním jednání, padnou na úrodnou půdu a stanou se inspirací pro další činnost. Autonomní odborové organizace strojvůdců Evropy, již jsme dlouholetými a významnými členy.“ (red)

ČD Cargo představuje Knihu pravidel strojevodoucích Strojvůdcům na míru

V ČD Cargo (CDC) vznikl prestižní projekt Kniha pravidel strojevodoucích. Jeho autora a koordinátora Vladimíra Hybranta jsme požádali, aby KPS představil.



Letošní rok přinese i pro strojevodoucí CDC několik změn. Kromě zcela nového vydání předpisu SŽ D1 a výměny tabletů jako služební pomůcky čeká strojevodoucí zejména inovace v elektronizaci některých činností. Patří mezi ně elektronická evidence rychloměrných proužků, provozního záznamu a (mobilní) knihy normálií (MEKN). Součástí elektronické knihy normálií bude i Kniha pravidel strojevodoucího zkrácení KPS.

Čtyři skupiny

Strojevodoucí tvoří nejpočetnější skupinu našich zaměstnanců, kteří k výkonu své profese potřebují neuvěřitelné množství informací. Ty do současné doby byly doslova roztroušeny do mnoha míst a pro strojevodoucí nebylo vždy snadné potřebnou informaci vyhledat. Nyní se však blíží k lepší čase a na scénu přichází ambiciózní projekt KPS, který je i jednou z podmínek evropského nařízení 2019/773.

Nyní tedy představujeme projekt KPS, vytvářený řadovými strojevodoucími CDC pro ostatní kolegy, kterým je projekt doslova ušit přímo na míru. Aplikace je podsystémem MEKN z důvodu možnosti prokazatelného seznámení. Základní kostra je rozdělena do čtyř skupin:

- * Interní pravidla a postupy
- * Pravidla provozovatelů drah
- * Provoz a obsluha hnacích vozidel (HV)
- * Mimořádné události (MU).

Tyto skupiny jsou dále členěny na díle dokumentů a odkazy dle specifikace. Aplikace v tabletu umožní strojevodoucí během několika sekund vyhledání potřebné informace. Navržená struktura je jednoduchá

a intuitivní, jak ukazuje obrázek výše.

Skupina „Interní pravidla a postupy“ je souborem dokumentů zaměřených zejména na interní předpisové znalosti. Na rozdíl od kompletního vydání předpisu pro všechny profese na ČDC, je konkrétní dokument naprosto padnoucím střevcem popelce, tedy informace potřebné pouze pro strojevodoucího. Například dokument „Vlakové zabezpečovače“ (VZ) obsahuje všechny povinnosti strojevodoucího ve vztahu k provozu a obsluze VZ a současně jsou zde návody pro obsluhu všech typů používaných zabezpečovačů u ČDC. Všechny dokumenty jsou doplněny o obrázky v nadstandardní grafické podobě.

Druhá skupina je zaměřena na pomůcky poskytované provozovatelem drah, v našem případě jde především o SŽ s.o. Tato část bude tvořena z větší části přímými odkazy na konkrétní problematiku. Nejde sice o ideální stav, ale nutno uvést, že dokumenty na Správě železnic podléhají

častým změnám a aktualizacím. Až bude obsah KPS naplněn, jistě zaměříme větší pozornost na optimalizaci této části.

Skupina „Provoz a obsluha hnacích vozidel“ tvoří unifikované návody všech řad HV ve vlastnictví ČDC a HV mimo vlastní ČDC, na kterých jezdí naši strojevodoucí. Kromě jednotnosti těchto návodů, jejichž stejnou kostrou je 9 kapitol, je systém na principu „Check

(list“ (standardně v letectví). Pokud se strojevodoucí budou zásadami řídit, usnadní to práci a eliminování poškození HV zejména při přepravách těchto vozidel. Poslední skupinu tvoří „MU“, kterých se všichni snažíme vyvarovat. To však není zcela možné u práce, kde jste pořád v pohybu. Strojvodoucímu bude pro takové případy rychle k dispozici: mapa obvodů D-VS, ohlašovací plán MU a dokument základních podmínek při vzniku nehody.

Grafika dokumentů

Více slov si zaslouží i filozofie zpracování grafiky dokumentů. Na ty je kladen enormní důraz. Obecně platí, že jeden obrázek má hodnotu i několika stran textu, přičemž jeho otisk v paměti zůstává výrazně zanesen. Zvyšuje se tím efektivita učení a snadnější vysvětlení problematiky. V obtížných situacích provozu usnadní správné rozhodování, která je u této profese často nezbytností. Proto je z naší strany kladen důraz na identickou tvorbu prvků HV. Nespokojili jsme se pouze s vytvořením fotografií a popisů k ní. Naši filozofie je přesná grafika s umístěním popisu k danému zařízení, její částí nebo jen přepínači se všemi polohami a funkcemi. Strojvodoucímu se dostává v tomto směru jedinečná podoba, která bez pochyby přesahuje hranice dosud vytvořených pomůcek nejen v rámci ČDC.

