

● Petr Čechák: Nebyl rozhodnut pro železnici, stal se prezidentem ... str. 2 ● Analytik FSČR Miloslav Pykal: Procházka dekadami FS ... str. 2 - 5 ● Jindřich Hlas: Jsem spokojený a pyšný na to, že jsem strojvedoucí ... str. 3 ● Milan Just: Strojvedoucím musíš být rád, jinak bys tu práci dělat neměl ... str. 4 - 5 ● Ukázka z chystané publikace Libora Poláčka o historii FSČR v letech 1995 - 2025 ... str. 5 - 6 ●



Vydání ke 130. výročí FSČR

číslo 5-6

26. března 2026
ročník 79



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Redakční rada přeje sílu a odolnost Pár slov úvodem

Máte v rukou unikátní vydání novin ke 130. výročí Federace strojvůdců České republiky

Stáli jsme před rozhodnutím, jak číslo realizovat. Oslovili jsme exprezidenty Federace strojvůdců Petra Čecháka, Jindřicha Hlase a Jiřího Našince a požádali je, zdali by nám nevěnovali trochu svého času a zavzpomínali. Krom posledně jmenovaného, který kvůli zdravotním problémům nemohl, jsme s bývalými prezidenty hovořili. A byly to zajímavé exkurze do historie Federace, ale i jejich osobní minulosti. Svůj čas nám věnoval také Milan Just, pražský strojvedoucí ve výslužbě a pamětník z dnešního hlediska až neuvěřitelných detailů ze vzdálených dekad.

Poděkovat bychom také chtěli

Liboru Poláčkovi, který se dlouhá léta staral o dobré jméno Federace strojvůdců v médiích a pomohl vybrat zajímavé historické momenty. Navíc nás nechal nahlédnout do chystané knížky o historii FSČR, jež přibližuje léta 1995 až 2025. Svou paměť také s úspěchem vyzkoušel analytik Míla Pykal, který připravil „průlet“ činnosti odborové centrály v minulých desetiletích.

A nemohu zapomenout na prezidenta Jaroslava Vondrovce, který přispěl dobrou radou i svým časem.

Za Redakční radu Zájmy strojvůdce přeji FSČR hodně síly, soudržnosti a pevných nervů do dalších let - ať se práce daří!

Martin Ježek, odpovědný redaktor

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic: Se slabým partnerem se nejedná, tomu se diktuje Jednotlivec je bez šance

Prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic odpovídá na otázky, týkající se životaschopnosti FSČR, pracovních podmínek v železniční dopravě, nebo budoucnosti odborové centrály.

Členem FSČR jste od jejího znovuoživení v r. 1990. Ve výboru ZO FSČR Domažlice jste byl od r. 1990 a v letech 1992-2006 i jejím předsedou. Roku 2006 se stal členem Prezidia FSČR, osm let byl vedoucím kolektivního vyjednávání u ČD, a. s. a od r. 2017 je prezidentem FSČR. Mnoho let, mnoho zkušeností... Zažil jste různé ministry dopravy, krize, Covid 19... Kterou svou zkušenost byste označil za nehorší?

Když se ohlédnou zpět, nevybavuje se mi nic vloženo tragického. Zatím jsme ve Federaci vždy našli řešení, i když cesta k němu v některých případech trvala dlouho, někdy i léta. Ale s ničím, co by Federaci strojvůdců zásadně poškodilo, nebo se dohodlo přímo proti nám, jsme se nesetkali.

Existují, či existovaly nějaké politické tendence nebo náklonnosti?

Krédem Federace je apolitičnost. FS není, a nikdy na žádnou politickou stranu ani hnutí nebyla napojena. Samozřejmě víme, že život bez politiky není možný, takže ať už se jedná o pravici nebo levice, udržujeme korektní vztahy.

Cítíte změny v chování členů Federace za poslední dekády?

