● Kolegové strojvedoucí otevřeně píší o své práci a o tom, jaké podmínky pro ni mají ... str. 1, 2 a 3 ● Informace z jednání zástupců Federace strojvůdců s ministrem dopravy Danem Ťokem ... str. 1 ● Už zase vály větry – a stromy padaly ... str. 1 ● Každá trať a každý výkon má svá specifika ... str. 2 ● O zákonech dobrých i horších – počtvrté ... str. 3 ● Sklenice plná zrníček ... str. 3 ● Pět minut po dvanácté. Už není čas na alibistická a bezzubá řešení ... str. 3 ● Pozvánka na 16. Country ples Posázavského Pacifiku ... str. 4 ●

číslo 6
31. března 2019
ročník 72

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Hon na strojvedoucí? Velmi nebezpečný manévr!

Diskuze o příčinách nedávné série mimořádných událostí na železnici se pomalu ale jistě mění v hon na strojvedoucí. Dokladem toho jsou několikerá aktuální vyjádření zástupců Drážního úřadu, Drážní inspekce, stejně jako některých vrcholných představitelů Správy železniční dopravní cesty či paradoxně i některých dopravců. Týká se to všech, kteří pro různá média bezostyšně prohlašují, že zdrojem vznikajících problémů je například nezodpovědné chování strojvedoucích, kteří ve službě soukromě telefonují, posílají SMS, chatují anebo dokonce hrají počítačové hry.

Profesní odborová organizace Federace strojvůdců České republiky se proti takovým tvrzením ostře ohrazuje. Rádoby senzační výroky jsou jen laciným a ničím nepodloženým klamáním veřejnosti a instituce, které samy mají v popisu své činnosti především garantovat bezpečný a spolehlivý provoz na naší železnici, se tímto pouští na velmi tenký led!

Namísto hledání skutečných příčin současného neuspokojivého stavu, záměrně šíří pouhé domněnky, které ve skutečnosti mají jen odvrátit pozornost od systémových chyb, k nimž ve vztahu k železniční dopravě – a tedy i strojvedoucím, jež patří mezi její nosné provozní profese – docházelo nejen v minulosti, ale bohužel jsme jejich přehlížení svědky i v současnosti.

Tak především je třeba znovu zdůraznit, že telefon a tablet patří k základním služebním pomůckám, které je strojvedoucí v případě provozní potřeby přímo povinen používat při výkonu své profese. Pokud tedy někdo registruje tyto přístroje v rukou našich kolegů, rozhodně to neznamená, že došlo k jejich soukromému zneužití! Lze se divit tomu, že strojvedoucí používají tyto přístroje, když například již zmíněný správce železniční dopravní cesty nevydává sešitové jízdní řády v jiné formě než elektronicky? To má snad strojvedoucí potřebné informace věštit z křišťálové koule?!

A všichni ti, kdož oponují našemu tvrzení, že výkon služby řady našich kolegů, bývá ovlivněn jejich často až chronickou únavou, by si měli uvědomit, co vlastně je její příčinou. Uvědomují si dostatečně například to, v jaké míře se na dráze v posledních letech „optimalizovaly pracovní síly" a jak se to projevilo v stále nových a nových úkonech, jež musí vykonávat právě strojvedoucí? A pro ty, co ještě stále raději netuší, co také může být příčinou zmíněné únavy, zde tedy připomínáme, že takových příčin je vedle dnes bohužel nezbytné přesčasové práce opravdu celá řada.

Nejsou to jen problémy v organizaci železniční provozu, chaos a nekoordinovanost výlukových prací, nebo příliš složité, obsahově nedotažené anebo dokonce v některých pasážích si vzájemně odporující předpisy, ale i zarostlé okolí tratí, kde najít posprejovanou návěst nebo rychlostník, vyžaduje někdy neskutečné úsilí a především pevné nervy! I to je zdrojem postupně přibývající únavy a věřte, že i deziluze mnoha našich kolegů. A to dokonce i těch, kteří tuto svoji práci měli anebo ještě mají rádi. Pochybuje snad někdo, že únavu způsobují také nesčetné (a ruku na srdce – často i zbytečné!) dělené směny anebo nesmyslně sestavené turnusy či tragický stav některých nocleženo, kde naši kolegové mohou spát jen s velkou dávkou sebezapření?

Často se v poslední době také připomíná rozvoj zabezpečovacích zařízení na našich tratích, která pomáhají, aby při zaváhání člověka nedocházelo k fatálním následkům. Jenže realita bývá poněkud jiná. Zatímco u výpravčích tato technika dnes již prakticky garantuje, že nemůže dojít k lidskému pochybení, na hnacích vozidlech (až na výjimky těch nejmodernějších) jejich zejména praktické nasazení do značné míry ustrnulo, a tak odpovědnost v krizových situacích nakonec i nadále zůstává jen na strojvedoucích!

Je realitou, že na současném pracovním trhu strojvedoucích jich už chybí stovky. Pokud ale vedle zpřísnění jejich kontrol dojde i k zavedení dalších nesmyslných represivních opatření, za něž považujeme i zvažované bodovací systémy anebo kamery sledující počínání našich kolegů na stanovištích vozidel, bude to znamenat jen vyvolání nových a především zcela zbytečných stresových situací. A strojvůdců pak logicky bude dále ubývat a jistě ani noví adepti této profese se zrovna nepohrnou!

Federace strojvůdců je připravena vést se všemi institucemi, které mohou přispět k nápravě zde uvedených, ale i dalších nedostatků, dialog. Vždyť nám, kteří jsme vždy doslova v první linii, velmi záleží na tom, aby k mimořádným událostem na železnici nedocházelo. Současnému honu na strojvedoucí však nebudeme mlčky přihlížet!

Libor Poláček

Ministr Ťok se seznámil s návrhy a požadavky naší odborové organizace

Profesní odborová organizace Federace strojvůdců České republiky má mimořádný zájem na řešení dlouhodobých problémů, jež se podle našeho názoru zásadním způsobem podílejí na vzniku mimořádných událostí na železnici. Proto prezident FSČR Jaroslav Vondrovic přijal pozvání ministra dopravy Dana Ťoka, aby 8. března společně debatovali nejen o jejich příčinách, ale zejména se dohodli na hledání cest, jež mohou vést k nápravě. Ministr Ťok na schůzce, které se za naši odborovou centrálu zúčastnil také viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, vyslechl názory strojvůdců a ztotožnil se s návrhem, aby byla brzy přijata řešení, jež budou nejen dlouhodobá, ale především systémová.

Prvním důležitým krokem bude ministrem dopravy svolané jednání, na němž se za účasti Federace strojvůdců sejdou vrcholní představitelé státních orgánů, jež mají železniční dopravu a její bezpečnost ve své gesci. Představitelé Drážního úřadu, Drážní inspekce, ale i Správy železniční dopravní cesty, příslušného odboru Ministerstva dopravy ČR a společně s nimi i zástupci managementu Českých drah. Bude tak nabídnuta možnost nejen konfrontace názorů, ale především hledání efektivního řešení.

Ministr dopravy požádal představitele FSČR, aby apelovali na své kolegy a vyzvali je, aby zvláště vzhledem k současné napjaté situaci věnovali zvýšenou pozornost výkonu své služby. V diskuzi s představiteli naší odborové organizace již také mimo jiné podpořil myšlenku obnovy železničního školství, jež bude po letech konečně znovu odborně připravovat budoucí adepty strojvůdcovské profese.

Zástupci Federace strojvůdců využili příležitosti, aby i na této schůzce zdůraznili své odmítavé stanovisko k úvaze o zavedení bodového systému strojvedoucích. Naše odborová organizace se ale nebude bránit případnému zavedení centrální evidence mimořádných událostí, tedy zahrnující strojvedoucí opravdu všech dopravců na železnici, jež umožní získat aktuální přehled o situaci v oblasti bezpečnosti železniční dopravy.

Libor Poláček

O čem už se ale nepíše ani nemluví

V několika březnových dnech a nocích meteorologům opět vyšla jejich předpověď a silný vítr vál napříč republikou. A to, co nám na tom vadí nejvíce – vyvracel stromy, kterých je kolem tratí někdy více než dost. A jaký je postup provozovatele dráhy? Mám psát alibistický? Mám dál štvát kolegy, někdy již tak dost popuzené?... Postup je přece přesně předpisový. Tak tedy jeď, opatrně, velmi opatrně tak, ať se nic nestane…Velmi zjednodušeně napsáno….

A tak mám před sebou seznam několika desítek strojvedoucích, kteří zodpovědným, rozhodným a velmi profesionálním přístupem zabránili mnohatisícovým či snad i milionovým škodám, zabránili zraněním svým i našich cestujících. Předpokládám, že tento přístup bude naším zaměstnavatelem na straně jedné patřičně oceněn, na straně druhé budeme podpořeni v jednom z našich požadavků převedení většího dílu zodpovědnosti tam, kam podle nás patří.

V podstatě denně jsme kontaktováni různými médii s žádostmi o další informaci, senzaci, proč se nám tak v poslední době nedaří. Tady ji tedy máte…Tato glosa ale pro média není zajímavá, protože se vlastně nic zvláštního, co by stálo za zaznamenání, nestalo.

BOHUŽEL? anebo BOHUDÍK?!

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Zabránil nehodě!

Ve čtvrtek 14. února v 5:37 hod. při vedení vlaku R 901 zpozoroval strojvedoucí Pavel Jílek z OCP Východ, PP Brno hl. n. v železniční stanici Šlapanice jízdu osobního vlaku Os 4103 proti návěsti Stůj. Na tuto situaci bleskurychle reagoval použitím rychločinného brzdění a zastavil cca 80 metrů před místem možného střetu. Díky jeho předvídavému jednání nedošlo k závažné nehodě s následky na životech a zdraví přepravovaných osob i doprovodu vlaků. Za příkladný výkon služby patří našemu kolegovi vyslovení vysokého uznání.