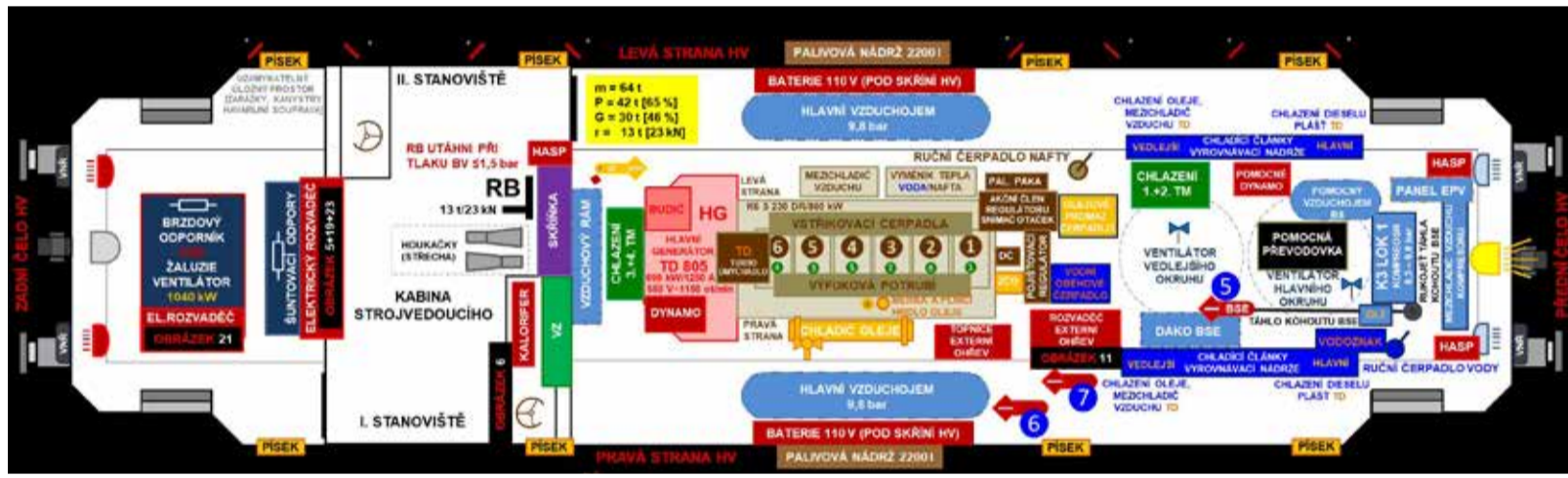
Jednotlivé dokumenty budou umožňovat rychlé vyhledávání pomocí klíčových slov. U dokumentů s obsahem bude přechod na vybranou kapitolu umožněn jedním klikem (dotekem) v obsahu, což přispěje ke zkrácení doby k získání

1. Podmínky dokumentu
2. Technické údaje
3. Prohlídka technického stavu
4. Zprovoznění
5. Provoz a obsluha
6. Vícenásobné řízení
7. Odstavení
8. Přeprava
9. Závady a jejich odstranění

hledaných informací.

V současné době se na aktivní tvorbě dokumentů podílí desítky členů KPS. Tvorba dokumentů je náročná a zejména návody na HV vyžadují odborníka na provoz HV vzaté. Budou-li optimista, zvládneme do léta vydat 15 návodů HV, ale pořád dalších 25 čeká na své zpracovatele. Proto bychom přivítali, kdyby se z řad strojevodoucích našli kolegové, kteří budou ochotni naskočit do expresního vlaku KPS a některou z řad zpracovat. Současný tým KPS má sice potenciál, ale množství zadaných úkolů ve stanoveném čase je však příliš velkým soustem pro pár srdcařů.

Za tým KPS Vlastimil Hybrant



Setkání ZO Federace strojevodců České republiky segmentu nákladní železniční dopravy Pardubické jednání se vydařilo

(dokončení ze strany 1)

Změny v KV3 - B - 2010

Řešily se také škody způsobené při provozování tabletů, jako např. vyložené konektory nebo rozbitá skla displejů a jejich opravy a finanční náhrady. Za tři roky používání služebních tabletů nebyly celkové škody v rozsahu, který by se vymykal běžným zvyklostem. Cena nového tabletu bude cca 7 200 Kč a jen pro informaci čtenářům, dle toho, co jsme se dozvěděli se cena provedené výměny displeje blíží ceně nového tabletu.

V závěru prvního dne jsme se od Davida Votroubka také dozvěděli, že změnu doznává předpis KV3 - B - 2010. Povoluje Trvalé zprávy o brzdění pro Lv vlaky, po kterých strojevodoucí ČDC touží již delší dobu. Do elektronické knihy předávky (EKP) musí strojevodoucí však potvrdit seznámení se s rychlostí a brzdicími procenty. FSCR požaduje, aby toto bylo již připravené v aplikaci EKP. Digitalizaci práce strojevodoucího se bohužel nevyhne, pokrok jde kupředu. Také padla zmínka o nutnosti „ohřívát“ nekovové špalíky při teplotě pod 2°C po určité době jízdy, pro jejich správnou funkci.

Lov na zaměstnance

Dopolední jednání druhého jednání dne předsedl a členů výboru ZO FSCR navštívila personální ředitelka ČD Cargo Aneta Miklášová spolu s vedoucí oddělení sociálního a mzdového ČD Cargo Pavlou

Kreischovou a tajemníkem kanceláře ředitele Josefem Kreischem.

Personální ředitelka pohovořila o složité situaci v náboru nových zaměstnanců do společnosti. Na současném trhu práce se doslova jedná o lov zaměstnanců. Problémy jsou ve všech profesích. Personální oddělení dělá různé nabídky akce nejen na školách, ale i jinde. Nabízí náborové odměny, ale bohužel změny k lepšímu stavu nejsou ze dne na den.

Dále paní magistra Miklášová hovořila o výběrovém řízení na kabinový simulátor pro strojevodoucí ČD Cargo, který se firma rozhodla zakoupit. Strojvodoucí tak budou mít možnost vyzkoušet si různé simulace situací z provozu, včetně případné mimořádné události.

