



Zájmy strojevedce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJEVEDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Každý má právo volit na svém pracovišti a v pracovní době

Vážené kolegyně, vážení kolegové, ve dnech 23. až 27. října proběhnou u společnosti ČD Cargo a následně pak ve dnech 30. října až 1. listopadu u mateřské společnosti ČD volby zástupců zaměstnanců do dozorčích rad.

Současné platné volební řády jak u Českých drah, tak i ČD Cargo silně zvyhodňují početně nejsilnější odborovou organizaci. To jasně dokládají výsledky všech předchozích voleb, kdy se zástupci zaměstnanců v dozorčích radách obou společností srukovali pouze z řad Odborového sdružení železničářů.

Již v roce 2018 a stejně tak i v roce letošním jsme předložili zaměstnavatelům i odborovým partnerům takový návrh změn volebních řádů, který by dal šanci na zvolení nejen kandidátům početně nejsilnější odborové organizace. Protože strojevedoucí a zaměstnanci

vlakových čet nemohou na rozdíl od ostatních zaměstnanců se stabilním místem výkonu práce využít svého volebního práva prakticky v kterýkoliv volební den a kdykoliv během své pracovní doby, byl součástí našeho návrhu taktéž požadavek na možnost využít pro mobilní zaměstnance i elektronickou volbu. Všechny naše návrhy úprav volebních řádů byly oběma zaměstnavateli odmítnuty.

Z volebních řádů vyplývá, že každý zaměstnanec má právo volit v pracovní době na svém pracovišti. Dbejte tedy na to, aby vám bylo umožněno volit při nástupu či konci směny.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, chci vás tedy požádat o to, abyste všichni využili svého práva volit a podpořili kandidáty Federace strojevedců ČR - kolegu Jaroslava Vincoura u ČD a kolegu Davida Votroubka u ČD Cargo.

Strojevedoucí jsou nosnou a početně nejsilnější profesí a jako taková si rozhodně zaslouží, aby měli možnost prostřednictvím svých zvolených zástupců spolurozhodovat o rozvoji a další budoucnosti obou národních dopravců.

Jaroslav Vondrovic,
prezident FSČR

Proč potřebujeme svého zástupce v dozorčí radě?

V minulých volbách chybělo pár desítek hlasů strojevedců, aby náš kandidát byl zvolen do Dozorčí rady ČD Cargo. Neudělejme při letošních volbách stejnou chybu a najděme si pět minut času a dejme hlas kandidátovi FS. Je jen na nás, zda budeme mít svého zástupce v důležitém orgánu naší firmy. Udělejme něco pro Federaci a pro svoji profesi a pojďme volit.

(mb)

Proběhnou volby do dozorčí rady ČD. Proč by nás, strojevedoucí, toto mělo zajímat? Dozorčí rada je nejvyšším orgánem společnosti, dohlíží na výkon působnosti představenstva a na celou činnost společnosti ČD. V této strohě větě se však skrývá velká šance, jak zlepšit pozici strojevedoucích v jejich práci. Dlužno podotknout, že od vzniku společnosti ČD neměli strojevedoucí nikdy svého zástupce v tomto nejvyšším řídicím orgánu. Právě i zde bychom mohli hledat neochotu vedení k řešení problémů, které trápí právě (a pouze) naši profesí.

Stejně žaludky zkrátka nemáme všichni stejně.

Federace strojevedoucích - stejně jako v předchozích volbách - představila svého kandidáta do dozorčí rady.

Proto bych vás rád, kolegové strojevedoucí, poprosil o chvilku vašeho času. Deset vteřin, které mohou změnit rozložení sil v dozorčí radě a konečně se dočkat šance, více slyšet hlas strojevedoucích.

Zajistili jsme, že na každém nástupním místě a v čase každého nástupu bude možnost vhodit svůj hlas do urny. (Možnost volit jednoduše digitálně a jít s dobou byla vedením společnosti zamítnuta.)

Obětujte, prosím, pár vteřin času při nástupu nebo přestávce ve směně a podpořte svým hlasem kandidáta FS. Jedině tak si zajistíme šance pro prosazení požadavků, pramenící ze specifík naší profese. Nikdo jiný to za nás totiž neudělá, musíme vlastní silou!

(as)

I jeden hlas může znamenat mnoho

Vážené kolegyně, vážení kolegové, opět po pěti letech nás čekají volby členů dozorčí rady ČD Cargo, kteří jsou voleni jako zástupci zaměstnanců. Dozorčí rada je ze svého principu kontrolním orgánem, který by měl dohlížet na správné fungování a hospodaření společnosti. Z výše popsaného jasně vyplývá, že je potřebné, aby takovou kontrolu vykonávala dozorčí rada složená ze zástupců většího množství „zájmových skupin“. Jestliže jsou tedy za zaměstnance voleni dva zástupci, je jisté žádoucí, aby tyto členové nezastupovali jednu odborovou organizaci, ale pro zajištění větší plurality názorů a s největší pravděpodobností i pro hájení zájmů všech zaměstnanců je přínosné, aby tyto dva zástupci pocházeli každý z jiné organizace. Bohužel se nám pro tuhý odpor největší odborové organizace dlouhodobě nedaří nastavit volební řád tak, aby tuto rozmanitost názorů umožňoval a respektoval základním nastavením pravidel, aby měl každý zaměstnanec pouze jeden hlas při volbě členů dozorčí rady. Pakliže tento názor sdělíte s námi, máte jako zaměstnanec této společnosti možnost se k této myšlence připojit hlasováním ve volbách tak, že zvolíte pouze jednoho kandidáta.

Jak již bylo napsáno výše, dozorčí rada je především kontrolním orgánem společnosti, a proto bych řekl, že kandidatura odborářů je přirozenou záležitostí. Hlavním úkolem odborových organizací je hájit zájmy zaměstnanců společnosti, snažit se zlepšit jejich pracovní i sociální podmínky a dohlížet na dodržování všech zákonných ustanovení. Zároveň by takový člověk měl být schopný snášet tlak ze strany zaměstnavatele a bez ohledu na okolnosti se snažit vždy pracovat ve prospěch zaměstnanců. Domnívám se, že při svém dosavadním působení ve společnosti ČD Cargo jsem prokázal, že tyto vlastnosti mám.

Je zvykem, že kandidáti na jakýkoli volený post se v období předcházejícím volbám snaží osobně setkat s „voliči“ a snaží se jim objasňovat své názory a předkládat argumenty pro své zvolení. V tomto ohledu se Vám všem omlouvám, neboť já tento zvyk pro tyto volby poruším. V žádném případě to není proto, že bych se nechtěl setkat s našimi členy nebo ostatními zaměstnanci, ale bohužel se právě nacházíme ve značně náročné době, kdy probíhá



kolektivní vyjednávání, práce komise pro tvorbu předpisu D1 ETCS, finále v dodávce simulátoru pro ČD Cargo a je rozpracováno mnoho dalších témat a jednání. Když něco dělám snažím se to dělat na 100 % a proto bych pro „volební kampaň“ musel ošidit ostatní, dle mého názoru důležitou práci a nebo opačně. Chci věřit, že mé názory a postoje znáte dlouhodobě a dostatečně podrobně z předchozích setkání v rámci setkání na základních organizacích, jednání s předsedy a ostatními zástupci atd. Stejně tak se snažím být aktivní v on-line komunikaci v naší facebookové skupině a nebráním se ani přímé komunikaci prostřednictvím telefonu, emailu nebo dalších komunikačních prostředků.