U řady mimořádných událostí „asistuje" zbytečný spěch. Už jeden z moudrých Římanů, Ovidius (43 př. n. l. – asi 18 n. l.), významný básník, ve svém díle Kalendář uvedl, že *„...Malá zdržení mívají někdy velké výhody..."* Uvědomte si tuto starou moudrost zvláště při mimořádnostech v dopravě, výlukách a také při povětrnostních anomáliích. A zejména před podepsáním dlouhých a nepřehledných rozkazů „V" ve výchozích i nácestných stanicích. Spěch je v těchto případech velmi špatným rádcem!

Vladimír Selucký

Jedenáctého března se konalo jednání rady předsedů základních organizací Oblasti FS Olomouc. Foto: Evžen Mikolajek

Svolána celostátní rada předsedů

Na 28. března bylo do společenského sálu pražského hotelu Ariston svoláno jednání **celostátní rady předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky**. O průběhu a výsledcích tohoto vrcholného rokování naší samostatné profesní odborové organizace budete podrobněji informováni v příštím vydání Zájmů strojvůdce.

Z jednání rady Oblasti FS Olomouc

V Olomouci se 11. března sešli zástupci této oblasti na pravidelném jednání rady předsedů základních organizací, které řídil viceprezident FSČR Jaroslav Vincour. Za prezidium se dále účastnili členové tohoto orgánu David Votroubek, Pavel Slánský a Josef Bock. Jako hosté byli přítomni právníci FSČR Gustav Valenz a Jana Vargová, předseda ústřední revizní komise FSČR Jiří Hajný a vedoucí oddělení BOZP Josef Daněk.

V úvodu vystoupil kolega Jaroslav Vincour s rozborem plnění usnesení z minulého jednání zástupců Olomoucké oblasti. Poté se ještě podrobněji zabýval některými otázkami souvisejícími s aktuálně platnou podnikovou kolektivní smlouvou ČD.

Kolega David Votroubek věnoval pozornost PKS ČD Cargo a taktéž informoval o různých vyjednáváních, jichž se účastnili představitelé naší profesní odborové organizace.

Centrální sociální fond u ČD Cargo nabízí **pomoc pro zaměstnance, jimž hrozí ztráta zdravotní způsobilosti**. Z tohoto fondu může žádat o **příspěvek na operační zákrok**, a to až v hodnotě 30 tisíc Kč! K tomuto čerpání je ale třeba doložit potvrzení od lékaře. FSČR k tomu poslala do všech základních organizací informace, a tak věnujte této problematice zvýšenou pozornost!

Vyúčtování příspěvků na chod základních organizací je třeba provést dvakrát do roka. Jednou do konce listopadu, podruhé do konce ledna. Je k tomu třeba připravit vyplněný vyúčtovací formulář a kopie účtů. Neposílejte tedy originály!

Viceprezident Jaroslav Vincour přednesl informace o činnosti prezidia. V současné době jeho členové intenzivně věnují problematice zvýšeného počtu mimořádných událostí na železnici. FSČR v této souvislosti dlouhodobě podporuje monitoring licencí strojvedoucích. I vlivem dění v uplynulých týdnech to vypadá, že státní legislativa bude tento a podobné kroky vnímat a přijímat příznivěji než v minulosti. V některých evropských státech tento institut monitoringu již úspěšně funguje. Členové prezidia by měli o těchto návrzích ještě jednat i s ministrem dopravy Danem Ťokem. Mezi přítomnými se k této problematice rozvinula široká diskuze. Návrhů na řešení je sice mnoho, je ale těžké přijmout nějaké generální východisko z nyní tak nepříjemné situace.

Kolega Jiří Hajný informoval o letošních jednáních vedených s Hasičskou vzájemnou pojišťovnou a taktéž novinkách v pojištění. Hovořilo se také o připravovaném návrhu na změnu stanov federace, stejně jako pravidel využití podpůrného fondu Stephenson. Zaznělo i upozornění, že každá naše základní organizace musí mít přijaté nejen zásady hospodaření, ale také schválený rozpočet na daný rok.

Člen prezidia Josef Bock prezentoval návrhy nových batohů a výstrojních součástí z nového pilotního programu pro strojvedoucí ČD. Upozorňujeme na nutnost zpracovat odpovědi na přiložené dotazníky. Pokud se jich nevrátí nejméně 55 procent zpět, bude projekt považován za neúspěšný.

Zazněly také informace o nových výběrových řízeních. Bude zaveden nový dotazník na kvalitu a přínosnost tzv. školy. Berte to tedy vážně a věnujte vyplnění svého dotazníku dostatečný čas.

V závěrečné diskuzi se velký prostor věnoval mimo jiné i blížícímu se převzetí regionální dopravy od následujícího grafikonu v několika krajích soukromými dopravci. Debatovalo se i o změnách v turnusech, kdy jedna změna na některých místech je vítána a ta stejná věc je jinde terčem tvrdé kritiky. Zazněly i mnohé další a velmi zajímavé informace. Přijetím závěrečného usnesení bylo jednání Olomoucké rady FS ukončeno.

Evžen Mikolajek

Každá trať a každý výkon má svá specifika

Rozhovor s členem prezidia FSČR Davidem Votroubkem vznikl pro přílohu Víkend Deníku ze dne 23. března. V našem časopise ho přetiskujeme s vědomím a souhlasem jeho redaktora Filipa Lukeše.

Proč podle vás v poslední době došlo hned k několika nehodám vlaků?

Rozhodně to neznamená, že by se snižovala bezpečnost železniční dopravy. To, k čemu došlo v poslední době, je pouze nešťastné nahromadění více vážných mimořádných událostí do krátkého časového úseku. Nicméně i přes toto konstatování je zřejmý pozvolný nárůst počtu mimořádných událostí – „projetí návěsti zakazující jízdu“. Dovolím si tvrdit, že tento nárůst začal být patrný s nástupem „úsporných opatření“ SŽDC u „živé dopravní cesty“ a postupným přesouváním stále větší části dopravních povinností směrem k dopravcům, kteří je pak logicky přesouvají na své strojvedoucí. U staničních zabezpečovacích zařízení bylo v posledních letech patrné, že zaznamenaly progresivní vývoj směrem k eliminaci lidských chyb. V tomto ohledu jsou kroky správce infrastruktury pochopitelné. Bohužel situace zabezpečovacích zařízení hnacích vozidel a jejich kompatibility s infrastrukturou je naprosto odlišná a dá se říci, že ustrnula a prakticky celá zodpovědnost leží stále pouze na strojvedoucím.

Jak velkou komplikaci pro vás představuje výluka na trati?

Výluky na tratích jsou pro nás obrovskou komplikací. Nezřídka, kdy dochází při těchto výlukách k vypnutí nebo omezené funkčnosti staničního zabezpečovacího zařízení, a někdy i dlouhé měsíce, se jezdí na tzv. přivolávačku. V tomto případě jede strojvedoucí podle rozhledových poměrů. A abych čtenářům přiblížil, co to znamená, dovolím si citaci z předpisu SŽDC D1: *Jízda podle rozhledových poměrů je takový způsob jízdy, při kterém je jízda drážního vozidla řízena pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo, při které musí strojvedoucí zastavit vlak nebo posunový díl před stojícími nebo stejným směrem jedoucími vozidly ve společné jízdní cestě a podle možností i před jinou překážkou, ohrožující jeho jízdu včetně protijedoucích vozidel.*

Pozorný čtenář si jistě uvědomí, že taková jízda je naprosto nezabezpečená a je tedy pouze na zodpovědnost strojvedoucího.

Velice častým průvodcem těchto výluk je i výluka trolejového vedení. V takovém případě musí strojvedoucí elektrických lokomotiv projet inkriminovaný úsek se staženými sběrači pouze setrvačností. Často se ale stává, že dochází ke kombinaci těchto dvou výluk a potom je to velice zapeklitá situace. Strojvedoucí musí jet tak pomalu, aby byl schopen kontrolovat postavenou dopravní cestu a zastavit před případnou překážkou a zároveň dostatečně rychle, aby byl schopen setrvačností projet beznapěťový úsek, který může mít i mnoho stovek metrů. Poněkud schizofrenní situace!

Další obrovskou komplikací pak je to, že i dlouhou dobu dopředu plánované výluky jsou s dopravci řešeny na poslední chvíli, a tak se běžně stává, že strojvedoucí, který nastupuje na výkon, se až při nástupu dozví, že dnešní směna bude probíhat naprosto odlišným způsobem, než byla naplánována.

Jsou mezi strojvedoucími některé tratě vyhlášené svou obtížností?

Každá trať a každý výkon má svá specifika a lze jen velice těžko rozhodnout, co je obtížnější:

- vést regionální vlak po trati s množstvím oblouků, kde je každých několik stovek metrů silniční přejezd a kde strojvedoucí prodává i jízdenky,
- projet celou republiku s expresem 160km rychlostí,
- jezdit celý den okolo Prahy osobním vlakem a během směny třeba 200x zastavit na zastávkách,
- jet s uhelným vlakem o hmotnosti 2500 tun nebo kontejnerovým vlakem s délkou 700 m.

Určitě ale existují stanice, které jsou svými specifiky provozně velice složité. Když se pak tato provozní náročnost spojí s výlukou v této stanici, dokáže to strojvedoucím vytvořit nejedno velice stresující překvapení.

Je v praxi možné dodržovat předepsané lhůty na odpočinek?

Ano. U národních dopravců ČD a ČD Cargo je to naprostá samozřejmost, kterou automaticky hlídá software pro evidenci práce strojvedoucích, který by v případě nedodržení nařízených odpočinků na tuto chybu okamžitě upozornil.

Přestávka mezi směnami může být pouze šest hodin, když vám dopravce zajistí odpočinek na lůžku. Jak to vypadá v praxi? Spí se v hotelu nebo ve vlaku?

Spí se v nějakém ubytovacím zařízení. Noclehy v klasických hotelech jsou spíše výjimkou. Daleko běžnější je využívání drážních nocleženo. V těchto zařízeních je určitě co zlepšovat, neboť jejich vybavení bývá občas dosti spartánské. Někdy v těchto objektech bývá i problém s hlukem nebo jejich rychlou dostupností (vzdálenost). Pokud se ale vyskytnou nějaké vážnější problémy, snažíme se je se zaměstnavateli řešit. Nicméně toto nepovažujeme za nejvážnější a neřešitelné problémy.