Ke změně nálad dochází, jsou určitě jiné, než před dvaceti třiceti lety, kdy jsme věděli, kam chceme naši profesi dostat. Tehdy byli členové ochotní pro organizaci pracovat nezištně i na úkor svého volného času. Železnice byla unitární, krom českých drah prostě žádný jiný dopravce nebyl. Povolání strojvůdce ve většině případů znamenalo pracovat u jedné firmy a celý profesní život. Mladší generace tento stav nezná. Na naší železnici působí přes 160 dopravců, migrace zaměstnanců mezi nimi relativně velká. Strojvůdci mohou svobodně přecházet od jednoho k druhému, ale často se stává, že po splnění pětiletého závazku odchází do zcela jiného zaměstnání. Stavovská čest - jsem fira a firmu budu napořád, už pro některé není moc atraktivní.

Jak se změnilly podmínky v železniční dopravě za poslední léta?

Pracovní podmínky jsou dnes mnohem

náročnější. Zavádění nových moderních technologií si žádá vysoké odborné znalosti. A zaměstnavatelé se také snaží v rámci zvyšování produktivity přenášet na strojvedoucí pracovní povinnosti jiných profesí. Rovněž i dosud platná drážní legislativa je již přežitá. Dnes může strojvedoucí pracovat současně pro více dopravců a kontrola dodržování maximální délky směny a zákonných odpočinků je nedostatečná, stejně jako případná možnost sankcionování při porušení stanovených pravidel. Jedním z hlavních úkolů FSČR tudíž je aktivně se zapojit do procesu změny legislativy ať už v rámci národních zákonných norem, tak prostřednictvím naší mezinárodní organizace ALE i na úrovni Evropské unie.

Jak vidíte důležitost odborů v dopravě?

Je to jednoduché - vyjednávací možnosti jednotlivce vůči zaměstnavateli jsou velmi omezené a v případě jednání na úrovni státních institucí téměř nulové. Alfou a omegou je, že odbory vyjednávají za tisíce lidí, kteří jsou jimi chráněni. Význam odborů sice v očích zaměstnanců, především těch mladších kolegů, klesá, protože všechny benefity, co odbory vyjednávají, platí i pro zaměstnance neorganizované. To je smutná pravda, ale i ta má své meze. Ve chvíli, kdy počet členů klesne pod určitou hranici, snižuje se i síla vyjednávací pozice odborové organizace. Se slabým partnerem se nejedná, tomu se diktuje.

Víte na Prezidiu, jaké jsou pohyby ke vstupu, ale hlavně setrvání ve Federaci?

Je to různé. Většina strojvedoucích vnímá FSČR jako úzce profesní organizaci, která pro ně hájí a prosazuje co nejlepší pracovní, sociální a mzdové podmínky. A dělá to jistě lépe než organizace, které zastupují více profesí, mnohdy i se zcela odlišnými zájmy. Vědí také, že díky velkému pojistnému kmeňu dokážeme sjednat nadstandardní zaměstnanecká pojištění. FSČR rovněž zajišťuje pro své členy i bezplatnou právní ochranu. Bohužel si ale většina z těch, kteří právní pomoc ještě nepotřebovali, neuvědomuje, jak je tento benefit důležitý. Například v případě pracovních či trestněprávních odpovědností zaměstnance, třeba při zavinění mimořádné

události. A připomenu také sociální fond Stephenson, který solidárně pomáhá, když jsou členové nemocní, postihne je živelní pohroma, nebo jiné neštěstí.

Setkáváte se s podkopáváním práce FS některými jedinci třeba tím, že se pod záštitou Federace snaží prosadit své vlastní zájmy?