Vím, že způsob osobního hlasování na jednotlivých pracovištích není pro provozní zaměstnance vůbec komfortní a přináší mnoho problémů. FSČR se usilovně snažila umožnit zaměstnancům elektronickou volbu bez nutnosti docházet do volebních místností. Tato naše snaha se bohužel nesetkala s potřebným pochopením ani u zaměstnavatele, ale ani u ostatních odborových partnerů a bez větší a podrobnější diskuse byla ihned zamítnuta.

Přesto všechno a snad i právě proto Vás žádám, abyste obětovali trochu svého komfortu a času, přišli k volbám a zvolili mne jako kandidáta FSČR ve volbách do dozorčí rady ČD Cargo.

David Votroubek,
člen Prezidia FSČR

Zkouška našeho zájmu nejen o budoucnost firmy, ale i jednotnost FSČR Účast ve volbách do dozorčí rady ČD

Volby zástupců zaměstnanců do dozorčí rady akciové společnosti České dráhy naše odborová organizace nebere na lehkou váhu. Přistupujeme k nim s vědomím, že je to cesta k tomu, abychom z pozice účasti na činnosti tohoto významného orgánu mohli předkládat své návrhy, jak racionálně a v zájmu našich členů, ale i všech zaměstnanců národního dopravce, účinně ovlivňovat rozhodovací a řídicí procesy této klíčové významné firmy působící na naší železnici.

Smutná realita je ovšem, bohužel, taková, že vzhledem k dosud platnému volebnímu systému se našemu zástupci nikdy v minulosti nepodařilo ve volební soutěži úspěšně překonat pomyslnou bariéru. Ta byla naopak výhodná pro zástupce OSŽ, kteří za daných podmínek byli coby zástupci zaměstnanců v této dozorčí radě vždy! Tato situace nás pak dokonce přivedla k tomu, že v minulých volbách Federace strojevedců ani nepostavila svého kandidáta, neboť už zcela matematicky byla šance na zvolení tehdy minimální.

Můžeme tento stereotyp z hlediska zastoupení zaměstnanců ČD změnit? Myslím že ano. Je na místě, abychom se o to pokusili. Zvláště pak, když vezmeme v úvahu, že Federace strojevedců je u Českých drah nyní bezkonkurenčně největší profesní odborovou organizací zastupující téměř 80 procent strojevedoucích, samozřejmě vedle zaměstnanců i jiných profesí, jako jsou například strojmistři, vedoucí posunu a další.

Neumíme a ani nemůžeme objektivně posoudit, zda Odborové sdružení železničářů bylo tímto svým dosud výhradním zastoupením v dozorčí radě ČD, zejména pokud jde o přístup k základním informacím o podniku, jakkoliv zvýhodněno. Skutečností ovšem je, že pokud jsme kolegy z OSŽ o informace z dozorčí rady požádali, většinou jsme byli odkázáni na utajenost dokumentů. FSČR jich tak prozatím ani nemohla účinně využít ve své činnosti, tedy v zájmu našich kolegů a všech zaměstnanců podniku. Pluralita názorů při hledání řešení problémů, které nás všechny trápí, tak bohužel v mnohém směru zůstala jen iluzorní.

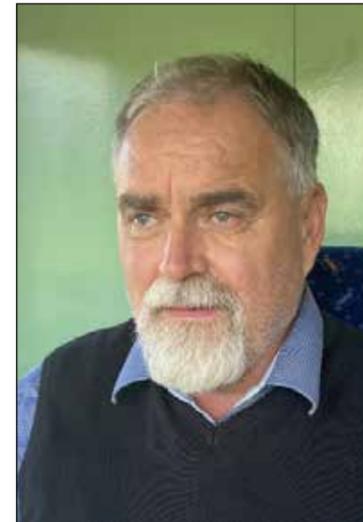
Současné volby proto vnímám také jako jedinečnou možnost prorazit tuto historicky neúspěšnou sérii volebních neúspěchů. Doufám přitom zejména v jednotu členů naší organizace, jež se projeví už při samotné jejich ochotě zúčastnit se volby dvou zástupců

zaměstnanců do tohoto zákonem stanoveného orgánu. Určitě se to našim kolegům vyplatí, vždyť posláním dozorčí rady ČD je schvalovat programy společného podnikání, dohlížet na hospodaření podniku a v neposlední řadě se rovněž vyjadřovat k návrhu zakladatele firmy na zrušení či přeměnu podniku. To vše samozřejmě vedle dalších několika základních práv a povinností.

K podniku, o jehož úspěšnou budoucnost a tím logicky i z toho vyplývající optimální pracovní a sociální podmínky pro jeho zaměstnance jako odborová centrála usilujeme, jsem nastoupil po vyučení a prošel jsem zde od mechanika lokomotiv přes strojevedoucího až po strojmistra v PJ Olomouc. V této provozní jednotce jsem působil jako předseda základní organizace FSČR, než mně pak kolegové vyjádřili svoji důvěru rovněž tím, že mě zvolili do funkce člena prezidia naší odborové organizace.

A aniž bych chtěl jakkoliv mentovat, dovoluji si říci, že jsem měl zejména během těchto let působení v prezidiu už několikrát možnost setkat se s návrhy některých vedoucích představitelů firmy, kteří se nakonec našťásti ve vedení podniku pouze „pozdrželi“ a jejich vize se nakonec ani neuskutečnila. Přesto jsem několikrát za celou novodobou éru firmy byli společně také svědky reorganizace, která mnohdy ještě dodnes budí jisté rozpaky o efektivnosti celého záměru. Jsem přesvědčen, že právě účast zástupců FSČR v dozorčí radě je i možností, byť jen dvěma hlasy volených zástupců, jak zejména v dnešní velmi turbulentní době zastavit podobné revoluční nápady. Nijak nezastírám ani důležitou skutečnost, že právě účast našich kolegů v těchto volbách obecně je zkouškou zájmu zaměstnanců této firmy o její budoucnost.

Nejsem a nikdy jsem ani nebyl zastáncem provolání, proč právě já bych měl být tím, kdo bude zvolen, spíše jsem některé „předvolební výkřiky“ sledoval s jistým despektem. V tuto chvíli vás, vážení kolegové, však chci požádat nejen o aktivní účast



ve volbách, ale především o hlas pro zástupce FSČR. Jistě se shodneme na tom, že jsme odborovou organizací, která si to zcela jistě zaslouží.

Jaroslav Vincour
viceprezident FSČR

Zamyšlení nad návrhem PKS

Návrh kolektivní smlouvy na rok 2024 ve mně vzbuzuje pocit, že pánové z vedení naší firmy neví nebo nechťejí vědět, jaká je situace v provozních jednotkách.

Já jsem z Veselí nad Moravou, tedy z chudšího regionu, kde nabídka práce není až tak vysoká, díky čemuž se u nás ještě částečně dařilo stavy strojířů doplňovat. Přesto i u nás nedostatek strojířů začínáme silně pociťovat. Strojímistrů už mnohdy nezbyvá než komandovat sami sebe, mnozí se i případy, že jeden strojmistr musí vzít několik nočních po sobě, aby druhý strojmistr mohl jezdit, protože už nikdo další není. Nejkritičtější bývají víkendy. To si každý rozmyslí, když už mu konečně vyjde na víkend volno, zda ho stráví s rodinou, přáteli, půjde někam za kulturou, pojedete na výlet, nebo vezme vložák.