Aneta Miklášová také odpověděla na dotazy spojené se školením a přezkoušením z předpisu SŽ D1. Některé vedoucí pracovníci na PJ či PP zřejmě špatně pochopili dané instrukce jak toto provést. Je nemyslitelné, aby se strojevodoucí v pauze na lokomotivě nebo při Rg jízdě zabýval takovou činností. Doba na studium či přezkoušení by strojevodoucímu měl určit ve směně jeho nadřízený a to je stroj mistr, nebo dispečer. V případě, že ve směně není možno určit potřebný čas na školení, je nutno naplánovat novou směnu na toto školení. Účelem školení přece není jen odklikat v tabletu nějaký text, aby se papírově splnilo. Účelem je skutečné seznámení se změnami v předpisu, který je důležitý pro bezpečnost provozu.

Školení PKS

Slova se poté ujala Pavla Kreischová, která účastníky proškolila z platné PKS a u jednotlivých bodů odpovídala na dotazy. Také hovořila o interní normě ORz - 50 - A - 2021 (Sociální dialog ve společnosti ČD Cargo, a.s.). Tato norma upravuje vzájemné vztahy mezi zaměstnavatelem a odborovými organizacemi včetně plnění úkolů s tím souvisejícími. Jasně a stručně řečeno, je to norma o komunikaci. Dále vysvětlila, jak se vypočítává dovolená (z 52 týdnů) a také, že nově se uvádí v hodinách. Potom hovořila o stravném a stravenkách. Novinkou letošního roku pro zaměstnance pobírající stravenky bude elektronická stravenka. Bude to plastová kartička, na kterou se bude zaměstnancům nahrávat částka hodnoty ceny klasických stravenek. Zjednoduší se tím administrativní a doručování zaměstnancům. Magistra Kreischová vysvětlovala kolegům, kdy mají nárok na příplatek za školování, a že tento příplatek náleží například i za studenta SS, který jede se strojevodoucími na provozní praxi. V takovém případě strojevodoucí napíše do provozního záznamu jméno studenta s poznámkou „praxe škola“.

Dalším důležitým příplatkem pro strojevodoucí je příplatek za flexibilní nástup. Zde paní magistra uváděla několik příkladů pro lepší pochopení. Zkrácené řečeno, k jedné směně v době od 0 do 48 hodin může být přiřazen pouze jeden příplatek a to ten,

který pro zaměstnance výhodnější, i kdyby se v této době nástup nebo konec směny několikrát posouval. Vždy je to ten poslední s vyšší hodnotou v daném časovém intervalu. Jedná-li se v té době od 0 do 48 hodin o dvě samostatné směny, náleží příplatek pro každou směnu zvlášť, i když je to např. součástí jednoho telefonického hovoru.

Příplatek za flexinástup

Také se na jednání řešil důležitý dotaz, zda náleží příplatek za flexibilní nástup při zpoždění a tím za posunutí nástupu. Příklad: Strojvodoucí má 13hodinovou směnu z bodu A do bodu B. V bodě B má naplánovaný odpočinek (spánek) 9 hodin a opět nastupuje na 13hodinovou směnu z bodu B do domovského bodu A. Přijede-li však do bodu B opožděn (Rg) např. o 1,5 hodiny, nemá nárok na příplatek za flexibilní posunutí nástupu na zbývající druhou část pracovního výkonu, i kdyby mu bylo vyhověno v požadavku odpočinku (spánku) 9 hodin, protože dle PKS příl. 1 čl.11.2, je v tomto případě splněna podmínka odpočinku min. 7 hodin. V případě, že do toho bodu B přijede tak pozdě, že by nebyla splněna podmínka odpočinku min. 7 hodin, musí strojevodoucí informovat svého stroj mistra o nemožném dodržení minimální doby odpočinku a ten ve spolupráci s patřičným VS nebo dispečerem mu posune za příplatek nástup na zbývající část směny.

Rg jízdy a délka směny

Také se zde řešily Rg jízdy na školu z jiného místa výkonu práce, než je škola (mezi PP). Příklad: Strojvodoucí z Brna je vyslán do školy v Břeclavi. V tomto případě má nárok na Rg tam i zpátky. Celá ta celková doba se mu započítává jako výkon práce. Rovněž tak má nárok i na případně vzniklé stravné dle bodu 3.7.1.2 (tzv. velký řízek), protože je zařazen ve specifickém zaměstnání dle bodu 2.13 přílohy 1 PKS. Pavla Kreischová také osvětlovala kolegům, co je směna a jaká je její možná délka. Délka směny může být 13 hodin. Je-li na konci směny Rg jízda, může být délka směny maximálně 15 hodin (započítává se do normy). V případě směn delších než 15 hodin, např. z důvodů MU nebo nepředvídatelně prodloužené Rg jízdy je pak třeba důsledně dbát o náležitě prodloužení následného odpočinku. Doba nad 15 hodin pak bude vždy prací přesčas navazující na směnu.

Paní Miklášová i Kreischová poděkovaly kolegům za zvládnutí elektronického zpracování daní u ČDC a ujistily je, že v budoucnu to již jinak nebude. Naše poděkování patří oběma zúčastněným dámám za jejich odpovědi na rozličné dotazy z plynoucí někdy i hlučnější diskuse, a hlavně magistře Kreischové za trpělivost při podrobném vysvětlování některých bodů PKS, včetně různých situací, které mohou nastat v provozu.

Jaromír Ott, Miloš Brunner

Koho by označili za viníka, co myslíte? Dvě pomalé jízdy a jedna pochybnost

Od velké nehody v Chodové Plané se vedly dlouhé diskuse o úrovni informování strojvedoucích při nestandardních situacích na trati. Obzvláště FSČR se snažila, aby se změnil leckdy až bohorovný přístup SŽ k tomuto problému. Dá se říci, že se ledy pohnuly, ale bohužel někde ještě stále mrzne.