Mnohem větším problémem v tomto směru jsou tzv. dělené směny. Jedná se o to, že strojvedoucí nastoupí na směnu třeba v 3:30 v Pardubicích. Pak ho dopravce využívá k vedení vlaků v ranní špičce, která trvá třeba do 7:30 a strojvedoucí skončí v Praze. Poté má třeba 4 hodiny naplánovanou dělenou směnu, která se mu nezapočítává do pracovní doby. Znovu mu výkon práce začne v 11:30 a pracuje do 15:30, kdy skončí opět v Pardubicích. Problémem v tomto případě je, že tento strojvedoucí je minimálně 12 hodin z domu, ale výkon práce se započítal pouze v délce 8 hodin. Nenapracoval si tak ani pracovní normu na dva dny tak, aby mohl být druhý den doma a užít si volno, ale musí druhý den opět nastoupit na směnu. Samozřejmě pokud se jedná o člověka, který musí do práce dojíždět, tak se tento problém ještě prohlubuje.

Kolik máte času na jídlo, když jste na cestách a jak se většinou strojvůdci stravují?

S tímto bývají často, obzvláště v osobní dopravě velké problémy. Přiměřená doba na oddech a jídlo (PDOJ) je samozřejmě v každé směně naplánována. Bohužel v posledních letech, s postupující liberalizací železniční osobní dopravy, je ze strany objednatelů obrovský tlak na cenu za ujeté vlakové kilometry. Tento tlak pak logicky dopravci přenášejí do provozu a snaží se naplánovat provoz vlakových souprav co nejefektivněji. Z tohoto důvodu se pak čím dál častěji objevují tzv. ostré obraty, kdy vlak po příjezdu do konečné stanice velice rychle odjíždí zpět. Když pak v takové směně nabere nějaký vlak zpoždění nebo se vyskytnou jiné provozní nepravidelnosti (neschopnost lokomotivy, výluky, mimořádné události), není prakticky možné toto zpoždění eliminovat a může se snadno stát, že původně naplánovaná PDOJ „zmizí“ z důvodu takového zpoždění.

Co se týká stravování, tak málokdy se stává, že by byla možnost dojít si v nějaké pauze na teplý oběd či večeři, takže nejčastěji se strojvedoucí stravují jídlem, které si na směnu přinesou z domova. Velkým problémem se toto řešení stává obzvláště v letních měsících, protože spolehlivě fungující chladnička ještě stále není standardem na všech lokomotivách.

Máte povědomí o tom, kolik z vašich kolegů jezdí pro více dopravců? Je to běžné, nebo ojedinělé?

Nemyslím si, že by to byl masový problém. Bude se nejspíš jednat maximálně o jednotlivce. Nicméně zavedení systému MLS (monitoring licence strojvedoucích) plně podporujeme, protože jeho přínos je nejen zamezení migrace strojvedoucích mezi různými dopravci během jednoho dne, ale i ohlídání maximální doby řízení a doby odpočinků v rámci jednoho dopravce.

Na kolejišti SOKV Ústí nad Labem se setkávají lokomotivy ČD Cargo mnoha řad, včetně vícesystémových. Snímek pořízený 31. ledna přibližuje stroje 363 503-4 a 130 011-0, které dopraví nákladní vlaky ze severních Čech do vnitrozemí. Foto: Jan Kubeš

Systém je nastavený správně, viník je lidský činitel = strojvedoucí

V souvislosti s projetými návěstidly se v médiích usilovně debatovalo nejen s odborníky, ale i s dalšími diskutéry, kteří se za odborníky v drážní problematice jen vydávali. Téměř všichni se shodli na názoru, že za každou mimořádnou událostí stojí selhání lidského činitele, tedy strojvedoucího. Údajně **nejde o systémovou chybu, ale vždy jen o chybu strojvedoucího**. Ano, vždyť na každé lokomotivě je opravdu jen strojvedoucí a ne robot. Na každém selhání strojvedoucího nesou ovšem svůj díl odpovědnosti i tvůrci, kteří vytvořili a vytrvale udržují v chodu onen „správně nastavený a fungující systém“.

Na strojvedoucí se v posledních letech nakumulovala práce snad ze všech profesí, a to vlivem různých úspor a ekonomických opatření. Děláme mechaniky, vozmistry, průvodčí, výhybkáře, uklízeče atd. Teprve pak je na řadě bezpečné řízení drážního vozidla. Přestože už řízení samo o sobě je po psychické stránce velmi náročnou prací, architekti těchto změn se patrně domnívali, že jsme málo vytíženi, a tak nám pořádně „naložili“. Je to snad správně nastavený systém?

Již několik let se vědělo, že přijde doba, kdy na trhu práce bude nedostatek strojvedoucích. Reagoval na to někdo, zajímalo to někoho? Nový adept na funkci strojvedoucího dříve musel mít středoškolské vzdělání, nejlépe strojní nebo elektro zaměření. Dále kvalitní dílenský a jízdní zácvik. Dnes na ulici potkáme pekaře a za půl roku veze po koridoru EC vlak. Někteří uchazeči dělají zkoušky i na pět pokusů. Přivřeme oko, dáme ho někam na lokálku, on se snad „vyjezdí“. Nové strojvedoucí nutíme jít do provozu, i když se na to ještě necítí a chtěli by prodloužit zácvik. Pak někdo z nich projede návěstidlo a průšvih je na světě. Naše povolání se tak degraduje.

Třetina z nových adeptů jsou výborní zácvikáři, kteří mají o tuto profesi zájem a práce je baví. Druhá třetina se sice k profesi dostala jen pro peníze, ale snahou, pílí a kvalitním školením a zácvikem by z nich snad také mohli být celkem dobří strojvedoucí. Zato poslední třetina nemá na kolejích co dělat, protože nemají ponětí, co to železnice vlastně je. A aby po čtyřech měsících kurzů a zácviků mně budoucí kolega ve strojovně řekl, že to všechno kolem nás je motor a ani nevěděl, že R= U/I je Ohmův zákon, to považuji za velký průšvih. Není prostě nastaveno žádné síto, aby došlo k oddělení zrna od plev. A tím viníkem je i v tomto případě nakonec strojvedoucí, protože adepti profese dělají jízdní zácvik právě u nás! Pak slyším: *„Co jste si je naučili, to máte!“*

Pak se někdo probudí. – My nemáme strojvedoucí? Tak si je vyrobíme. Nevyrobíme, na ulici najdeme pouze řidiče! A do půl roku vyrobíme pracovní zmetek, který se i tím projetím návěstidla už nedá vrátit zpět. Viník je znám předem. Je snad toto správně nastavený systém?

Samostatnou kapitolou je stav a údržba hnacích vozidel. Požadované opravy nejsou provedeny, jen odkládány, protože na ně není čas, nebo prostě „nejsou lidi“. A když jsou lidi, pro změnu zase nejsou náhradní díly. A tak je strojvedoucí nucen vzít hnací vozidlo jezdící, o němž ví, že není zcela v pořádku. Za jízdy pak sleduje „budíky“, dívá se do strojovny, studuje půlmetrový rozkaz a snaží se ze všech sil dojet do cílové stanice. To ale přece odvádí pozornost od bezchybného vedení HV! Na konci směny pak mnozí z nás napíší hlášení, proč měl vlak zpoždění a upozorníme na špatný stav a údržbu HV. A pak takový strojvedoucí může i pokárán, protože si dovolil do hlášení napsat, že oprava byla požadována pětkrát a list v knize oprav se zázračně ztratil.

Nedávno zástupci Správy železniční dopravní cesty poukazovali na projetá návěstidla. SŽDC by si ale měla v prvé řadě zamést před vlastním prahem. Probíhá třeba týdenní výluka na trati z důvodu vyřezávání dřevin, kdy se trať podobá spíše tankodromu, ale po skončení výluky v tom samém úseku strojvedoucí najede do spadlého stromu. Je to normální?

Strojvedoucímu se z důvodu výluky zkrátí výkon a zjistí, že mu chybí cca 10 hodin do normy a je pak nucen je odpracovat ve svém osobním volnu. Bude muset jít navíc do práce místo toho, aby se třeba věnoval manželce a dětem. Tvůrci takových výluk by také považovali za normální, aby ve středu šli v 9 hodin domů a v sobotu ve svém volnu by pak šli normu dopracovat?

A jak jsme na tom s předpisy? Po 25 letech praxe jsem od školaře několikrát slyšel, že se předpisy budou zjednodušovat. Momentálně jsme na tom ale tak, že návěstní předpis má přes 4000 článků. Mnohdy jeden odporuje druhému a sám tvůrce předpisu má někdy potíž nám zjištěný problém správně vysvětlit. Je to správně nastavený systém?

V souvislosti s výlukami mohu jen poukázat na zmatenost mnohých kolegů, stejně jako cestujících. Příčinou je nedostatečná informovanost při změnách anebo vydávání chybných rozkazů, podle nichž se při výkonu služby máme řídit. Někdy pak doslova „přeskakujeme“ ze stroje na stroj.