Jako daleko závažnější problém však vidím, že se přestává dařit přijímat nové zájemce o naše povolání. Když už se někdo takový najde, je ve věku nad čtyřicet, často i nad padesát let. Z opravdu mladých jsou to spíše jednotlivci z řad drážních nadšenců. To je žalostné málo.

Na otázku, proč mladí lidé nemají o naši práci zájem je jednoduchá odpověď. Jde samozřejmě o pracovní podmínky a odměňování. Když s potenciálním zájemcem mluvíte, řeknete mu, co všechno naše práce obnáší, co všechno musí zvládnout, co všechno se naučit. No a potom zájem poněkud poklesne. A když přidáte, že bude do práce nastupovat pokaždé v jinou dobu, v noci, o sobotách, nedělích, že bude mnohdy spát někde na nocležně a nebude si moci cokoli naplánovat více než tři dny dopředu, pak zájem upadá zcela. A pokud dojde na finance, adepty mají představu, že za uvedené podmínky jsme ohodnoceni úplně jinak a samozřejmě lépe. Bez zaplacené přesčasové práce by naše mzda dosahovala sotva výše průměrného řemeslníka. To je, myslím, za požadovanou zodpovědnost, znalosti a dovednosti málo. Dnes si zkrátka lidé za to, co umějí a taky za případné nepohodlí chtějí nechat slušně zaplatit.

Ve světle výše popsaného bych očekával návrh na zvýšení tarifů v řádech desítek procent nebo bych alespoň očekával takový požadavek od odborových svazů. Místo toho se dočtu, že některé příplatky

se budou rušit a s navýšením tarifních stupňů se nepočítá. Když k tomu přidám ztrátu benefitů, které jsou ve stávající podobě neudržitelné, přijde mi to jako vtip. Myslim však, že některým kolegům to až tak vtipné nepřipadne a budou to brát jako výsměch či urážku a může to vést k dalšímu odlivu zaměstnanců.

Co se týče rušení příplatek, prezident FS pan Vondrovic přispěl na stránkách Zájmů strojířů s vysvětlením, že přijde pouze k přerozdělení a některé příplatky budou naopak podléhat valorizaci. Osobně bych byl opatrný např. s příplatkem za zaškolení (pokud ovšem zaměstnavatel nemá připravený nějaký nový výcvikový plán, kdy na provozní jednotku přijde už hotový strojíř) protože až se to nezdá, není jednoduché na někoho dohlížet a učít ho v reálném provozu a myslím, že bez viditelného ohodnocení o to zájem nebude.

Jestliže chceme oslovit mladé lidi a vyhnout se dalšímu odlivu zaměstnanců, je nutno najít prostředky nejen na podstatné zvýšení mezd, ale i na náhradu benefitů, se kterými se budeme muset rozloučit. Argumentace, že peníze prostě nejsou, tady neobstojí. Pokud chceme na trhu práce uspět, peníze se prostě najít musí.

Z výše uvedeného plyne závěr, že při kolektivním vyjednávání bychom měli požadovat razantní navýšení tarifních stupňů i příplatek za práci o sobotách, nedělích a v noci. To od vyjednávacího týmu očekává česká základna, alespoň u nás.

Závěrem bych chtěl podotknout, že své práce u naší firmy si vážím, myslím že zdaleka nepatřím mezi křiklouny a věčné nespokojence a doufám, že po přečtení těchto řádků mě někdo neobviní z nedostatečné loajality k firmě. Svou loajalitu k ní totiž zaměstnanci projevují svým přístupem k práci, pracovním nasazením, svědomitým výkonem své funkce, popř. ochotou udělat něco navíc. Nikoli tím, že pracují za nižší mzdu, než je v daném oboru či profesi obvyklá a rezignují na své oprávněné požadavky. S pozdravem vlastní silou!

Rastislav Jánošík

Zamyšlení versus realita

Dovolím si zareagovat na článek kolegy Rastislava Jánošíka, který píše již ve druhé verzi. Tu první jsem měl napsanou téměř okamžitě po obdržení jeho emailu. Uplynulo pár dnů, mezitím proběhlo třídní jednání s vedením společnosti právě ohledně podoby kolektivní smlouvy na rok 2024 u firmy ČD, některé připomínky právě zmínované v článku našeho kolegy se posunuly k řešení a já je v této druhé verzi popisuji.

Předně bych jen zareagoval na povzdech nad přijímáním nových uchazečů.

Ze statistik, které mám k dispozici je v tuto chvíli v různém stupni zaškolení celkem 157 kandidátů na post strojířů a převážný počet z nich je ve věku pod 40 let. Náborové kampaně probíhají neustále, je ale otázka, zda počty nových strojířů postačí k pokrytí za poměrně početné ročníky které mají blízko k důchodovému věku. Pokud ale ze statistik vytáhnou současně i počty našich kolegů, kteří nárok na starobní důchod prozatím ignorují a z různých důvodů pokračují v aktivní činnosti dál, nemusí být personální situace až tak dramatická.

Ale ke kolektivní smlouvě. Každý prvotní návrh zaměstnavatele, který jsme zažili byl vždy absolutně nepřijatelný, je potřeba si uvědomit, že tím jednání vždy teprve začíná. Přestože podoba návrhu kolektivní smlouvy za příští rok prozatím nedoznala výraznější změny, právě proběhnuté jednání v Železných Rudě ale ukazuje, kam chceme směřovat.

Jednání zahájil generální ředitel Českých drah a oznámil maximální sumu kterou je firma schopná poskytnout v souvislosti s požadavky vyplývajícími z návrhu odborů. Jedná se o sumu 450 mil. Kč.

Zástupci FS během tohoto jednání přednesli svůj nejzásadnější požadavek, a to, aby současně s kolektivní smlouvou byl upraven katalog prací v profesi strojířů a strojmistrů. Jednalo by se o povýšení strojířů z 10 TS do 11 TS a z 11 TS do 12 TS. Strojistry požadujeme sjednotit do TS 13. Tento požadavek v případě souhlasu zaměstnavatele významně odkrojí z celkového objemu 450 mil. Proto následně diskuse o návrhu čehokoliv logicky vedly k výsledku, kdy je určený objem pro PKS nedostatečný.

Zástupci FS během tohoto jednání přednesli svůj nejzásadnější požadavek, a to, aby současně s kolektivní smlouvou byl upraven katalog prací v profesi strojířů a strojmistrů. Jednalo by se o povýšení strojířů z 10 TS do 11 TS a z 11 TS do 12 TS. Strojistry požadujeme sjednotit do TS 13. Tento požadavek v případě souhlasu zaměstnavatele významně odkrojí z celkového objemu 450 mil. Proto následně diskuse o návrhu čehokoliv logicky vedly k výsledku, kdy je určený objem pro PKS nedostatečný.

Jaroslav Vincour

Informace z výjezdního jednání o PKS s ČD Vyjednávání budou pokračovat

Zástupci jednotlivých odborových organizací působící u firmy se sešli od 2. do 4. října na třídním jednání ohledně dohody kolektivní smlouvy na rok 2024. Měli jsme tak možnost podrobně obhájit všechny naše návrhy, které jsme v rámci oponentního návrhu předložili zaměstnavateli.