Například na trati mezi Českými Budějovicemi a Veselím nad Lužnicí, je pomalá jízda v odb. Dobřejevice. Kromě ní je ještě o pár kilometrů dále pomalá jízda v Chotýčanech. Když se podíváte na znění rozkazu „V“, vidíte, že znění textu k oběma pomalým jízdám je až na názvy a čísla naprosto identické.

V obou případech se jedná o jízdu přes výhybku a část koleje. V Chotýčanech je návěst „Začátek pomalé jízdy“ při jízdě proti hrotu umístěn před výhybkou.

Podle znění předpisu SŽDC D1 čl. 1380, tato návěst příkazuje strojvedoucímu od tohoto návěstidla nepřekročit rychlost pomalé jízdy.

Návěst „Konec pomalé jízdy“ je umístěn v obou směrech větvení výhybky.

Tato návěst podle čl. 1384 upozorňuje strojvedoucího na místo, kde končí pomalá jízda.

V odbočce Dobřejevice je návěst „Začátek pomalé jízdy“ při jízdě proti hrotu také před výhybkou.

Jak je ze snímku zřejmé, umístění návěstí „Konec pomalé jízdy“ je jen v jednom směru rozvětvení, a to u druhé traťové koleje.

Pokud nám předpis D1 příkazuje nepřekročit od návěstí „Začátek pomalé jízdy“ rychlost pomalé jízdy, vystává logická otázka, kam až má strojvedoucí jet, pokud jede po první traťové koleji, kde není návěst „Konec pomalé jízdy“? Má se snad domnívat, že v tomto případě platí pomalá jen při jízdě na druhou traťovou kolej? Kolik už bylo na železnici nehod jen proto, že se někdo něco domníval!

A aby se předešlo pochybnostem, od toho má SŽ ve svém předpisu D1 čl. 629:

Je-li nutno vyjádřit, pro kterou z navazujících tratí (kolejí) platí návěstidlo, umístěné před rozvětvením tratí (kolejí), musí být toto návěstidlo doplněno směrovou šipkou. Směrová šipka může být umístěna bezprostředně pod nebo nad návěstidlem, popř. i vedle návěstidla vpravo.

Požádal jsem formou „Hlášení strojvedoucího“ o nápravu tohoto stavu. A to dosazením chybějícího označení „Konec pomalé jízdy“ v první traťové koleji. Anebo dosazením směrové šipky doprava na začátku pomalé



V Chotýčanech je návěst „Začátek pomalé jízdy“ při jízdě proti hrotu umístěn před výhybkou.



Návěst „Konec pomalé jízdy“ je umístěn v obou směrech větvení výhybky.



V odbočce Dobřejevice je návěst „Začátek pomalé jízdy“ při jízdě proti hrotu také před výhybkou.



Jak je však vidět, umístění návěstí „Konec pomalé jízdy“ je jen v jednom směru rozvětvení, a to u druhé traťové koleje.

jízdy a upřesněním v rozkazu „V“, že pomalá jízda platí jen pro jízdu na druhou traťovou kolej. Hlášení jsem psal 30.3. večer a 8.4. ráno mi přišla tato odpověď:

Dobrý den, zasílám vyjádření Správy železnic, státní organizace OR Plzeň: dle vyjádření ST České Budějovice je pomalá jízda v odbočce Dobřejevice správně označená návěstidly. Zpracování vlaků je v současné době prováděno podle zaváděcí depeše ze dne 31. 3. 2022, kde je uvedeno, že PJ je v

koleji č. 2 přes výhybku č. 1.

A je to. Tak nevím, jestli se nad mým hlášením ze strany SŽ vůbec někdo aspoň trochu zamyslel. Bohužel dnes se řeší vše přes počítače a naprosto anonymně někde putují jedničky a nuly. Dřív v takovémto případě stačilo zajít za zodpovědným pracovníkem v depu. Ten buď člověku řekl, že nemá pravdu a pokud byl trochu škodolibý, tak to pustil mezi lid a vy jste byli chvíli v domovské jednotce za troubu. Anebo pochopil a uznal vaše argumenty, vzal do ruky telefon a během pár minut bylo

vše vyřešeno a vy jste většinou už druhý den na trati viděli nápravu. Dnes nevíme, jsem trouba? Anebo mám pravdu a pokud ano co dál? Nemůžu se stále zbavit pochybnosti. Co kdyby místo 60 km/h tam bylo třeba jen 10 km/h a já do odbočky jel navěstěných 60 (protože jsem se domníval že...) a na té výhybce vypadl? Koho by asi tak označili za viníka, co myslíte? Mrzí mě, že SŽ stále ještě někde zachovává bohorovný přístup, my to máme dobře a neotravujte.

Text a foto Jiří Hron

Kalendář na rok 2023

Stejně jako v předchozích letech nabízí FSČR nástěnné a stolní kalendáře na rok 2023 s fotografiemi vybranými výhradně pro členy naší profesní odborové organizace. Snímky přinášejí záběry nejen z moderní motorové a elektrické trakce, ale i z parního provozu na naší železnici

Stejně jako v minulosti každá základní organizace FSČR obdrží i letos zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Všechny další výtisky je nutné včas objednat! Proto neváhejte, celkový náklad vyrobených kusů kalendářů bude stanoven na základě vašich závazných objednávek.