Uvedu příklad nedávné výluky ve Starém Městě u Uherského Hradiště. Nejdříve jsem „měl tu čest“ ji zpracovávat jako strojmistr a už tehdy jsem upozorňoval na mnoho nedostatků. Z důvodu vypnutí zabezpečovacího zařízení se měly rychlíky přepřahat z elektrické trakce na motorovou již v Huštěnovicích. Zde jsme měli nechávat i HV. Také po dobu výluky je ale tato stanice neobsazená, a tak jsem vznesl námitky a dotazy, kde necháme klíče od HV, jak zajistíme soupravu na dálkově řízené trati, kde vezmeme uzamykatelné podložky atd. Nikoho nic nezajímalo. V první den výluky jsem pak tyto rychlíky vozil. Na konci dne to dopadlo tak, že mě dispečeři strojně poslali do St. Města, i když jsem jim říkal, že HV má zůstat v Huštěnovicích. Kolega, co dovezl poslední rychlík na přepřah do Huštěnovic, se neměl jak dostat do St. Města, protože svůj stroj musel ponechat na Zlínský expres. Protože měl ale ještě vést rychlík do Veselí nad Moravou, tak si domluvil zastavení nákladního vlaku, kterým se dopravil do St. Města. Jiný kolega, který měl brát lokomotivu v Huštěnovicích, měl psanou rg jízdu, ale klíče od lokomotivy byly ve St. Městě. A tak si tedy zase domluvil s firou z InterPanteru, že mu v Huštěnovicích přibrzdí a ty klíče vyhodí z okna zabalené v novinách. Kdo za tento výlukový chaos nese zodpovědnost? Nikdo. Ale kdyby náhodou strojvedoucí zpozdili vlaky, tak si je podáme! Je správně nastavený systém, kdy si strojvedoucí stopuje vlaky, prosí a domlouvá si zajištění podložek a zarážek, aby neohrozil bezpečnost provozu? Není tím ale strojvedoucí pod psychickým tlakem, aby pak vůbec stihl odvézt další vlakový spoj?

Ministerstvo dopravy pro strojvedoucí zvažuje zavedení bodového systému podobného tomu, jaký funguje na silnici. Co je to za nesmysl? Koleje přece nejsou silnice! Na křižovatce platí, že kdo jede na červenou, dobře ví, co dělá, nikdo z nás strojvedoucích ale úmyslně návěst stůj neprojede! A když už bude to projetí červené například za čtyři body, tak mohu tedy do 12 bodů ji projet ještě dvakrát? A kdo by nás bodoval? Vedoucí provozu v depech, nebo teď už vlastně OCP? Z vlastní zkušenosti mohu říct, že jsem „měl tu čest“ se zúčastnit jako zástupce Federace strojvůdců několika sezení týkajících se podobných průšvihů a závěr mě vůbec nepotěšil. Za stejný přestupek dva různé tresty! Zatímco jeden kolega „vyfasoval“ přezkoušení v Praze, druhý případ tak nějak „vyšuměl“. Aby nám strojvedoucí náhodou nedal výpověď, tak ho jen přeřadíme na lokálku. Spravedlnost je slepá, a tak si myslím, že bychom byli bodováni podle ksichtu. Nebo podle kamarádství. Ten jezdí v klidu a dělá vložáky, budeme tedy benevolentnější. Jiný fira naopak vystrkuje rohy, tak přitvrdíme!

Protože zatím nevešel v platnost monitoring licencí strojvedoucích, který prosazovala i naše odborová organizace, tak se vymýšlí bodové hodnocení a teď i skryté kontroly. Strojvedoucímu to na pohodě rozhodně nepřidá, když ho bude v práci někdo špehovat a ještě bude muset při výkonu služby přemýšlet, zda bude předvolaný na kobereček, nebo se mu dnes podařilo projít bez ztráty kytičky. Ani kamerovým systémem na stanovišti strojvedoucího do naší profese nikoho nenalákáme!

A chtělo by to trochu se zamyslet i nad pracovními podmínkami a třeba skladbou směn. Pokud mám denní směnu a jezdím ze stanice A do stanice B v šestiminutových obratech, tak je celkem logické, že během jízdy dojde i na situaci, kdy budu jíst svačinu a v tašce budu hledat pití, ale určitě to udělám na přehledném a bezpečném místě. I když o takovém „bezpečném místě“ by se na naší dráze zvláště v poslední době dalo dosti diskutovat. O použití WC se radši moc rozepisovat nebudu. Malou potřebu zvládnu v rychlosti vykonat, jinak si ale musím ulevit před směnou, protože pak už nebude na nic čas.

Stres a únava je další nepříjemný a rizikový faktor. Ať si někdo zkusí udělat třeba dvě noční po sobě. Každému nad ránem padne hlava. A kdo řekne, že to není pravda, tak sám lže.

Vážení kolegové, kolik z vašich nadřízených přišlo za vámi na stroj, podali vám ruku a zeptali se, jestli vše funguje, zda je HV v pořádku a co byste potřebovali zařídit k lepšímu výkonu služby? Mně se to ještě nestalo a to je asi také jedna z těch chyb. Místo vymýšlení nesmyslů by měla být na prvním místě komunikace a hlavně vzájemný respekt.

Již zhruba před třemi roky začala být vydávána různá opatření k zlepšení bezpečnosti, zatím ale nic nepomohlo. Návěstidla se projíždí, a zřejmě bohužel i nadále projíždět budou, protože tento systém je prostě nastavený špatně! V tomto svém článku jsem přitom popsal jen pár zásadních věcí, které značně komplikují strojvedoucím život a rozptylují je při výkonu služby. Pokud se ale nezlepší alespoň základní pracovní podmínky strojvedoucích, těžko se podaří mimořádným událostem zabránit a hlavně jim předcházet.

Martin Urbánek
místopředseda ZO FS Veselí nad Moravou

Sklizeň ovoce takzvané racionalizace

Dění na železnici pozoruji pečlivě denně, ale jen „z galerie pro hosty“. Neboť na rozdíl od řady kolegů, kteří se toho nedožili, mám velké štěstí. Jsem totiž již osm let příjemcem tvrdě zasloužené měsíční finanční dávky, která se nazývá starobní důchod.

S velkým znepokojením sleduji zprávy o „projetých“ návěstidlech a bohužel také o srážkách vlaků a zraněných lidech. Po absolvování železničního učiliště jsem pracoval dvě léta jako pomocník strojvedoucího – topič na parních lokomotivách. Teprve potom, po absolvování příslušných zkoušek, jsem byl zařazen jako strojvedoucí „letmo“. Práce s lopatou prověřila každého uchazeče o povolání strojvedoucího, zda má o nelehké povolání v nepřetržitém provozu opravdový zájem a zda má k této práci hluboký vztah. Bez hlubokého vztahu k jakékoliv provozní profesi v železničním provozu nelze tuto práci dlouhodobě úspěšně vykonávat. Já ji vykonával 43 let. Dnes je situace „systémově“ jiná...

Zejména v posledních letech mojí služby se strojvedoucí stal vykonavatelem i dalších profesí. Vyvěšuje a zavěšuje hnací vozidlo, je vedoucím posunu a světě div se – dokonce místo výpravčího vypravuje vlaky. A bohužel i tam, kde pro to nejsou splněny základní bezpečnostní standardy. Například v Brně hlavním nádraží. Ve stanici, kde jsou protisměrné oblouky, dlouhé vlakové soupravy, obrovská frekvence cestujících a časté zmatky při různých nepravidelnostech v dopravě. A také to základní: chybějící technické zabezpečení, že při omylu strojvedoucího nedojde k nedovolené jízdě vlaku proti návěsti STŮJ.

První „ovoce“ této takzvané racionalizace bylo „sklizeno“ již v neděli odpoledne 8. června 2008. Osobní vlak č. 4722 projel cestové návěstidlo a narazil do boku odjíždějícího vlaku č. 4608. Naštěstí došlo jen k jednomu lehkému zranění a jednomu nervovému šoku. Škoda byla asi půl milionu korun. Následky nehody – dva vykolejené vozy – jsem viděl na vlastní oči. Viník? Samozřejmě jen a pouze strojvedoucí. Ti, kteří odstranili onu bezpečnostní pojistku v podobě výpravčího vypravujícího vlaky, si užívali klidný víkend.

V úterý 5. března 2019 při srážce osobního vlaku 4708 a 4711 již došlo ke zranění 23 lidí. K jakému následku může dojít příště? Nad situací by se měli ihned zamyslet všichni odpovědní lidé na ministerstvu a také u správce infrastruktury, tedy Správy železniční dopravní cesty! Příště totiž namísto sanitek mohou na hlavním nádraží v Brně zasahovat vedle hasičů a policie také pohřební vozy!

A návrhy na zavedení bodového systému pro strojvedoucí? Naprostá hloupost. Ten by se možná hodil právě pro „vynálezce“ různých tzv. reorganizací, které nikdy nic nezlepšily, ale vždy znamenaly úbytek provozního personálu a zhoršení technického stavu lokomotivního i vozového parku.

V závěrečných zprávách o mimořádných událostech je konstatováno, že zúčastnění zaměstnanci měli před MU předepsanou dobu odpočinku. Ale nikdo už nezkoumal jeho kvalitu na nocležnách. Za 43 let služby jsem těch nocleženo „přežil“ nespočet. Kvalita odpočinku? Většinou ubohá. Pod odpočinkovou místností restaurace s nočním provozem...! A tak bych mohl dlouze pokračovat.

Obdobné je to ale i v silniční dopravě. Ministerstvo dopravy a ŘSD nepředpokládalo, že 16. prosince může napadnout na Vysočině sníh... Z následných komplikací na D1 byli obviněni řidiči kamionů, kteří museli čerpat bezpečnostní přestávky.

Další kapitolou jsou železniční přejezdy. Kolik mimoúrovňových křížení by se dalo postavit za peníze sečtené ze všech škod vzniklých při střetnutí vlaků se silničními vozidly! A kolik lidských životů by bylo zachráněno! I zde by ministerští úředníci v bodovém systému získali hodně trestných bodů, nebo by rovnou propadli.

Jiří Němec, emeritní strojvůdce DKV Brno

Kde hledat příčiny nehod

Přes čtyřicet let jsem pracoval na železnici a mohu říct, že za dobu mé profesní cesty jsem tolik po sobě následujících mimořádných událostí nezažil. Mezi strojvedoucími mám řadu přátel. Sám jsem v provozu jako vrchní návěstní mistr jezdil na stanovišti strojvedoucího na kontroly viditelnosti návěstidel. Takže vím, co strojvedoucí musí řešit, aby vlak bezpečně dovezl do cílové stanice.

Výsledný protokol vyšetřovacích orgánů má většinou jasný závěr – chyba lidského činitele, kde viníkem je výpravčí nebo strojvedoucí. Chtěl bych poukázat na to, kde hledat příčiny těchto současných nehodových událostí.