Hned první den v úvodu jednání zahájil generální ředitel ČD Michal Krapinec, který informoval zejména o současné finanční situaci firmy. Na část jednání byli přítomni i členové představenstva Lukáš Svoboda a Jiří Jeřeta, kteří hovořili o aktuální vývoji situace krajských smluv o dopravní obslužnosti, nebo o požadavcích a připravovaných výběrových řízeních ministerstva dopravy. Dále byla předložena zcela zásadní informace o plánovaném objemu peněz, který má firma v podnikatelském plánu na příští rok připravený na pokrytí nových požadavků odborových centrál. Jedná se o celkovou částku cca 450 mil. Kč, z čehož je jasné, že tento plánovaný objem nemůže pokrýt všechny předložené návrhy. V tuto chvíli můžeme věřit, že informace o plánované částce je pravdivá, ale nemáme možnost, jak si ji ověřit.

Část jednání prvního dne byla věnována i změnám v Zákoníku práce, které někdy výrazným způsobem zasáhnou nejen sestavy směn jižního personálu. Celý průběh jednání moderovala

členka představenstva Blanka Havelková společně se zástupci personálního odboru.

Neodmít, ale nerozhodit

I přesto že se jednalo po celé tři dny, nepodařilo se nalézt shodu v mnoha rozporech. Nedošlo ani na jednání o plánovaném novém modelu osobního ohodnocení, které se tedy bude projednávat v dalších dnech. V rámci vyjednávání PKS jsme zaměstnavateli předložili a řádně vyargumentovali požadavek o navýšení profese strojířů a strojmistrů v katalogu prací. Zaměstnavatel náš návrh odmítl, ale prozatím nerozhodnul, počkáme tedy na další vývoj.

Poslední návrh zaměstnavatele, nad kterým jsme se tedy nakonec rozešli zní: 1% navýšení do všech tarifů, navýšení 1,5% mzdových prostředků do objemu osobního ohodnocení nad současný stav. Pro vybrané zaměstnance OCU v některých profesích tzv. TOP smluvní mzdu s plánovaným objemem cca 30 mil. Kč.

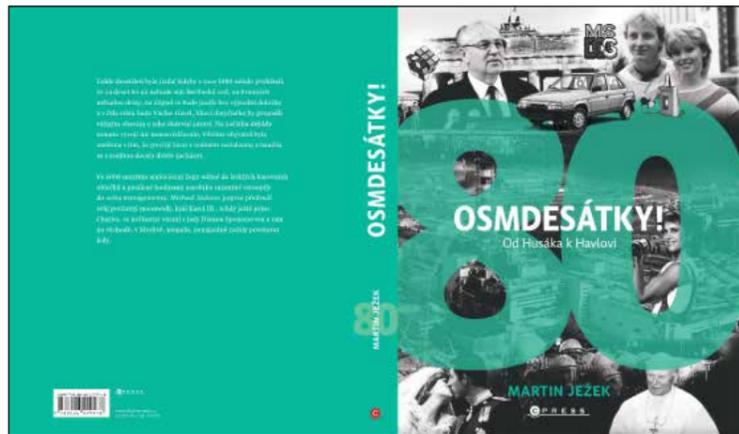
Další body jednání

Otazník visí nad další existencí KOP. Momentálně se čeká na výsledný text vládního konsolidačního balíčku, který snižuje ve svém návrhu objem sociálního fondu. Tato problematika je přímo spojena s návrhem některých odborových centrál o znovuzavedení šestého týdne dovolené pro „denní“ zaměstnance a v tomto okamžik není dořešena. V návrhu zaměstnavatele je i vyplacení jednorázové odměny ve výši 7 500 Kč splatné ve výplatě za měsíc leden 2024.

Z těch nejdůležitějších požadavků, které FSCR dále předložila je např. i prodloužení minimální délky směny, navýšení příplatek za SO-NE či kompenzaci spaní v jiné než domovské jednotce.

Termíny dalšího vyjednávání kolektivní smlouvy jsou stanoveny na 18. a 30. října. Vyjednávání o podobě osobního ohodnocení pro profesi strojířů – strojmistr je stanoveno na 16. října.

Jaroslav Vincour



Nová knížka Osmdesátky! redaktora Zájmů strojířů Martina Ježka, do které také přispěli prezident FSCR Jaroslav Vondrovic, strojíř Evžen Mikolajek nebo emeritní redaktor ZS Libor Poláček je od 17. října k mání u dobrých knihkupců. Publikaci je také možné objednat se slevou na www.albatrosmedia.cz. (red)

Informace z jednání zástupců ZO FSCR u ČD Cargo

V Pardubicích se 18. a 19. září sešli zástupci základních organizací FSCR, aby projednali dění u nákladního dopravce ČD Cargo, na síti Správy železnic a ve Federaci strojířů ČR.

Jedním vedl člen prezidia David Votroubek, který nás informoval, že zaměstnavatel ČD Cargo předložil 12. září návrh kolektivní smlouvy a tím zahájil kolektivní vyjednávání. Bude opět náročné, protože zaměstnavatel navrhuje škrt v PKS. Odbory předloží společný protinávrh koncem září, naše návrhy jsme dlouho diskutovali.

Testové otázky u zkoušky

David Votroubek také informoval, že ČD Cargo vypsal výběrové řízení na osobní ochranné pracovní pomůcky pro další období. Zájem dodavatelů, bohužel, není velký. Žádná změna se však v OOPP neplánuje, na batohy bude vypsal výběrové řízení na podzim dle technické specifikace. Doufáme, že cenou vyhraje batoh černé barvy s oranžovým převlekem.

V e-learningu je nově generátor testových otázek na ZOZ. V případě zjištění chyby v otázce, kontaktujte zástupce Federace. Testové otázky by se měly objevit i u zkoušky odborné způsobilosti.

Osazení mikrovlnek a varných konvic na některá HV brání nedostatečný výkon palubní sítě. Doufáme, že tento problém se brzy podaří vyřešit novým měničem napětí. Kritizované tlumení kontrol na řadě 130 se bude od podzimu předčlávat. 130 039 je již upravena.

Vulgarity a urážky rozhodně ne

Řešili jsme ne-psaní „Hlášení strojířů“. Když nebudeme upozorňovat na to, co ztěžuje naši práci, nic se nezmění. Ale je třeba psát „hlášení“ bez pejorativních výrazů a urážek. Takovými „hláškami“ se nikdo nebude zabývat. Zamysleme se nad tím, než něco napíšeme, vypovídá to hlavně o nás samotných.

Na síti SŽ se od nového roku budou vydávat „obrázkové“ rozkazy. Ověřovací provoz skončil a skoro žádné „hlášení“ a připomínky od strojířů nepřišly. Začíná se jednat o datovém předávání rozkazů do tabletů. Také běží připomínkové řízení k D1 ETCS, kde se řeší např. doplňkové návěstní svítily ETCS.

Byli jsme seznámeni s návrhem na úpravu zlepšení viditelnosti přenosných návěstí pro elektrický provoz při výlukách. Zvýraznění blízkými diodami v rozích čtverce je výrazně lepší nápad, než žluté zábleskové světlo, které je označením pracovního místa.

Prezident FSCR Jaroslav Vondrovic nás seznámil se složitým jednáním týkajícím se Vyhlášky 101 o zdravotní způsobilosti, kde byly navrhovány psychotesty při každé prohlídce. Informoval nás o jednáních na drážním úřadě o postizích za projetí červené a o novém znění Zákoníku práce a z toho vyplývajících souvislostech v drážní dopravě, které se týkají odpočinků.