Výbory ZO si mohou kalendáře pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu výhodně objednat za podmínky finanční spoluúčasti: * u stolního kalendáře 45 Kč (1 kus), * u nástěnného kalendáře 95 Kč (1 kus).

Zájemci si mohou kalendáře objednat výhradně prostřednictvím některé ze ZO FSČR.

Objednávky jednotlivců nelze adresovat přímo Prezidiu FSČR nebo Tiskovému středisku. Výdej objednaných kalendářů se uskuteční jen v ZO,

kde byly kalendáře objednány.

Závazné hromadné objednávky poslouží základní organizace na Prezidium FSČR nejlépe na e-mailovou adresu analytik@fscr.cz. **Objednávky je nutné poslat nejpozději do pondělí 4. července 2022. Na objednávky zasláné po tomto datu již nebude možné brát zřetel.**

Nabídka objednávky kalendářových vložek a obalů na rok 2023

Výrobu a distribuci kalendářových vložek a obalů s logem FSČR na rok 2023 zajišťuje FS Oblast Plzeň. Objednávky posílejte, prosím, elektronickou formou nejdříve do 31.července 2022 na e-mailovou adresu pepabock@centrum.cz. Z důvodu jednodušší distribuce vložek a obalů na jednotlivé ZO FS (na podzimních Radách předsedů oblastí) žádáme všechny zájemce o včasné podání objednávek. Cena je tentokrát výrobcem stanovena na 27,- Kč/ks za vložku a 220,- Kč/ks za obal. Objednávkám doručeným po stanoveném termínu nebude možné vyhovět z důvodu doby potřebné k výrobě.

(red)

Konec seřazovacích nádraží?

Rozvoj silniční kamionové dopravy vedl k tomu, že v mnoha kdysi typických „železničních městech“, jako jsou Lehrter, Rheine, Betzdorf, Weil am Rhein v Německu, Amersfoort v Nizozemsku, Mechelen v Belgii, Aulnoye ve Francii, Mestre v Itálii nebo Altoona v USA, došlo k uzavření seřadovacích nádraží.

Stalo se tak i v některých metropolitních, jako je Kodaň, Amsterdam, Brusel, Řím, Madrid, Montreal, Boston nebo Washington. Na některých seřadovacích nádražích, která měla několik spádovišť, bylo to větší odstaveno a menší zachováno, například ve Frankfurtu nad Mohanem, v Praze nebo v Ruse v Bulharsku. Podobně k tomu došlo v Azerbájdžánu, kde ze dvou tam vybudovaných seřadovacích nádraží bylo uzavřeno větší a modernější stanice Širvan u Sumqayıtu, zatímco menší stanice Biləcəri u Baku zůstalo v provozu.

Otázkou pro většinu provozovatelů bylo a je - co s nimi? Bývalá seřadovací nádraží byla někdy přestavována na kontejnerová nádraží nebo na vlečky pro osobní vlaky. Většinou po vyřazení z provozu dojde k redukci počtu kolejí a odstranění zařízení spádovišť.

Slouží pak pro místní provoz nebo pro odstavování nákladních a osobních vozů. Později často dochází k jejich úplné likvidaci. V Německu tak dopadlo v roce 1986 kdysi druhé největší seřadovací nádraží v Hohenbudbergu. Ponechat nevyužitá seřadovací nádraží jako technickou památku je nereálné

z důvodu vysokých nákladů na jejich provoz zejména z hlediska jejich prostorové velikosti. Seřadovací nádraží tak mizí, jako kdysi důležitá součást hospodářského života a kulturní krajiny mnoha významných center železniční dopravy.

Josef Schrötter

Ilustrační foto wiki



Mělo by se docílit toho, aby byli všichni ohodnoceni spravedlivě

„Rozkastování“ strojmistřů

Vážení představitelé Prezidia FSČR, vážení předsedové základních organizací, milí členové. Rozhodl jsem se také premiérově přispět tímto svým článkem do našich odborových novin a to rovnou „žhavým“ tématem, které jsem si vzal tzv. na starost a které momentálně, zejména v Praze,

Od letošního 1. února došlo (omlouvám se za výraz) k ROZKASTOVÁNÍ STROJMISTRŮ na ty, kteří zůstali ve 12. platové třídě a na ty, kteří nově dostali přiznanou 13. platovou třídu. Konkrétně strojmistři personální si doslova vytáhli „černého Petra“ v podobě nižší, tedy 12. platové třídy. Strojmistři strojový povýšili na 13. platovou třídu. A to se strojmistři v celé ČR, nejen ti v Praze, těšili a doufali několik let ve vyšší platovou třídu!

Podotýkám, že v celé ČR pracuje v této profesi 144 pracovníků, z toho 71 personálních a 73 strojových. V Praze je přitom pracoviště personálních pouze jedno, a to na Hlavním nádraží (PHN) o počtu 12 pracovních míst a zbylé tři pracoviště (VRŠ, ONJ, LIBEŇ) jsou pracoviště 16 strojových strojmistřů.

V tomto článku chci ubezpečit, a to zejména strojové strojmistři, že nechci v žádném případě

docílit toho, aby jim byla 13. platová třída odebrána, chceme pouze spravedlivé ohodnocení, tj. pro všechny strojmistři stejnou platovou třídu! Toto „rozkastování“ povede pouze k napětí na pracovištích strojmistřů a k demotivaci strojmistřů personálních!

Velmi silným argumentem k „narovnání“ této nespravedlnosti je i fakt, že pozice strojmistřů je na tom co se nedostatků zaměstnanců (týče procentuálně hůře než pozice strojvedoucích (alespoň v Praze). A domnívám se, že „fronty za dveřmi“ na pozici personální strojmistřů se nikde netvoří.