Dříve byli na stanovišti strojvedoucího dva zaměstnanci, kteří měli za povinnost vzájemně nahlas opakovat návěst, ke které se blížili. Je také skutečností, že na strojvedoucí přešla celá řada povinností, které dříve vykonávali jiní pracovníci dráhy. Strojvedoucí je dnes na lokomotivě sám a podle novějších předpisů je mimo jiné také odpovědný za výpravu vlaku. To znamená, že pohledem na návěstidlo zjistí, že pro jeho vlak je postavená vlaková cesta, rozsvícením povolujícího znaku na návěstidle. Dále musí vidět, že vlaková četa návěstním terčíkem odsouhlasí, že dveře jsou zavřeny a cestující nastoupeni. Na tratích s dispečerským řízením již nejsou na trati výpravčí, ani signalisté.

Nad sebou má strojvedoucí prostřednictvím mobilního telefonu vlakového dispečera (ČD) a traťového dispečera (SŽDC). Stává se například, že strojvedoucí se s vlakem blíží k vjezdu do stanice se složitým zhlavím a volá mu dispečer. Strojvedoucí, aby stačil vnímat všechny návěsti, hovor nepřijme a pak dostane od dispečera vynadáno, proč nepřijal hovor. Tak příště hovor přijme a je prakticky zaměstnán hovorem, což odpoutává jeho pozornost od sledování návěstidel.

Hlavním úkolem strojvedoucího ale samozřejmě je věnovat se řízení vozidla, sledovat návěsti a volnost tratě. Z mojí zkušenosti z řízení silničního vozidla říkám to, že mám v autě hlasitou soupravu, takže ruce se věnují řízení, ale přesto, když se zaberu do hovoru, tak sleduji před sebou jen vozidla a dopravní značky mi unikají. Doporučuji, aby se sešly chytré hlavy ČD a SŽDC a revidovaly a zdokonalily systém řízení jízd vlaků na tratích bez dispečerského řízení, s dispečerským řízením, při výlukách a při vypnutém zabezpečovacím zařízení. Při výlukách a vypnutém zabezpečovacím zařízení byli vždy nasazeni venkovní výpravčí, kteří řídili provoz.

Je také třeba upřesnit pro strojvedoucí zásady radiotelefonického hovoru při jízdě jejich vlaků. Když vjíždí s vlakem do stanice, nebo s vlakem odjíždí ze stanice, tak telefon vezme, až zastaví nebo bude na širé trati. Základem by mělo být také zlepšení systému výpravy vlaku a povelů k jízdě drážních vozidel. Podle posledních prohlášení ministerstva dopravy, to vypadá jako by byla vyhlášena honba na strojvedoucí, kterých začíná být beztak málo. A trenažéry? Ty nikdy nemohou simulovat všechny provozní situace.

Ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

O zákonech dobrých i horších – IV.

Je nejisté, kde tě čeká smrt, a tak ji očekávej všude. Tato slova napsal moudrý Říman Seneca (4 př. n. l. – 65 n. l.), filozof, politik a spisovatel v Morálních listech Luciliovi. Byla středa 22. 7. 2015, když v 7.41:49 došlo na přejezdu P6501 ve Studénce ke srážce Ex 512 Pendolino s kamionem. Tři naši bližní se zde setkali se smrtí... Dalších 25 bylo zraněno. Čas nás od této tragédie vzdálil a květnaté řeči politiků (řekněme rovnou bláboly) o stavbě podjezdu upadla v zapomnění. Dosud nebyl do země zaražen ani jeden kolík k vyměření budoucí stavby. A ještě dlouho nebude. I vinou těžkopádných zákonů!

A tak opět pár slov k těm zákonům. Ty přírodní nemůžeme měnit. I když bychom rádi chtěli. Nepůsobí na ně žádné ideologie. Vítr ani déšť si nenechá poroučet. Ale často ty přírodní zákony ignorujeme. A pak se nám to dříve či později vymstí. V podobě povodní, sucha, kůrovcové kalamity či jiných přírodních jevů... Výjimka je u času. Ten zcela nesmyslnými administrativními zásahy posouváme dopředu a pak zase vracíme o hodinu zpět.

Jinak je tomu u zákonů světských. Tedy zákonů, vyhlášek, vládních nařízení atp. Zákony představují soubor pravidel a norem pro náš každodenní život. Tedy stanovují povinnosti a práva pro fyzické i právnické osoby. Zákony přijímá zákonodárný sbor, jehož členové jsou voleni. V České republice je to Parlament ČR. Tvoří jej Poslanecká sněmovna – 200 poslanců a Senát – 81 senátorů. (Čl. 15 Ústavy ČR). Návrhy zákonů se podávají Poslanecké sněmovně. Návrh může podat poslanec, skupina poslanců, Senát, vláda nebo zastupitelstvo vyššího územního správního celku. (Čl. 41 Ústavy ČR).

Přijaté zákony jsou zveřejňovány ve Sbírce zákonů. Tam jsou zveřejňovány i vyhlášky vydávané jednotlivými ministerstvy, nařízení vlády a také nálezy Ústavního soudu. Ostatní právní předpisy, např. městské a obecní vyhlášky, oznámení ústředních orgánů státní správy, měst a obcí aj. jsou zveřejňovány v Ústředním věstníku České republiky. Sbírka zákonů i věstník jsou přístupné na internetu.

Je velmi zajímavé sledovat v běhu času a měnících se společenských a politických poměrů počet přijímaných zákonů a ostatních právních předpisů. Zejména těch nejdůležitějších, jež jsou obsahem Sbírky zákonů.

Nejvíce je jich přijímáno v současnosti. Řada zákonů začíná slovy *„...Zákon, kterým se mění zákon číslo...“* Nebo *„...Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství...“* Tak například počet novelizací zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, již přesáhl číslo 25. Důležitý zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, účinný od 1. 1. 2007, byl novelizován již po **třiapadesáté**! A mohli bychom dlouze pokračovat. Podle odhadu odborníků je v současné době v ČR v platnosti na dva miliony různých právních předpisů. Počínaje zákony a konče obecními vyhláškami, které např. zakazují na lavičce na nádraží pít pivo. Tak jsem se stal v Děčíně pachatelem přestupku. Při čekání na hodinu zpožděný EC mě důrazně upozornil člen tamní ochranky, že porušuji zákon – otevřel jsem si pivo v plechovce. Ale byl kamarádský. Policii na mě nepřivolal, neboť i z jeho dechu bylo patrné, že není abstinent. Tak se v řadě případů dostáváme do mlýna státní byrokracie, která nás chce při každém kroku „chránit“ před chybným šlápnutím a nasměrovat na tu nejlepší cestu. Obyčejný rozum, někde označovaný jako selský, nestačí. Je potřeba paragraf a číslo jednací... To výstižně dokumentuje i zákon číslo 89/2012 Sb., občanský zákoník. Jeho část druhá – rodinné právo – obsahuje 321 paragrafů. Předešlý právní předpis, zákon o rodině č. 94/1963 Sb., obsahoval 109 paragrafů... Při studiu Sbírky zákonů jsem narazil na zákon z roku 2014, kterým je novelizováno 53 jiných zákonů. V závěrečném hlasování rozhodovalo 151 poslanců. Pro přijetí bylo potřeba 76 hlasů. Výsledek? 77 pro, 40 proti a 34 zákonodárců se zdrželo. Jen by mě zajímalo, zda si poslanci hlasující pro přijetí zákona jeho návrh alespoň jedenkrát pečlivě přečetli... A příště opět o zákonech dobrých i horších.

Vladimír Selucký

*Patnáctého března odvezl svůj poslední vlak pan **Jaroslav Kellner**, strojvedoucí Českých drah a člen základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem. Snímky Aloise Sedlaříka byly pořízeny na vlaku R607 a stanovišti lokomotivy 151 007-2. Kolega Kellner vystudoval děčínskou průmyslovku, kde maturoval v roce 1975, aby poté hned nastoupil do lokomotivního depa Ústí nad Labem. Strojvůdcovskou profesi vykonával od 15. června 1978 a od roku 1983 jezdil v osobní dopravě. Za dlouhá léta práce na naší železnici mu děkují a na zaslouženém odpočinku ještě do mnoha dalších let spokojeného života jen to nejlepší a zejména pevné zdraví přejí kolegové a spolupracovníci!*

Pět minut po dvanácté. Už není čas na alibistická a bezzubá řešení

Zdravím po delší době kolegy. Jezdím sice více za hranicemi, ale nějak mi situace s „našimi“ nehodami zvedla tlak. Za vše prý může jen strojvedoucí ... Ano, samotným projetím je dost možná vinen, byť v konkrétních případech raději nepředbíhejme závěry vyšetřovatelů. Ovšem to, k čemu dojde **ZA** projetým návěstidlem, jde na vrub zaměstnanců SŽDC, kteří nezabránili, aby pokračoval v kolizní jízdě, což jsem v médiích dosud neslyšel.

Teď malý pohled k sousedům. Mezi českým a německým strojvůdcem není žádný rozdíl, oba dělají chyby, jenže… DB Netz už léta každou nehodu analyzuje a systém neustále modifikuje, aby se snížily následky projetí návěstidla na minimum. Máte takový pocit z jednání SŽDC? Na svém písečku modernizují ostošest, stavění vlakových cest i sled vlaků hlídají počítače a chrání výpravčího proti chybám, ale co chrání nás?

Servítky stranou, v posledních 25 letech pro nás neudělali nic. Vlastně ano, zavedli systém vedení vlaků AVV, určitě za nemalý peníz, tak kdy začne řídit rychlíky? Kdy náklady? Nebo se zavedl jen pro pár „ešusů“ a pendolino? Na jedné D3 se po nehodách vybudoval Radioblok, už je to pár let, kolik dalších tratí už zabezpečuje? A co máme dál? ETCS – už 10 let je ve vývoji a řídí zanedbatelné procento tratí, co zbývá?