Hrozba nekompatibility ETCS

Předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth nás informoval o právě začínajícím mezinárodním železničním veletrhu v Gdaňsku, kde má svůj prezentační stánek i Skupina ČD Cargo, v čele s domácí dcerou CD Cargo Poland. Na veletrhu se mimo jednání se zákazníky uskuteční schůzka s Albertem Mazzolou, výkonným ředitelem CER (The Community of European Railway and Infrastructure Companies). Budou se probírat problémy spojené s vývojem dalších verzí ETCS a budoucí hrozby nekompatibility v případě nově do TSI zařazené baseline 4 se staršími verzemi ETCS. Diskutovat se také bude o potřebě lepšího řízení evropských projektů ve snaze naplnit všechny cíle, pro které byly schvalovány, dále o problematice digitálního automatického spráha a způsobu jeho zamýšlené implementace. Tématem bude i možný budoucí problém s nedostatkem el. energie při dekarbonizaci jednotlivých odvětví ekonomiky EU a samozřejmě i samotné dopravy, se kterým může efektivně pomoci železniční nákladní doprava jako jeden z energeticky nejúčinnějších druhů dopravy.

Více peněz jen vybraným profesím?

Tomáš Tóth dále komentoval pololetní hospodářské výsledky ČD Cargo, růst objemu v zahraničí a poklesu v tuzemsku, který odpovídá poklesu celého

železničního dopravního trhu v ČR. V detailu se pak věnoval jednotlivým komoditám. V závěru bylo otevřeno i téma zahájení kolektivního vyjednávání o podobě nové kolektivní smlouvy na rok 2024. Zaměstnavatel nechce jednat o plošném navýšení odměn, ale diskutovat růst mezd především ve vybraných provozních profesích, kterých je dlouhodobě v ČD Cargo, ale i obecně na železnici nedostatek. Zmínil, že větší plošný růst mezd, si ČD Cargo nemůže dovolit a uvedl, že 1% růstu mezd znamená nárůst osobních nákladů v hodnotě 50 mil. Kč na rok. Právě proto se chce v letošní kolektivní smlouvě hlavně věnovat klíčovým provozním profesím. Zodpověděl také dotazy na úbytek práce na západě Čech, na fungování „superstrojířů“ a na dílejší úpravy na loko 742.7, které odstraňují nedostatky zjištěné v průběhu již více než dvouletého provozu.

Simulátor ČD Cargo

Personální ředitelka ČD Cargo Aneta Miklašová nás informovala o blížících se volbách do dozorců rady ČD Cargo, o zahájení kolektivním vyjednávání, a o novele Zákoníku práce a odpočinků v rámci 24hodinového cyklu, kde denní odpočinek má být 11 hodin. Dále uvedla, že ČD Cargo pořídí kabinový simulátor, který bude v České Třebové a na kterém si strojířů budou zkoušet hlavně nestandardní situace. Školení bude dvouhodinové jednou za dva roky, rizikové skupiny jednou za

rok. Rizikovými skupinami jsou věková kategorie 40 až 50 let a skupina která vlastní licenci méně než pět let.

Opět jsme vedení firmy upozornili, že současný rozsah zácviku pro nové strojířů je nedostatečný a bylo by potřeba pro zvýšení bezpečnosti, a i snížení škod na HV, zvýšit počet hodin zácviku. Také jsme řešili pravidelné školení, jeho úroveň a absenci technické školy. Ředitelka Miklašová nás také informovala o školství. Přípravují se nové studijní obory, ve kterých by žáci získali licenci. S tím souvisí i požadavek na snížení věkové hranice pro získání licence pod 20 let.

Závěrem personální ředitelka zmínila diskuse na sociálních sítích, které bývají často plné emocí. Pisatel se (někdy podpořen anonymitou) cítí silný a svým dehonestujícím vyjádřením poškozují zájmy, pověst a prestiž společnosti. Každý by podle jejich slov měl být odpovědný za svá slova, hanění firmy na sociálních sítích škodíme nejen podnik, ale i sami sobě.

Dvacet norem přesunuto

Závěrem jednání nás David Votroubek seznámil se snahou omezení znalost počtu i interních norem u strojířů. Dvacet norem se podařilo přesunout do Pts9 a Pts10. Soupis všech informačních listů, které máme znát je 57. Opět je snaha přesunout je do interních norem a předpisů.

Miloš Brunner

Plzeňský strojvůdce Petr Kraft: Můj Bůh je nákladní Bylo vybráno za mě a bylo vybráno správně

„S dobře udělanou Laminátkou se dá výborně koexistovat. Ale čím je člověk starší, tím méně je schopen odpouštět destrukci své tělesné schránky,“ říká plzeňský strojvedoucí Petr Kraft.

Jak se máte?

Vzhledem k tomu, jak turbulentní doba nyní panuje, se mám dobře.

Co vás přivedlo k dráze, fírovskému řemeslu?

K práci strojvedoucího mě asi nejvíce ponoukla překvapivě hudba, konkrétně kapela jejichž texty se v železničním provozu hodně inspirují. Zároveň jsem tou dobou již pracoval jako figurant geodeta a později jako mistr na stavbách železničního svršku. Zde jsem přičichl ke konci motorové trakce na podkrušnohorské magistrále jako celodenní divák průjezdu mnoha vlaků a postupně, inspirován hudbou, jsem „jždě“ propadl.

Nebyla to tedy tradice, takže třeba romantika?

Nepocházím z drážní rodiny, a ještě na střední škole jsem byl přesvědčen, že ze mě bude stavař se zaměřením na železniční svršek. Romantiku bych v tom příliš asi nehledal, spíše úctu a obdiv ke stroji, hmotnosti... Možná nějaký pokrivený obraz technokratické romantiky, ale tak, jak tohle slovo chápe většina lidí, to asi ne.

Jaké tratě jste chtěl jezdit?

Ambice na jízdu po nějakých tratích jsem neměl žádné, v době nástupu mi to bylo jedno. Inklinoval jsem spíše k nákladní dopravě a po 14 dnech u velké unitární dráhy mi přišel zvací dopis do Carga, což z mé strany bylo vlastně v pořádku. Bylo vybráno za mě a bylo vybráno správně.

Jaké mašiny můžete řídit?

Aktuálně mám zkoušky skoro na všechno, co se u Carga vyskytuje, kromě Vectronů a stejnosměrných posunek nebo něčeho místně specifického, plus něco málo navíc z mého působení na VÚŽ.

Které jsou lepší, horší a proč?