Můj další argument, zda má zaměstnavatel v rukou adekvátní lékařský posudek z oboru psychologie, hovoří o tom, že je personální strojmistř méně psychicky náročná profese, než strojmistř strojový zůstal bez reakce, neboť žádný takový neexistuje! A s opakovanou odpovědí, že dle aktualizovaného KATALOGU PRACÍ 2022 má nárok

silně rezonuje nejen mezi zaměstnanci této dotčené profese, ale také na vedení OŘOD STŘED (PRAHA ONJ). Co se vlastně stalo?

na 13. platovou třídu pouze strojový strojmistř zásadně nelze souhlasit, neboť uvedená formulace hovoří jasně i o strojmistřovi, který objednáva a zajišťuje personální obsazení, což prokazatelně zajišťuje právě strojmistř personální!

Alespoň kompenzace

Se zástupci OŘOD STŘED jsme nejdříve já a náš předseda ZO Praha Tonda Sehnal jednali 17. února tohoto roku. Zazněly naše výše uvedené argumenty a byla nám nakonec přislíbena alespoň kompenzace pro personální strojmistři v podobě navýšení osobního ohodnocení o 2.5 %, avšak na 13. platové třídě jsme se nedohodli. Následně se věc také řešila na naší pravidelné schůzi 3. března, kde byl s celou situací seznámen i člen Prezidia Jarda Vincour, který tuto skutečnost stejně tak vnímá jako nespravedlivou. Proto s celou záležitostí seznámil celé Prezidium, které vyvolalo jednání

s OŘOD STŘED na pražském ONJ, kde se koncem dubna velmi bouřlivě jednalo, Jarda Vincour byl opravdu velmi tvrdý a neústupný, za což mu velmi děkuji.

Posledním jednání na toto téma se uskutečnilo se zástupci OŘOD Střed 5. května, kde jsme byli odkázáni na jednání s GR ČD, neboť jejich názor zůstal nezměněn. Přesto jsem zástupcům OŘOD Střed poděkoval za snahu věc řešit a také za dodržení slibu v podobě vyššího osobního ohodnocení, avšak zároveň je ujistil, že budeme dál bojovat proti této „nespravedlnosti“ a stejně tak se i vyjádřil zástupce prezidia Jirka Šafařík, za což srdečně děkujeme celému Prezidiu a taktéž chci poděkovat našemu předsedovi Tondovi Sehnalovi za jeho podporu, a také ostatním členům naší ZO FS Praha!

Daniel Navrátil

Letošní Rail Business Days v Brně - náhrada za Ostravu

Návštěvníky přilákal rychlovlak

Tradiční ostravská výstava Czech Raildays měla loňský rok koronavirovou pauzu a letos rok je zase pro změnu všechno jinak. Pod novým názvem se dějištěm obdobné výstavy stalo brněnské výstaviště. Expozice není samozřejmě zaměřena jen na prezentaci nových či rekonstruovaných hnacích vozidel, ale – jak jistě čtenáři ví, nebo tuší – na všechno, co se kolem drážní dopravy doslova hne a šustne.

V mnoha médiích byl prezentován největší exponát této výstavy. Byla to vysokorychlostní souprava TGV PSE. Ta je již čtyřicet dva let stará a mezi tím samozřejmě prošla několika modernizacemi. V běžném provozu však již nejede. Přesto, nebo spíše, právě proto ji Správa železnic použila jako jednu z „přesvědčovacích metod“, která má napříč českými a moravskými kraji, cestujícím dokázat výhodnost a přínos vysokorychlostních tratí a podpořit tak jejich urychlené budování.

Bombardier v obležení

Ve venkovních prostorách výstaviště jsme návštěvníci viděli prezentaci různé techniky, ať to už byla mechanizace na údržbu tratí, nebo vybavení pro traťové dělníky. Nechyběli samozřejmě hasiči SŽ, opět se zajímavou prezentací novinek z jejich oboru. Diváci této výstavy mohli být lehce zklamaní faktem, že krom již zmíněné soupravy TGV toho v kategorii drážních vozidel k vidění mnoho nebylo. Nemohu samozřejmě nezmínit, že společnost ČD Cargo zde prezentovala lokomotivu Bombardier TRAXX. Ta byla neustále v obležení a mnoho návštěvníků taktéž využilo možnosti prohlédnout si ji zevnitř. Nechci zapomenout ani na lokomotivu Siemens Vectron společnosti SŽ, nebo soupravu Railjet Českých drah. Nicméně trochu bych čekal, že po roční vynucené přestávce si na tuto výstavu najde cestu více výrobců kolejové techniky, kteří by zde prezentovali lokomotivy či ucelené jednotky. Ze zaslechnutých reakcí mnohých návštěvníků výstavy lze

konstatovat jejich citelné zklamání, které souprava TGV rozhodně nemohla napravit.

Co se dělo uvnitř

Ve vnitřních prostorách se prezentovali výrobci všeho, co se kolem lokomotiv a vlaků točí. Velmi zajímavé byly ukázky vysílaček, či informačních systémů. Část vnitřních výstavních prostor vyčleněná pro společnost ČD Cargo byla neustále v obležení studentů dopravních škol a tato společnost se zde – mimo jiné aktivity – zaměřila také na své náborové programy pro nové strojvedoucí.