No přece náš starý známý a nejrozšířenější systém přenosu návěstí kolejnicemi, tedy VZ. Jeho potenciál by po zásadních úpravách mohl být velmi vysoký. Mít ho Němci, už by bezpečně řídil celé Německo, ale u nás jeho vývoj ustrnul někdy v sedmdesátých letech. Proč nebyl za celá léta rozšířen na všechny tratě? Copak je podmínkou autoblok? Vždyť už mohly všude kódovat předvěsti, oddílová návěstidla, velké i malé dopravny. Tak kde je po tolika letech a nehodách ucelená koncepce zabezpečení všech tratí a vlaků?

Těch věcí, které mají vliv na vznik nehodových událostí, je ale mnohem víc, a tak nabízím pár mých postřehů:

● Sloučením předpisů D1 a D2 vznikla nepřehledná, obtížně srozumitelná bichle, plná právnických termínů. Návěstní předpis je pro strojvedoucího alfou i omegou, Svatým grálem a musí být naprosto přehledný, lehce zapamatovatelný a hlavně vždy samostatný.

● Z procesu odjezdu osobních vlaků byl vyřazen článek výpravčího, ale nebyl nahrazen adekvátní náhradou. U nástupiště musí být instalovány indikátory s navěštěním polohy návěstidla, pokud je dále, tak i opakovací předvěsti.

● Zcela zrušit rychlostníky, jsou místa, kde nelze ani spolehlivě určit, pro který vlak platí a i v případě vandalismu může dojít k fatální nehodě. Je to zastaralý, nemotorný systém, který musí být nahrazen systémem jiným, třeba systémem sešitů tratí, viz DB.

● Opakovací předvěsti v nepřehledných úsecích tratí i stanic několikanásobně zvyšují šanci, že strojvedoucí bude respektovat návěst stůj a včas před ní zastaví. Na české železniční síti se jimi velmi šetří, přitom se jedná o jeden z pilířů bezpečnosti.

● Každý vlak jedoucí po kódované trati musí být vybaven odpovídajícím zařízením pro přenos a zpracování návěstí, to samé platí pro systém GSM-R, jinak firma zaplatí vyšší poplatek za použití dopravní cesty, nebo na tuto trať nesmí. Vlaky vedené AVV mají dostat slevu za užití dopravní cesty tímto vybavené.

● Rychlostní návěstní soustava je zastaralá, nemůže přehledně vyjádřit všechny potřebné znaky, občas jsou návěsti zmatečné (plechová 5), postupně se musí nahradit systémem novým.

● Návěsti a ukazatele jsou zanedbané, výhybková návěstidla bývají v nesouladu s postavením výhybky, popř. nejsou vůbec a to samé platí pro označení návěstidel, staničení. Prostor kolem tratí musí být čistý.

● Systém VZ v současném stavu již nelze zabezpečovacím nazvat. Jsou potřeba velké investice do jeho modernizace a rozšíření na všechny tratě v síti. Mirel je sice slibnou alternativou, bohužel ale není dotažen do potřebné úrovně zabezpečení, nemá možnost flexibilního nastavení pro různé typy vlaků, jeho restriktivní funkce jsou slabé, chybí registrace obsluhy strojvedoucím. Stagnuje a nevyvíjí se podle potřeb provozu. Je nutno zatlačit na výrobce, aby zařízení upravil, nebo vyvinout zařízení své.

● Jízda proti stůj na autobloku již nemá žádné opodstatnění, toto ustanovení předpisu jen degraduje úctu strojvedoucího k návěsti stůj. Zrušit a stanovit zcela nové podmínky pro jízdu za toto návěstidlo jen v případě poruchy, nebo mimořádností se souhlasem výpravčího.

● Jízda na přivolávací návěst musí být revidována a odstupňována do více úrovní, podle toho přenávěstěna a stanoveny přísnější podmínky pro skutečnou jízdu podle rozhledu. Je rozdíl, když jede vlak na přivolávačku proto, že výpravčímu nezapadl závěr jízdní cesty, nebo když jede na kolej s možností obsazení vozidly. Povolená rychlost 100 bez dodatečných úprav je výsměch bezpečnosti provozu a opět navádí k neúctě před touto nebezpečnou návěstí.

● Chybí koncepce pro varování v případech ohrožení provozu přes Rdst typu GSM-R. Musí být striktně stanoveno použití tlačítka „Nouzové volání“, závazné slovní znění hlášení ohrožení provozu a chování ostatních strojvedoucích v případě kdy zaslechnou toto hlášení, jde o zásadní bezpečnostní prvek.

● Všeobecné rozkazy vydávané strojvůdcům jsou zcela v rozporu s čímkoliv, co by se dalo nazvat bezpečnostním prvkem. Tuto koncepci je třeba zásadně reorganizovat, či nahradit úplně novým systémem zpravování strojvedoucích.

● SŽDC vůbec neřeší zastavení vlaků při projetí návěsti Stůj, nebo při neoprávněném odjezdu z dopravny D3. Nejsou schopni vyvinout Stop-systém, třeba přes signál VZ (po úpravě tohoto zařízení). O zastavení přes vysílačky pomocí centrálního stopu daného výpravčím se stále jen mluví, ale žádné výsledky nejsou, přitom digitální GSM-R má rozsáhlé možnosti. Je neuvěřitelné, že dnes může strojvedoucí projet návěst stůj 100kilometrovou rychlostí a výpravčí mu tak maximálně může zavolat, aby laskavě zastavil. Systém včasného zastavení vlaku musí fungovat automaticky, začít jednat už při hrozbě projetí návěstidla a zastavit alespoň viníka, ne-li všechny kolem, přičemž rozhodně nelze spoléhat na výpravčího, že obslouží nějaké tlačítko v případech, kdy jde o setiny vteřin.

Za současnou tragickou situaci je plně zodpovědné vedení SŽDC a ministerstvo dopravy. Jejich představitelé si musí uvědomit, že tímto stavem jsou ohroženy životy i velké materiální hodnoty! Už není čas na alibistická a bezzubá řešení, jako je bodový systém či častější kontroly. Špatný je celý systém! Neschopnost vymyslet cokoliv funkčního nemůže být dále tolerována. Zanedbání povinností správce železniční sítě je realitou a už by si tedy konečně měl někdo uvědomit, že je 5 minut po dvanácté! Nebo by mohly tyto odpovědné instituce udělat alespoň, na co stačí... Třeba nařídit dopravcům dát zpátky na mašiny pomocníky. Tím se zvýší bezpečnost o 50%, a to už by stálo za úvahu, ne?!

Petr András

Sklenice plná zrníček

K tomuto zamyšlení mě přivedla série mimořádných událostí, k nimž došlo na železnici v poslední době. K mimořádné události (MU) zpravidla dojde v pohodové směně a ještě po volnu, kdy je strojvedoucí relativně odpočatý. Zdá se to být divné, ale vlastně to zase tak divné nebude. Představme si dejme tomu sklenici, do které vkládáme třeba zrníčka... vysvětlím. Ta sklenice má určitou únosnost, stejně jako lidský mozek. Sklenice nám bude představovat onen mozek strojvedoucího. Každý člověk unese jiné množství starostí, stejně jako sklenice zrní, a občas praskne. Zrní nám v našem případě představují starosti. Teď tedy podrobněji k mému názoru.

1. zrníčko do sklenice: strojvedoucí vystřídá ve směně i pět lokomotiv (takže pět zrníček). Ano, pět. Někde možná i víc. Vystřídání je mnohdy hodně narychlo. A pak jen strojvedoucí vzpomíná, zda řekl kolegovi vše, jestli tam něco nezapomněl a podobně. To činí i několikrát za směnu. Přitom oběhy vozidel a turnusy jdou udělat řekněme na dvě až tři střídání za směnu. Pokud by někdo řekl, že to nejde, pak vědomě lže. Buď se mu to nechce z pohodlí předělávat, nebo tomu nerozumí. V tom případě tam nemá co dělat.

2. zrníčko do sklenice: strojvedoucí nemá řádný odpočinek. Směna je rozdělena do dvou. V pořádku. Co ale v pořádku není, je odpočinek mezi směnami. Chůze na/z místnost se nezapočítává do pracovní doby. Dobře. Ale měla by se zohlednit. A to i pět minut tam a stejná doba zpět. Odpočinek je na posteli, nikoli za chůze a sprchy. Takže odpočinkem v posteli stráví mnohdy vlastně jen 5 hodin. Samozřejmě případ od případu.

3. zrníčko do sklenice: strojvedoucí má dělené směny. Dělenou směnu na 1:01 apod. známe všichni. Tento čas mnohdy tráví strojvedoucí ve stanici jako bezdomovec. Chůze na/z místnost se nezapočítává do pracovní doby. Dobře. Ale měla by se zohlednit. A to i 5 minut tam a 5 minut zpět.

4. zrníčko do sklenice: na strojvedoucího je vyvíjen psychický tlak. Někde tomu tak bohužel bývá. Vedoucí pracoviště (nikoli strojmistři) jsou v některých případech i vulgární a nadávají. Strojvedoucí to ale nechtějí přiznat a raději to v sobě dusí.

5. zrníčko do sklenice: strojvedoucí nemá dodržené PDOJ. Přiměřená doba na oddech a jídlo se mnohdy čerpá bezprostředně po příjezdu vlaku nebo plus/mínus po dvou minutách. Jen aby se to vešlo mezi vlaky. Strojvedoucí má přeci ještě nějaké úkony po příjezdu vlaku (informační systém, rychloměr, přejít z řídicího vozu na HV, přečíst a převzít rozkaz od výpravčího apod.). Pak snadno dělá vše ve spěchu.

6. zrníčko do sklenice: dokumenty k seznámení. Známe to všichni. Strojvedoucí dostávají i dokumenty, které ke své profesi nepotřebují. A některý předpis je řekněme zastaralý. Vytvářejí se dodatečné změny, změny změn.

7. zrníčko do sklenice: zpoždění, dokonalá výluková činnost včetně jejího zpracování apod.

To vše se třeba půl roku či rok (kdo ví) hromadí v hlavě...až jednoho krásného dne... Je tady mimořádná událost! Ta sklenice praskne!