Tohle je hodně těžká otázka. Protože v současné době není v mém působení nic, na co bych se vyloženě těšil. Bohužel. Ne že bych si nevypracoval k nějaké řadě sympatie, ale většina lokomotiv je v takovém stavu, že sice asi vyhoví provozuschopnosti, ale pro obsluhu jsou spíše mučirnou. Nejvíce mě asi těšilo krátkodobé nasazení Čmeláků a Bardotek v Plzni v minulých letech. Velmi mě bavilo období

řady 753.7 v Plzni, to už je taky pryč. Navzdory všem negativním ohlasům na řadu 388, musím říct, že se mi s nimi nejezdí špatně. Byl jsem až zaskočen, jak velký rozdíl v únavě na konci směny udělá hluk a vibrace. Ten skok mezi 363 a 388 je opravdu velmi citelný. Mám staré stroje velmi rád, ale bohužel nejsou ve stavu, ve kterém jsou dlouhodobě snesitelné. Dobře udělané staré Eso je super stroj, s dobře udělanou Laminátkou se dá také výborně koexistovat, ale těch dobře udělaných je, a ještě asi dlouho bude, méně než těch, které člověka vyždímou. Laminátky jsou u mě obecně velké téma, hodně jsem se na ně kdysi těšil a dlouhou dobu jsem na nich jezdil rád a s chutí. Dalo by se říct, že to byl i můj cíl. Ale čím je člověk starší, tím méně je schopen odpouštět destrukci své tělesné schránky, nebo u mě se to alespoň poslední dobou projevuje čím dál více. Nemůžu Cargu upřít snahu držet je nějak solidně při životě. Ale týká se to spíše zásadních provozních celků a stanoviště je spíše vnímáno jako nezbytný otravný prvek, tedy se dělá jen na oko a low cost. Nejméně oblíbenou řadou je rozhodně 742. Je sice „blbvzdorná“ a nebývávala odolná k macešskému chování vlastníka, ale používá se na výkony, kde nemá co dělat, a to už hodně dlouho. Ergonomie stroje je maximálně tristní. Obecně mě rezignace Carga na traťové lokomotivy v T trakci dost mrzí, minimálně v našich končinách.

Které máte raději?

Když zrovna nějak nestřečkuje s nějakými nevysvětlitelnými závadami a nejeví jim převodovky, tak asi 363.5 a rád se svezu i na té 388 a alespoň nějak rozumně tiché klasické Eso je taky fajn. V T trakci toužebně očekávám příchod alespoň dvou pořádných traťových lokomotiv, ale nějak se to Cargu nedaří a jestli se to vůbec někdy dočkáme :).

Jaké byly vaše začátky?

Začal jsem vlastně už v předchozího zaměstnavatele, kde se shodou okolností naskytla příležitost udělat si průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel, za což mu dodnes patří velký dík. Nicméně vyhlídky na nějaké velké ježdění moc nebyly a práce s lidmi mi u stavební firmy činila čím dál větší obtíž. Tedy padlo rozhodnutí, že je potřeba se od lidí trochu více odstříhnout. Zprostředkovaně jsem se dozvěděl, že v plzeňském DKV se po mnohaleté pauze otevřela branka a že „velká“ dráha nabírá lidi. Vše se povedlo a vstoupil jsem do světa železnice 14 dní před tehdejšími velkými třeskem, tedy oddělením nákladní dopravy od osobní. Začátky nebyly nijak lehké, protože jsem neměl žádnou předchozí zkušenost, s nikým jsem se nevozil. Takže vše pro mě bylo nové. Ale vzhledem k tomu, že mě to bavilo, snažil jsem se vše dohnat vlastním studiem. Mí noví kolegové mi též hodně pomohli. Když se na to podívám zpětně, jak situaci vnímám teď, tak je to až s podivem, jak vše probíhalo relativně v klidu a hladce. Ale je klidné možné, že moje hlava za ta léta spoustu věcí vytěsnila.

Jak pak probíhala vaše kariéra?

Do DKV Plzeň jsem nastoupil s hotovým průkazem způsobilosti a dvěma řadami, nicméně bylo rozhodnuto, že se jako posluchač krátce připojím k právě probíhajícímu motorovému kurzu, abych si rozšířil obzory o velkou dráhu, což bylo jedině dobře. Pak jsem si rozšířil portfolio o několik potřebných řad, abych mohl v rámci depa a přilehlého okolí fungovat a vše vlastně skončilo po dokončení autorizací na řadu 750 a 754. Přišel zvací dopis do Carga a na motorové vozy již nedošlo. V Cargu už to šlo klasickým způsobem, tedy zálohy, manipulační vlaky a pak i traťovější výkony v T trakci. Největší škola života byly odklony po trati Plzeň – Zatec – Prunéřov/Chomutov, když probíhala velká rekonstrukce trati Plzeň – Cheb. Proto mi asi zatecká trať tak přirostla k srdci. Následoval klasický postup na střídavky, na vícesystémovky a po pár letech nějakou shodou náhod i rozšíření



o řady 122, 123 a 130. Pak proběhlo několikaleté občasně zaskakování na VÚŽ, přišly Traxxy a naposled zkoušky ETCS.

Toužil jste i po řízení osobních vlaků?

Osobní vlaky nijak zvlášť. Zkusil jsem si v závěru s dvojicí čtyřek na EC do Německa, to mě bavilo hodně. Ale klasické zastávkové osobáky asi nic pro mě. Tehdy by mi to asi bylo jedno, kdybych u osobní dopravy zůstal, nějak bych se tím asi popasoval, ale v současné době jsem maximálně rád tam, kde jsem. Jak se píše jedním z mých oblíbených textů, jejich Bůh je osobní a náš, tedy i můj, je nákladní :).

Měl jste například chuť řídit rychlovlak?

Ne, rychlovlak jsem nikdy řídit nechtěl, protože že mi to nic neříká. Co bych si ale někdy chtěl zkusit, jsou americké diesely a ruský Fantomas, obojí přání je ale nejspíše z říše sci-fi.

Jste dnes u Carga, má to nějaké výhody?

Ano jsem u Carga, a jsem v globálu u Carga rád. Výhoda je začáteční a konec na jednom místě a dlouhé směny. A ještě jedno relativní rádo je v tom, že i v současné době je Cargo prozatím jistota, a že tady na jihozápadě je s těmito parametry relativně jedinečné. Ale nejsem rád, jak Cargo funguje. Šichty nějak vím, na tři dny v tabletu a když požádám strojmistra, řekne mi týden, ten si ale musím napsat a je velká pravděpodobnost, že se to ještě několikrát změní. Proč to tak je, je mi dodnes záhadou. Něco je i v mojí důslednosti/benevolenci, ale větší výhled v tabletu mi vyloženě chybí. Ale nic s tím neudělám, tak je to místně nastavené. V komandování směn je celkem zmatek ze spousty důvodů, nicméně domluva se strojmistry je solidní a když je potřeba, dá se leccos zařídit.

Co vás nejvíc štve na vašem povolání?

Štve mě, že i v roce 2023 je velká dráha neskutečně zanedbaná napříč všemi zúčastněnými subjekty. Zdá se mi, že se obecně nechce, aby to bylo funkční zdravé těleso, kde si lidé vydělávají dobré peníze za odvedenou práci. Spíše to na mě dělá dojem, že všem vyhovuje, že je to polofunkční jáma na peníze.

A co máte naopak nejraději?

Nejraději mám, že jsem relativně svým pánelem, že dělám něco, co mě

pořád celkem slušně baví a nedělám 8 hodin denně 1-5.

Kterou větu od strojmistra slyšíte nejméně rád?

Když nastoupím a Rg Libeň nebo Rg Beroun :D, nebo vlastně Rg kamkoliv, protože hrozně nerad jezdím Rg. Za mě je ideál někam dojet, tam se otočit a dojet zpátky a s čistou hlavou jít domů. Málokdy se to povede.

Mně by asi ničily dělené šichty...