Vodík a baterie

Součástí výstavy byly také odborné konference. Velmi zajímavou přednášku měl výkonný ředitel společnosti Alstom, Daniel Kurucz. Prezentoval pokroky firmy ve vývoji a zkouškách vozidel poháněných vodíkem, nebo bateriemi. Všechny náklady spojené s provozem těchto vozidel měl ekonomicky velmi dobře propočítané a dokázal jejich provoz porovnávat s vozidly nezávislé trakce, poháněné diesellovými motory. Dle jeho slov a prezentovaných údajů se právě vodíkem poháněná vozidla velmi dobře hodí na tratě, které se pro svůj menší provoz nevyplácí nákladně elektrifikovat. Firma Alstom tato vozidla chce nabízet i pro provoz v České republice.

Evžen Mikolajek



Na horním snímku (1) vidíte rychlovlak TGV, na fotografii č. 2 je delegace FSCR ve složení (zleva) Pavel Semecký, Jaroslav Vondrovic a Jiří Safařík. Vlevo (č. 3) je měřicí vůz pro železniční svrtek Správy železnic. Foto číslo 4 přibližuje stánek věnovaný vysokorychlostním tratím. Snímek 5 nám ukazuje interiér rychlovlaku TGV francouzských drah SNCF. Na předposlední fotografii je zachycen generální ředitel Alstom Dan Kurucz na odborné konferenci, která se na veletrhu také konala a byla věnována alternativnímu pohonu vlaků. Na posledním snímku je podbíječka Unimat 08-275/3S.

Foto Martin Ježek

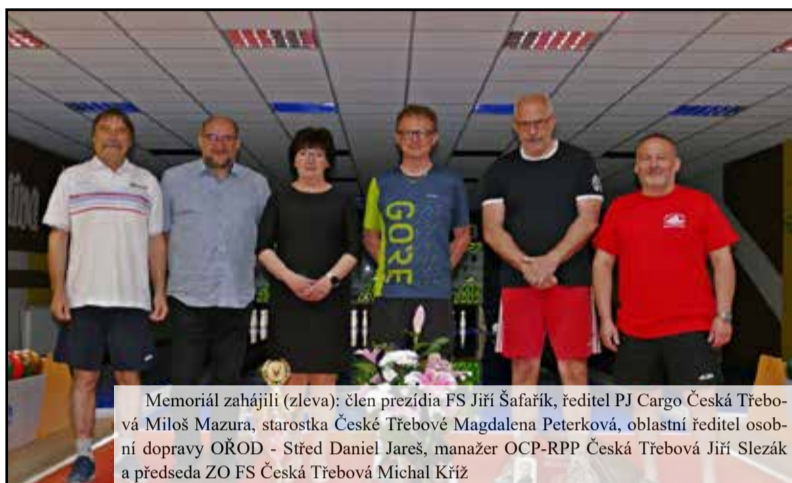


Memoriál Břeti Demela 2022 Ve skvělé atmosféře

Každoroční pietní akt, který se tentokrát u pamětní desky v železniční stanici Moravany konal 16. května, jsme památku našeho za tragických okolností zesnulého kolegy Břeti Demela uctili ve dnech 18. a 19. května také na tradičním, letos již v pořadí 14. Ročníku Memoriálu v kuželkách. Dvoudenního turnaje se zúčastnilo asi 72 soutěžících. V kategorii mužů zvítězil Weiss Roman (CDP - Praha) náhozem 561 kuželek. Na druhém místě Šisťek Petr (CDP - Přerov) náhozem 553 kuželek a na třetím místě Hetych Jiří st. (důchodce ČD) náhozem 545 kuželek. V kategorii žen zvítězila Kořínková

Jana (důchodkyně ČD) náhozem 516 kuželek. Na druhém místě Bulíčková Jitka (CDP Praha) náhozem 497 kuželek a na třetím místě Březinová Jarmila (OŘ - Praha) náhozem 493 kuželek. Děkuji všem soutěžícím za účast na této společensko-sportovní akci a za skvělou atmosféru, v níž se díky jim mohla opět konat. Velký dík ale patří i těm našim kolegům a kolegyním, kteří se podíleli na přípravě a organizaci samotného průběhu celého turnaje, a v neposlední řadě rovněž vzorné obsluze místního baru, která se perfektně postarala o občerstvení nás všech.

Text a foto Michal Kříž



Memoriál zahájili (zleva): člen prezidia FS Jiří Šafařík, ředitel PJ Cargo Česká Třebová Miloš Mazura, starostka České Třebové Magdalena Peterková, oblastní ředitel osobní dopavy OŘOD - Střed Daniel Jareš, manažer OCP-RPP Česká Třebová Jiří Slezák a předseda ZO FS Česká Třebová Michal Kříž



Vítězka v kategorii ženy Jana Kořínková.



Vítěz mezi muži Roman Weiss.

Navázána první přeshraniční spolupráce na trase legendy Vindobona neboli Delfín



Nedávno bylo podepsáno Memorandum o spolupráci mezi německou společností SVT Görlitz GmbH a českým Centrem historických vozidel, specializovanou složkou Českých drah pro péči o historická vozidla a organizování nostalgických jízd. Memorandum zajišťuje dlouhodobou spolupráci v několika oblastech.

Legendární byly historické dálkové linky mezi bývalou NDR a ČSSR, které jezdily jako Karlex nebo Karola do Karlových Varů nebo jako Vindobona přes Prahu do Vídně. Tyto linky budou po opravě německé jednotky SVT v roce 2023 nabízeny pro turistickou a charterovou dopravu. Naše spolupráce je založena na výměně informací o renovaci vozidel „Vindobona“. ČD budou zajišťovat služby dopravce pro jízdy jednotky SVT na území České republiky. V neposlední řadě budou obě strany vzájemně spolupracovat při realizaci turistických nabídek. Cílem je zprovoznění historické Vindobony ČD.