Jedná se o všeobecné poznatky. Faktorů možných příčin vedoucích ke vzniku MU ale může být samozřejmě i více. Vše samozřejmě zničit nejde. Něco je dané provozem, ale eliminovat by se mělo.

Ondra Živný

Pokud si s námi budou i nadále hrát, fírů více nebude

Reaguji na stanovisko „Hon na strojvedoucí“, které bylo před otištěním v našem časopise zveřejněno i na webových stránkách Federace strojvůdců.

Takže na omluvu nových strojvedoucích mohu a musím říct, že na rozdíl od nás, nejezdili na levé straně, kde jsme se my, začínající, mnoho naučili, byli svědky mnoha situací (nebudu konkretizovat), kdy zaučující strojvedoucí měl vážné slovo pro doporučení – a sice nedoporučení dalšího výcviku.

Dnes je situace taková, že nejsou lidi, a tak se dělají „fofr kurzy“, zácviky a nikdo si nedovolí říct začínajícímu křivé slovo, neboť by nám odešel. Z vyprávění kolegů o „zážitcích“ se zácvikáři na mě jde hrůza! Na druhé straně ale musím hlasitě poděkovat mladým, kteří jsou perfektní a jsou opravdovými kolegy – DÍKY!

Je zmiňováno prostředí a podmínky výkonu práce. Nebudu se rozepisovat o tisíckrát poukazovaných stavech některých lokomotiv, to snad ani nejde. Je nutno si ale uvědomit, že ne všechna negativa provázející výkon naší služby se dají „zalepit příplatkem“. Například nocležny! Úroveň mnoha z nich (snad kromě hotelu Abito) je otřesná. Ostatně, proč se jezdí na „kreslení“ do lázní Libverda?! Což tak se „rozložit“ na blízkých nocležnách a užít si to!? A ráno prvním osobním vlakem do lázní. Tato akce se přitom koná jen 1-2x za rok, zatímco my si vychutnáváme nocležny třeba každou 4. směnu. Ovšem argument, že „ses vyspal a můžeš jezdit“ je naprosto mylný. Ostatně důkazem je i aplikace „programu“ na kontrolu /tvorbu směn, který mohl vytvořit a hlavně schválit jen naprostý amatér, který nikdy nejezdil. A tím ježděním myslím tak minimálně 15 až 20 let! Jak asi vypadá ráno ve 3,15 fíra po „noci nocležnové“ a je obětí oné myšlenky, že teď může do 15 hodin jezdit?!

S tím souvisí odpočinkové místnosti. Fíra „může přežívat“ dvě hodiny v nádražní hale mezi bezdomovci. A teď to důležité – je často doslova propastný rozdíl v určených prostorách pro vlakové čety a těmi, které slouží nám strojvedoucím!

Dále rozkazy. To není nic jiného než pouze alibismus SŽDC, neboť v nich jsou často uvedeny naprosté nesmysly, které nakonec mnohdy fíru ani vůbec nemusí zajímat. Například posunutí návěstidla (fakt jsem to zažil – Řikonín o 5m), přejmenování výměny a další. Ale SŽDC se kryje. Kdyby to tak měli psát rukou jako kdysi! To by byla jiná praxe! Nedávné rozkazy Vršovice, jak jsem si spočítal: 29 kilometrických údajů (už vidím fíru, co to kontroluje – toho trpaslíka a ve stanici!) a 31 údajů o návěstidlech a výměnách.

A to nepíšu o dalším paskvilu, o rozkazech, kdy na vícekolejné trati jsou pomalé jízdy za sebou dle kilometrické polohy a ne dle kolejí, takže na tříkolejce si můžeme „vychutnat“ Pj 1,1,0,1,2,2,0,0,0 a1. Že si vymýšlím? Výluka a stavební práce Běchovice–Úvaly. Když jsem to připomínkoval, tak odpovědní /nezodpovědní vždy začínali větou: *„To by se muselo...“* a ne konstatováním, co proto udělají. Ostatně změnu onoho programu zadávání by zvládl průměrný středoškolák o velké přestávce.

Další lahůdka? Neustálá dehonestace fírů za projetá návěstidla. Takže za prvé – nikdo to neudělal schválně. A za druhé – vědí vůbec na SŽDC, kolik si užijeme „padáků“? Víte, co to s fírou udělá!? A když se to poštěstí dvakrát na jednom vlaku jako mně, tak to je už opravdu síla! Nejdříve to byla Březová a pak jako DPH Přelouč. *„No my o tom víme, nám se obsazuje úsek...“* Milé SŽDC, co kdyby to bylo tak, že za každý „padák ubrzděný“ dostane fíra od vás 2000 a za projetý 5000 Kč? Co vy na to?

Je toho jistě ještě mnohem více. Už si ostatně někdo položil otázku, proč nejsou noví mladí fíři? Mladej kluk, manželka na mateřské, druhé děcko na cestě, hypotéka 3,5 mega a věčně pryč. No prostě taková „mňamka“. Pokud si s námi budou takto i nadále hrát, tak fakt nebude fírů!

Aleš Rolenc
základní organizace FS Brno dolní

Mělo se ušetřit, ale opak je nyní pravdou!

Jsem už v důchodu, jako strojvedoucí jsem ale jezdil 40 let zejména na nákladních vlacích a chtěl bych se tedy rovněž vyjádřit k tomu, co se na dráze děje. Co existuje železnice, bezpečnost byla založena na tom, aby o jízdě vlaku rozhodovalo více osob. U osobních vlaků to byli výpravčí, vlakvedoucí a strojvedoucí. Byli tedy tři, a když jeden selhal, pořád tu zůstali ještě dva, co mohli něco změnit a zodpovídali za to.

Zejména mě zarazilo, že se nikdo ani nijak zvlášť nepostavil proti zrušení výpravy osobních vlaků výpravčími (červené čepice na peroně) v mnoha železničních stanicích. Přitom tam tito výpravčí stejně pořád jsou, jenom nevypravují vlaky. Vždycky se vlaky křižovaly u peronu a výpravčí měl absolutní přehled. A protože mohl odstoupit od soupravy, měl tak přehled i o zavřených dveřích. A teď strojvedoucí potahuje k návěstidlu a všechno je jen na něm. A vůbec nikoho nezajímá, že spousta stanic a zastávek je v oblouku. A když má vlak zpoždění, tak jeho práci ovlivňuje i to, že „zachraňuje dráhu“ – snaží se ho dohnat, protože jinak často hrozí dokonce i postih.

Pokud by byli ve službě při výpravě vlaků výpravčí, s největší pravděpodobností by se nestala nehoda v Paskově, ani teď v Brně. A kdyby na tratích D3 vypravoval vlaky dirigující dispečer, který jediný věděl, kde má vlaky, tak ani tam by nedošlo k většině střetnutí. To je podle mě hlavní příčina mimořádných událostí, že všechna odpovědnost byla „hozena“ na fíry. Mělo se ušetřit, ale opak je nyní pravdou!

Projetí návěstidla na červenou se v mnoha případech, bohužel často aniž je vyšetřování ukončeno, považuje za chybu strojvedoucího. Vlakový zabezpečovač nebo MIREL mě zastaví, když překročím rychlost o jeden kilometr, když mám na návěstidle očekávej 60 km nebo více, jedu méně než 40 km a nevybavím tlačítko „manuál“. Proč ale bez odbavení stejného tlačítka mohu projet červenou? Tvůrci tohoto zabezpečovače by se tím měli zabývat!

Hodně mě nyní trápí to, že hlavní příčiny vzniku mimořádných událostí se neřeší a pořád se jen vymýšlejí opatření, která k ničemu nevedou. Osobně mám ale za to, že bezpečnost osobní dopravy znamená především znásobit odpovědnost a rozložit ji na více profesí. Naši předkové neměli takovou techniku, jaká je dnes, ale uměli to. A navrhovaný bodový systém, podle kterého mají být strojvedoucí trestání? Něco takového může vymyslet jen člověk, co o tom nic neví.

Karel Válek, Frýdek-Místek

Pepa je odborníkem na svém místě

Ke dni 28. únoru 2019 se náš kolega a kamarád, pan **Josef Krajzl** rozhodl ukončit svoji práci u Českých drah a odejít na zasloužený odpočinek.

Studoval na Střední průmyslové škole železniční v České Třebové, kde také v roce 1972 své studium úspěšně ukončil. V ten samý rok nastoupil k tehdejším ČSD do lokomotivního depa Brno dolní a přidružené strojové stanice Skalice nad Svitavou jako pomocník strojvedoucího v zácviku a tamtéž pak působil i jako mechanik a pomocník strojvedoucího.

Od dubna roku 1978 vykonával v lokomotivním depu Brno dolní – v jeho přidružených strojových stanicích Nezamyslice, Prostějov, Skalice nad Svitavou, Zastávka u Brna a Tišnov – funkci strojvedoucího a za několik dalších let i funkci strojmistra.

Od února roku 1998 pracoval v DKV Česká Třebová ve funkci inženýra železniční dopravy (IŽD) a následně jako systémový specialista. Pepa je odborníkem na svém místě. Vždy jednal čestně a spravedlivě a za to mu patří velký dík!

Věříme, že se budeme i nadále setkávat nejen na nostalgických akcích, spojených s párou a bufetovým vozem, ale i při jiných příležitostech.

Přejeme Ti nyní hlavně spoustu zdraví, spokojenosti a radosti do dalších let!

Jménem ZO FS Česká Třebová a Společnosti železniční Česká Třebová Lada Pouková

Něco Vám, přátelé, povím, uhodnete, o kom mluvím? Už je to kus minulosti, mívali jsme mladé kosti.

Na kolejích býval nával, při křižování nám mával. Při různých provozních hříčkách, nenechal nás na holičkách. Ač měl doma hodnou ženu, přesto že ukončil směnu, neměl špatnou náladu odstraňovat závadu.

Josefu Krajzlovi

Přiznat to fakt musím, páni, kamarád byl k pohledání. Trochu propadl i páře, potom dělal komisaře. V té funkci pracoval čistě, je odborník na svém místě. V restauraci bylo živo, tehdy chutnalo nám pivo.