Mě nejvíce ničí nástupy kolem půlnoci a kdykoliv mezi půlnocí a šestou ranní. Jsem spíš typ sova, takže chodím spát pozdě a když mám jít na směnu ve tři ráno nebo v 0:10, tak je to horor, protože nejsem typ člověka, který si lehne a usne. Ideální směna je pro mě nástup v rozmezí 9-13 a konec kolem půlnoci až jedné ranní nejpозději. Dělenou, přerušenou nebo spíše spací dvojnoci směnu jsme měli v novodobé historii jen jednu, rok jsem jí jezdil v turnusu, pak letmo. Když se na to člověk připravil, dalo se to zvládnout, ale dlouhodobě mi to začalo spíše vadit, ani ne tak z povahy směny samotné, ale spíš z povahy podmínek v téhle konkrétní směně panujících.



Lokomotivy jsou v takovém stavu, že sice asi vyhoví provozuschopnosti, ale pro obsluhu jsou spíše mučirnou

Proč je nedostatek strojvedoucích?

Myslím, že nedostatek je způsoben tím, že dráha nechce vychovávat zodpovědné strojvedoucí, ale marně se snaží, zmitaje se v blátě současnosti, zaplnit nástupní tabulky kusy a SAPovými čísly, která v rámci možností vybaví vědomostmi a nechá je se v tom blátě plácet. Obdivuji přičochá adepty, kteří se tímto marastem prokousou a z vlastní vůle a pomocí vlastní píle, chtějí být v naší profesi dobří. Asi jich úplně hodně nebude a z toho, řekl bych, plyne ten nedostatek.

Víte, co by drahám obecně mohlo pomoci?

Dráze, myslím, není pomoci. Podle mě je to nevyčísitelné těleso. Je to strohý výsledek mnoha mých úvah vedoucích stále k tomuto závěru. Musela by se změnit mentalita českého člověka a systém výchovy mládeže v českém školství. K čemu jsou mladí lidé, kteří neví, co chtějí dělat, nic je nebaví a budou do práce nejspíš chodit jen přežívat. Lidé, kteří jdou k železnici čistě ze zájmu a ví co je čeká, je sakra málo a ani to není záruka, že z nich bude někdo, kdo chce tvořit hodnoty a bude alespoň elementárním způsobem zodpovědný.

Když jedete ve vlaku, poznáte podle stylu jízdy, kdo mašinu vede?

S jistotou lze poznat, jestli za pákami sedí někdo, komu to moc nejde, nebo virtuózní, ale to je myslím vše, co mohu z jízdy, jako fundovaný cestující vyčíst.

Je vám čtyřicet let, cítíte rozdíl, mezi mladými a starými strojvedoucími? Proč se občas nemají rádi?

Myslím si, že to není o věku, ale o mentalitě. Skoro nikdo není moc ochoten snažit se na toho druhého podívat v širších souvislostech. Myslím si, že kvůli tomuhle vznikají největší neshody všude na světě, a nejen v naší profesi. Blb může být starý i mladý. Jsou lidé, kteří jsou nejáci z nějakého důvodu, takže se snažím škatulkovat si lidi až po nějaké době. A i tak se můžu občas zmýlit. Ne každý je extrovert, který se s každým dá hned do řeči, a s každým nalezneme společné téma. Jeden z nejlepších lidí, co jsem za ty roky v Cargu potkal, by mohl být můj otec, a přesto si troufám tvrdit, že jsme byli schopni si pokecat jako vrstevníci. Vždycky jsem si říkal, že až půjdu do penze, chtěl bych si uchovat tak mladou mysl jako on.

Stane se z vás časem strojmistr? Kdy to bude a co byste chtěl v té práci dělat lépe?

Jestli že mě někdy bude strojmistr neví, jestli, tak spíše jen jako záskok, ježdění se určitě zatím vzdát nechci. Je to ale čistě hypotetická otázka. V pozici strojmistra bych asi chtěl dělat jinak úplně vše.

Jezdíte pro více dopravců?

Pro více dopravců nejezdím, i když je vozba v současné době horší, raději si užiju volno.

Pokračování na straně 4



Petr Kraft se narodil před devětatřiceti lety v Plzni, vystudoval stavební průmyslovku, pak jako mistr na stavbách svršku, později po absolvování zkoušek se stal fírou, chvíli na to začal jezdit u ČD Cargo, kde vede vlaky dodnes. Není ženat, ale zadaný, a to již 20 let s jednou přítelkyní. Mezi jeho záliby patří fotografování, ochutnávání piv a objevování pivovarů. Sbírá také modely nákladních aut a zemědělské techniky, vytváří si knižní sbírku železniční literatury a všeho, co se týká hornictví, těžkého průmyslu a různých druhů stavební a zemědělské mechanizace. A sbírá vinylové nahrávky své oblíbené hudby (black metal, doom metal, drone, psychedelie a něco málo i z elektroniky a jiných obskurních žánrů jak ze současnosti, tak i z doby než se narodil).

Plzeňský strojvůdce Petr Kraft: Můj Bůh je nákladní

Dokončení ze strany 3

Je mezi lidmi na železnici rivalita podle firmy, za kterou jezdí?

Určitě je, ale já osobně to moc nechápu. Odpověď by byla v podstatě stejná jako na otázku „souboj“ generací. Záleží na mentálním nastavení každého jednoho kolegy. Každý dopravce svoji káru tlačí, jak se dá a od toho, jestli to dělá v rámci regulí, jsou tu příslušné úřady a orgány, o jejichž kompetenci dost často pochybují. My za kopytem bychom si především měli hledět toho, abychom se vrátili ze směny v jednom kuse a nepůsobili nesnáze sobě, zaměstnavateli ani ostatním účastníkům provozu. Starost o barvu „modraček“ by měla být až někde daleko jinde, měla-li by vůbec být.

Jak rodina nese, že moc nebyváte moc doma?



Zrovna v naší jednotce to s bytím doma není až tak hrozné, takže jsem doma tak nějak v rozumné míře. Pokud je v práci větší „šrumeček“ a chodím do práce víc, než je zdravé, jsem dotázán, jestli se taky někdy pořádně vyspím, ale častěji sepe moje vlastní „relé odpočinku“.

Jaké jsou vaše koníčky?

Mým největším koníčkem jsou stará auta, stroje a technika a mechanizace obecně a hudba. Sám žádnou netvořím, ale jsem aktivní posluchač. Určitě stojí za zmínku i klasická a digitální fotografie. V té klasické jsem věčný začátečník. A rozhodně k mým velkým koníčkům patří ochutnávání pív a objevování pivovarů. Jsem tak trošku i sběratel modelů nákladních aut a zemědělské techniky, vytvářím si i knižní sbírku železniční literatury a všeho, co se týká

hornictví, těžkého průmyslu a různých druhů stavební a zemědělské mechanizace. Těž snažím vytvořit sbírku vinyly své oblíbené hudby, abych si jednou mohl užívat sezení v pořádném ušáku, v přítomnosti čtyřicetiwattové žárovky, proti gramofonu, se sklenkou nějakého hutného doppelunkelbocka nebo imperial stoutu v ruce. A ještě ve mě dríme i nezelezní modelář, ale jen po troškách a po kouscích, protože den má jen 24 hodin.

Co vás po práci nejvíce uklidní, uspokojí?

Nejraději mám východy a západy slunce na stroji a když mám pocit, že skončená směna dává alespoň trochu smysl. Mívám ten pocit často, to nemohu říci (zde tázaný zcela nepokrytý odhaluje svůj obdiv k Járovi Cimrmanovi – pozn. red.). Uklidňující také je, když se člověk v noci někde na chvíli zastaví a zaposlouchá se do ticha noci.

Kterou otázku byste si chtěl položit a odpovědět na ni?