Motorová jednotka SVT 18.16 DR je velmi populární také u českých železničních fanoušků. Vlak byl v Československu symbolem elegantních a výjimečných dálkových expresů a díky cestě za železnou oponu měl neobvyklou image. Pro svůj elegantní design si jednotky SVT 18.16 v Česku vysloužily přezdívku Delfín.

Spolupráce má v budoucnu přispět k evropskému mezinárodnímu porozumění. Proto bude vypracován další marketingový koncept s názvem „Historie Vindobony“, který se v Evropě stane spojovacím prvkem historických vlaků mezinárodní osobní dopavy. partneři. (red)

Jen malá výzva

Vážení čtenáři, chtěl bych vás informovat o vydávání Zájmy strojevodce v nastávající době. V červenci a srpnu budou Zájmy strojevodce vycházet jako dvojčíslo s distribucí koncem měsíce. Od září bychom měli opět pokračovat ve vydávání čtrnáctideníku.

Příspěvy, jejichž práce si v redakci velmi vážíme, protože času nemáme nikdo nazbyt, prosím, aby své materiály posílali vždy první týden v měsíci. Každý názor, článek, komentář i glosa je vítána.

Rád bych také zmínil, že se do časopisu snažím zavést standardní žurnalistická pravidla, což se občas setkává s nepochopením. Rád bych ale poznamenal, že jsem ochoten a schopen hledat kompromis, pokud se při jeho nacházení nevyčlíme z profesionálních mantinelů.

Chystáme mj. také seriál o koničkách strojevodců. Pokud se tedy chcete rozpoředit o svém hobby, nebo poslat tip, kontaktujte redakci na e-mailu zajmystrojvodce@fscr.cz nebo telefonicky na číslo 725 926 633. Ještě jednou - moc děkuji.

Martin Ježek, redaktor Zájmy strojevodce

Společenská rubrika



organizaci jsou pětasedmdesátiletí jubilanti - Václav Beneš (18. 4.) a Václav Vích (31. 5.). Gratulujeme! Sedesátiletí se v ZO FS Louny dožil 15. dubna Josef Cimrman. Vše nejlepší!

V květnu oslavili v ZO FS Pardubice půlkalatě 55. narozeniny náš kolega Tomáš Jelínek a v červnu 65. Karel Starý. Přejeme mnoho štěstí, zdraví a pohody.

Dne 14. května 2022 oslavil své půlkalatě 65. narozeniny jaroměřský strojevodce dnes již na penzi, kolega Pavel Hynek a 16. května 2022 své 70. narozeniny staropacký strojevodce na penzi kolega Vladimír Ryba. Pevně zdraví a životní pohodu do dalších let přejí svým kolegům členové FSCR ZO Trutnov. Brutus.

Dne 13. května 2022 oslavil ve zdraví a pohodě své 75. narozeniny člen FSCR ZO Trutnov, kolega Milan „Mourek“ Fejfar, staropacký strojevodce a stroj-mistr na penzi. Pevně zdraví a stále dobrou náladu mu za všechny kolegy přeje Brutus.

V ZO FS Louny oslavili 85 let pánové Josef Kobsa (16. 3.) a Karel Stejskal (27. 5.) Do příštích let přejeme štěstí a pevné zdraví. V lounské

Ze SLČ Nymburk ČD a. s. odešel 31. května do důchodu náš kolega Miloš Kulhánek. Všichni

členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenost z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel v první červnový den do důchodu náš kolega Jiří Šebor. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

V ZO 107 Ostrava Cargo slaví 4. června 55 let Pavel Doležal. Přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.

V ZO 11 Čerčany slaví pan Petr Marek, místopředseda ZO Čerčany, jubileum 60 let. Narodil se 7. června 1962. Gratulujeme! Pavel Sváda se narodil 26. června a oslavil 70 let. Přejeme zdraví a štěstí!

V ZO 88 Ústí nad Labem oslavil 8. června 50 let Milan Verner. Přejeme mnoho zdraví, štěstí, osobní pohody v práci i osobním životě.

Dne 8 června oslavil své 55. narozeniny Petr „Blondýna“ Kudláček a 26. června také své 55. narozeniny Pavel Černý (oba od ČD). Oslavencům k jejich životním výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojevodců a všichni královéhradečtí kolegové.

V ZO FS. Děčín se v červnu slavila tato výročí: Vladimír Váňa se narodil 10. června 1982 - 40 let. Vše nejlepší! Milan Sagan má své výročí 14. června, slavil 75 let. Pavel Nemček otvíral sekt 22. června, kdy oslavil 50 let.

Dne 19. června oslavil své 50. narozeniny strojevodce ČD a člen chomutovské ZO FS pan Vítězslav Hlad. K tomuto životnímu jubileu mu přejí kamarádi a všichni členové ZO FS Chomutov mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let na zaslouženém odpočinku.

Poslední rozloučení

Dne 8. dubna zemřel ve věku nedožitých 62 let náš havlíčkovbrodský kolega a kamarád, strojevodce v. v. pan Luděk Krupička. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Čest jeho památce.

Dne 13. dubna tragicky zahynul ve věku nedožitých 68 let náš bývalý havlíčkovbrodský kolega, strojevodce v. v. pan Jiří Váňa. Odešel skvělý člověk, světooběžník, sportovec, turista, „dříč“ a především velký kamarád, jehož přítomnost byla vždy velkým darem. Jistě má ve strojevodcovském nebi své místo. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Čest jeho památce.

Hluboce zarmoucení oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega Emil Zat'ko. Zemřel 1. června ve věku 74 let. Věnujme mu tichou vzpomínku. Děkuje výbor a členové ZO FS Nymburk.