Často jsme si po práci užívali legraci. Každý výkon se mu dařil, výborný guláš vařil.

Měj se krásně, příteli, buď jen stále veselý. Život prožij elitní, palivo pij kvalitní.

Proběhni cílovou páskou, s Maruškou a věčnou láskou. Ať Ti slouží zdravíčko, nechybí ti štěstíčko.

DĚKUJEME ZA PRÁCI, to ti přejí depáci!!!

Pro Pepu od Franty Klamty

Vzpomínka na kolegu Františka Loveckého

V chrámu Páně sv. Anny v Moravském Písku se dvanáctého března konalo poslední rozloučení s panem **Františkem Loveckým**, veselským strojvedoucím ve výslužbě, který zemřel náhle 6. března 2019 ve věku pouhých 63 let. Těmito řádky s několika skromnými vzpomínkami se s ním chci ještě rozloučit i v našem strojvůdcovském časopise.

František byl mým blízkým přítelem a spolužákem již od našich studií na železničním učilišti ve Valticích, kde se vyučil mechanikem kolejových vozidel. Zažil tak dokonce ještě závěr éry parních lokomotiv, když na nich jezdil jako pomocník strojvedoucího. A po vykonání kurzu strojvedoucího dieselových lokomotiv pak s naší železnicí spojil celý svůj profesní život, více než čtyři desetiletí, až do odchodu do invalidního důchodu.

Své vlaky ve službách tehdejších ČSD a pak i Českých drah vozil na Vláře, tedy na trati Brno–Trenčianská Teplá, s nákladními vlaky zajížděl až do slovenské Galanty, a v posledních letech jezdil s motoráčky na lokálce Bzenec–Moravský Písek. My, jeho kolegové a spolupracovníci, jsme ho neznali jinak, než jako usměvavého a vstřícného člověka, vždy ochotného pomoci. Byl šikovným mistrem mnoha řemesel, ve svém volnu obětavě pomáhal mnoha z nás.

Strojvedoucí a člen Federace strojvůdců v lokomotivním depu ve Veselí nad Moravou, náš kolega a kamarád František Lovecký nám tady bude velmi chybět, jeho památka však navždy zůstane v našich srdcích.

Kdo jste ho znali, prosím, věnujte mu i vy svoji tichou vzpomínku!

Za všechny kolegy a spolupracovníky z veselského lokomotivního depa

Josef Prát

Dovolujeme si pozvat všechny přátele dobré zábavy na v pořadí již 16. Country ples Železničářů Posázavského Pacifiku do Čerčan. Na akci, jejímž prostřednictvím se daří prohlubovat přátelské vazby napříč pracovišti, profesemi i odborovými organizacemi, navíc všem kolegům garantujeme zvýhodněnou cenu vstupenky i při nákupu na místě, čímž reflektujeme obtížné plánování kulturního vyžití vzhledem ke skladbě směn v nepřetržitém drážním provozu. Těšíme se na vás! Martin Liška, strojvedoucí PP Čerčany

*Posezením s kamarády a kolegy se rozloučil dne 22. února strojvůdce ČD, pan **Petr Kopecký**. Do nejlepšího turnusu ho přivítali kolegové na penzi a společně s kamarády v činné službě mu popřáli pevné zdraví, pohodu a klid. Petře děkujeme! Na snímku je kolega Kopecký při rozloučení se svojí oblíbenou lokomotivní řadou 242, na které odjezdil poslední kilometry při svém působení ve žďárském turnusu*

Společenská rubrika

Rovnou osmdesátku oslavil dne 6. ledna náš kolega, strojvedoucí ve výslužbě, pan **Josef Tonar**. Všechno nejlepší a hodně zdraví do dalších let mu přejí všichni havlíčkobrodští kolegové.

***

Dne 31. března 2019 si naposled sedl za knipl lokomotivy a odešel do předčasného důchodu kolega strojvedoucí, pan **Karel Kubátka** ze základní organizace FS Šumperk. Během své profesní dráhy, kterou začal na severu Moravy, se nakonec usadil v depu Šumperk, kde postupně vykonával funkce od el. mechanika až po vedoucího oprav a následně po reorganizaci bývalých DKV začal jezdit jako strojvedoucí. Výbor a celá ZO Federace strojvůdců mu přejí na zaslouženém odpočinku hlavně pevné zdraví, děkují za celoživotní práci vykonanou pro ČD a do dalších let již jen pohodičku, bez stresů z náročné práce, a více času na milovaná vnoučata!

***

V první polovině března oslavil své 60. narozeniny **Vladimír Ryšavý**, strojvedoucí v provozní jednotce ČD Cargo Břeclav, a 55. narozeniny **Jiří Slunský**, strojmistr v břeclavské PJ ČDC. Základní organizace Federace strojvůdců Břeclav jim přeje vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti.

***

Osmdesáti let se dožil dne 26. března náš bývalý kolega strojvůdce, pan **Pavel Mináč**. Stálou pohodu a pevné zdraví do dalších let mu přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

V druhé květnové dekádě se dožívá 75 let strojvedoucí v.v., cestovatel, chalupář a recesista, člen Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem, pan kolega **Jiří Šuk**. Jiří, gratulujeme Ti k tomuto významnému výročí a do dalších let přejeme dobré zdraví, štěstí a spokojený život. Za Klub Jaroslav Krupička

***

V měsíci dubnu oslaví svých 55 let tito naši kolegové: 4. dubna **Jiří Zeiner**, 9. dubna **Bohumil Špecinger** a 22. dubna **Bohuslav Procházka**. Všichni pracují u ČD. Našim oslavencům k jejich životnímu jubileu srdečně blahopřejeme a do mnoha dalších let přejeme mnoho štěstí, pevné zdraví a životní optimismus. Výbor ZO Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové

***

Dne 26. března oslavil 75. narozeniny náš kolega strojvůdce v. v., pan **Karel Krejčí**. Všechno nejlepší a dobré zdraví do dalších let mu přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

V příštích týdnech oslaví své padesátiny dva naši kolegové ze ZO Federace strojvůdců Chomutov. Prvním oslavencem je pan **Pavel Petržílka**, který je oslaví 27. dubna, a druhým je strojvedoucí ČD pan **Lubomír Vrbenský**, který je oslaví jen o den později. Oběma jubilantům srdečně gratulujeme. Do dalších let jim přejí všichni kolegové a kamarádi z chomutovské základní organizace hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním i pracovním životě.

***

Třetího dubna bude slavit krásné životní jubileum 80 let náš kolega **Antonín Hubálek** ze základní organizace FS Letohrad. Zdraví, štěstí a spokojenost ještě do mnoha dalších let mu přejí výbor a všichni členové letohradské ZO Federace strojvůdců.

***

Rovnou šedesátku bude 6. dubna slavit i náš kolega **Ivo Zábrž** (ČD Cargo) ze základní organizace FS Ústí nad Labem. K tomuto významnému životnímu výročí mu blahopřejí a do dalších let spokojenost, pohodu a zejména zdraví přejí výbor a ostatní kolegové ze ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 13. března oslavil svoji kulatou sedmdesátku bývalý havlíčkobrodský strojvůdce pan **Stanislav Šrámek**. Všechno nejlepší, hodně zdraví do dalších let mu přejí všichni kolegové.

***

V příštích dnech bude slavit svá životní jubilea hned několik našich kolegů ze základní organizace FS Děčín. Rovnou sedmdesátku oslaví 4. dubna **Miloš Panáček** a 12. dubna **Petr Flieger**. Desátého dubna budou svoji první padesátku slavit **Pavel Reichelt** a **Petr Reichelt** a ve stejný den své 40. narozeniny oslaví **Vladimír Havelka**. Všem jubilantům srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme osobní spokojenost, štěstí a zejména pevné zdraví! Výbor a členové děčínské ZO Federace strojvůdců

***

V měsících březnu a dubnu oslavili či oslaví svá životní jubilea tito naši kolegové z liberecké základní organizace, prvních 50 let 26. března **Petr Groll**, 6. dubna **Josef Fulín**, padesát pět let shodně 26. března **Ludvík Jindra** (člen výboru ZO) a **Václav Patka**, a šedesátku 9. dubna **Otto Pavlík** – všichni strojvedoucí ČD. Výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Liberec a kolegové ze Seniorklubu děkují všem za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

***

Dne 21. února oslavil svých 65 let náš bývalý kolega strojvůdce pan **Marcel Grečnár**. Hodně štěstí a pevné zdraví do dalších let mu přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

Dvanáctého dubna bude slavit své 60. narozeniny náš kolega **Stanislav Kozla**. Výbor a členové základní organizace Ostrava-Cargo mu k tomuto jubileu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší v práci i osobním životě a k tomu samozřejmě především zdraví.

***

Od března tohoto roku nese na svých bedrech již pět křížků kolega **Petr Musil** a v dubnu slaví šedesátiny pan **Jaroslav Bartůněk**. Oba jsou členové základní organizace FSČR v Brně-Maloměřicích. Naše profesní odborová organizace kolegům přeje hodně osobních i pracovních úspěchů.

***

Svoji šedesátku oslaví dne 5. dubna náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo, pan **Stanislav Málek**. Všechno nejlepší, hodně zdraví do dalších let mu přejí všichni havlíčkobrodští kolegové.

***

V tomto měsíci oslavili svá životní jubilea rovněž tři naši kolegové ze základní organizace FS Pardubice: **Ladislav Fadrhonc**, strojvedoucí v.v., 19. března 85 let, **Jan Heřmánek**, strojvedoucí a místopředseda ZO FS, 24. března 55 let a **Miroslav Šabatka**, strojvedoucí v.v., 16. března 65 let. Výbor a ostatní kolegové z pardubické ZO Federace strojvůdců jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí spokojenost, osobní štěstí a zejména pevné zdraví.

Zájmy strojvůdce i na webu

Zájmy strojvůdce je možno si přečíst i na webových stránkách ***www.fscr.cz***, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdců České republiky!

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 Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.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