Asi bych se sám sebe zeptal na ETCS. Když jsem do toho všeho šel, tak jsem byl vcelku nadšen z celkové myšlenky toho zařízení. Protože jsem si říkal, že konečně budeme mít opravdový zabezpečovač. No a výsledek je ten, že dle mého názoru, máme jen předražený hlídač projetí konce oprávnění k jízdě, který v českém drážním prostředí nabírá

klasických, obudně – gulášovitých rozměrů. Jsem až rozčarován, jak tragicky benevolentní je evropská legislativa v tom, jak se má ETCS chovat a co všechno si můžou výrobci, potažmo vlastní realizátoři zástaveb, dovolit. A korunu tomu, jak už bývá zvykem, dává i správce infrastruktury, který evidentně, když se něco nedaří, je schopen naprosto absurdně obrátit předpisové postupy s ETCS související, které jsme se horkotěžko naučili, jen aby nemusel danou situaci řešit technicky. Totéž platí i o zkušebních provezech na jednotlivých řadách. Místo toho, aby příslušný

Kdy vám bylo v mašině nejhůř?

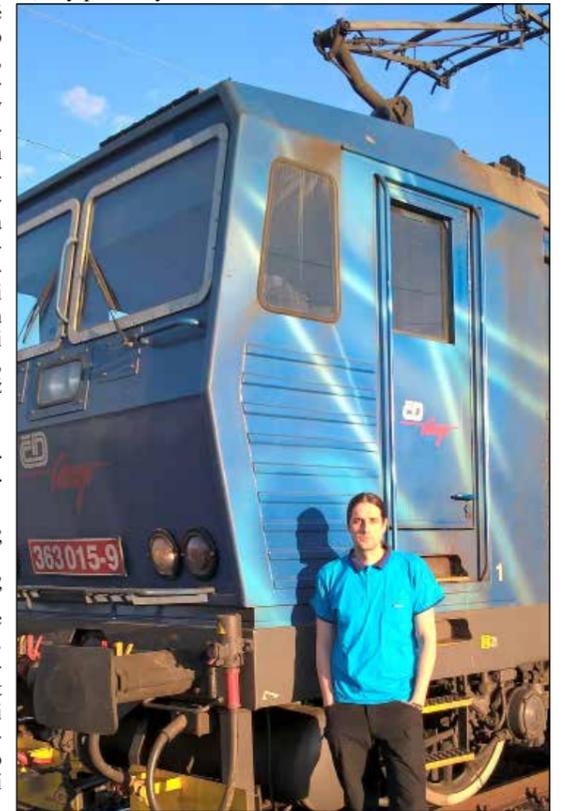
Asi když jsem s dvojčetem 742 a rozjetým NEXákem skoro vjel do pracovní čtyř, které nebylo hlášeno, že jedu.

A kdy nejlíp?

To musím dlouho přemýšlet. Asi každé, když jdou věci tak jak mají, bez zádrhelů a poruch. Ale úplně nejvíce nejlepší fakt nevím. Možná, když mi bylo umožněno se párkrát svést na čmeláku, nebo když si vzpomenu na krátké působení Bardotek u nás.

Martin Ježek

Foto archiv autora



Společenská rubrika



Čas běží neúprosným tempem. To konstatovali i kolegové, dnes již emeritní strojvůdci, z OŘOD Východ, provozních pracovišť Brno-Maloměřice a Brno-Horní Heršpice a PJ ČD Cargo Brno 26. září při symbolickém točení v depu Brno-Maloměřice. Na fotografii před historickou Laminátkou S 489.0001 jsou zachyceni zleva Jaroslav Bartůněk, Jiří Tesař, Aleš Příbyl, Milan Pechart, Karel Krejčí, Jaromír Mráček, Milan Kohoutek, Jiří Ševčík, Jaroslav Čermák, Miroslav Bíza, Jiří Foltýn, Miloš Kadaník,

Pavel Tešný a Vratislav Jandora. S „čerstvými“ důchodci byli otáčení i kolegové, kteří na zasloužený odpočinek odešli v době epidemie Covidu 19 a točení v té době nebylo možno provést. Milí kolegové, děkujeme vám za desítky let poctivě odváděné práce při vozbě vlaků osobní i nákladní přepravy. Do dalších let vám přejeme vše dobré doprovázené pevným zdravím.

Výbor ZO FSČR 007, Brno – Maloměřice

Během tohoto léta oslavili naši kolegové Jan Jermář 55. a Rostislav Ondroušek 60. narozeniny. Oslavencům gratulujeme a přejeme hodně zdraví, štěstí, lásky a rodinné pohody! ZO 62 Pardubice.



Dne 8. září přivezl do Frýdku-Místku svůj poslední vlak, a tím završil svou celoživotní a profesní činnost člen ZO FS Frýdek Místek pan Aleš Bartolom. Rozloučit se a poděkovat i za dlouholetou práci ve výboru ZO přišla stovka kamarádů, kamarádek, kolegů a kolegyň nejen z Frýdku-Místku. Aleši, děkujeme, hodně zdraví, štěstí a spokojenosti.

Dne 9. září oslavil šedesáté narozeniny bývalý strojvůdce, nynější strojmistr pan Miroslav Kříž. Do dalších let mnoho štěstí, zdraví a pohody v soukromém i profesním životě přejí členové a výbor ZO FS Krnov.

Dne 14. září ukončil svou celoživotní profesní činnost jako strojvůdce ČD CARGO a odešel do důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace pan Jan Ilko. Za odvedenou práci bychom mu tímto chtěli poděkovat a do

dalších let na zaslouženém odpočinku mu popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. ZO FS Chomutov.

V říjnu slaví krásné šedesátiny hned dva členové mostecké Federace strojvůdců - 16. října pan Miroslav Veselý a 21. října pan Miloš Hodr. Oba pánové jsou dlouholetí strojvůdci ČD Cargo a oběma přejeme hodně zdraví a klidné směny s vidinou blížícího se důchodu. Výbor a členové FS Most.

Dne 2. října slaví své životní jubileum 70 let náš kolega na zaslouženém odpočinku pan Miroslav Uher. Přejeme mu hodně štěstí a zdraví. ZO FS Nymburk

Dne 4. října slaví svoji první 60. strojvůdce, Karel Vytlačil. Přejeme Ti, Karle, hlavně zdraví, štěstí, pohodu doma a v práci co nejméně starostí. ZO Polička



Dne 31. října odchází do důchodu po 44 letech služby u ČD náš kolega Roman Petr z PP Rumburk.

Přejeme mu tímto klid, pohodu a pevné zdraví a do dalšího životního etapy. Kolegové z PP Rumburk.

Klub železničních modelářů Trutnov, p. s.
Středisko volného času, Trutnov



pořádají



26. 10. - 29. 10. 2023

VÝSTAVU

železničních modelů a kolejíšť
s mezinárodní účastí

v hale ZŠ Rudolfa Frimla, Trutnov

Otevřeno:

Čt - So 9:30 - 18:00

Ne 9:30 - 16:00

Vstupné:

dospělí 100 Kč

děti 50 Kč

hromadné vstupné pro školy

a školky 30 Kč / osobu



Opustili nás

Dne 8. září nás ve věku 67 let náhle opustil kolega, kamarád, člen ZO FSČR Tanvald a člen senior klubu Liberec Zdeněk Vrkoslav. Všichni, kteří jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz
Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