Každý člověk je individualista a o strojvedoucích, kteří mají ohromnou odpovědnost při rozhodování během své pracovní činnosti, se to dá říci takřka stoprocentně. Mnohdy se pak individualisticky chovají i mimo kabinu drážního vozidla. Občas někteří členové nevnímají skutečné zájmy a potřeby organizace jako celku a nedokáží správně vyhodnotit cestu k jejich dosažení. Zdůrazňuji, že je nutné dodržovat kompetence, neboli vyjednávací úroveň, které přísluší předsedům a výborům základních organizací a které pak vrcholovému orgánu, tedy prezidiu.

Jaká je tendence velikosti členské základny Federace?

Počet členů FSČR zůstává přibližně na stejné úrovni. Myslím, že je tomu také proto, že se nevážeme a nezastupujeme strojvedoucí jen u ČD a ČD Cargo, ale snažíme se působit i u ostatních dopravců. Také z těchto důvodů je FS životaschopná. V případě, že určitý dopravce přijde ve výběrovém řízení o daný výkon, převezme jej dopravce druhý. Strojvedoucí, zpravidla přejde za tímto výkonem k novému dopravci a přestoupí do tamní naší základní organizace. V případě že u tohoto dopravce základní organizaci nemáme, zůstává ve své původní ZO. Počet členů tak klesá při odchodu zaměstnanců do starobního důchodu či rozvázání pracovního poměru a jejich odchodu mimo rezort železniční dopravy. Ti jsou pak logicky nahrazováni novými adepty na funkci strojvedoucí.

Co je pro funkci prezidenta Federace nejdůležitější?

Prezident je volen předsedy základních organizací, kteří mají mandát k volbě od své členské základny, musí tedy být respektován většinou. Musí umět jednat s vrcholovými manažery firem i na úrovni státních institucí. Musí být tedy ve

velké míře i diplomat. A v neposlední řadě musí mít odborné zdatné spolupracovníky - tedy členy prezidia, bez kterých se žádný prezident neobejde.

Zalitoval jste někdy, že jste se dal na dráhu odborového předáka?

Mnohokrát. I když se člověk snaží dosáhnout vytýčeného cíle a splnit dané úkoly co nejlépe, nemusí se to vždy povést. Pak je mnohdy obtížné vysvětlovat členské základně, proč přes veškerou snahu neuspěl. Většinou se setká s nepochopením. Naopak - pokud se něco podaří, je to často bráno jako samozřejmost. Taky je někdy obtížné vysvětlovat, že dvacetiprocentní nárůst mezd, je zhruba nemožné vyjednat. Dnes si může každý spočítat z dostupných ekonomických výsledků firem, kolik procent mohou dát na mzdy. A i o tyto procenta musíme bojovat.

Jste ve druhém roce svého třetího funkčního období, takže je asi brzo se ptát, ale přec jen - existuje možnost, že byste kandidoval ještě jednou?

Ne - tato meta je konečná. Je to psychicky náročná funkce, bude čas vrátit se k rodině, které děkuji za všestrannou podporu.

Na které situace vzpomínáte rád?

Na všechny okamžiky, kdy se podařilo prosadit zájmy a prospěch Federace strojvůdců a jejich členů.

Co byste popřál Federaci ke 130. výročí?

Aby Federace strojvůdců už nebyla nikdy zakázanou organizací, jak se tomu stalo za nacistů a komunistů. A aby po spoustu dalších let v duchu Stanov hájila zájmy svých členů.



Prezident FSČR
Jaroslav Vondrovic

Martin Ježek, foto archiv

Přání Federace strojvůdců Slovenské republiky

Rozhovor s Lubomírem Kontúrem, prezidentem Federace strojvůdců Slovenské republiky.

Co byste popřál FSČR ke 130. výročí organizace?

Přeji našim odborovým bratrům z FSČR hodně síly, dobré sociální partnery a alespoň dalších 130 let v centru pozornosti. Přeji vám také, abyste během příštích 130 let nebyli příjemci kondolenčních dopisů, ať se vám vyhýbají nehody. Zkrátka jen samé dobré věci a především, ať naše přátelství a spolupráce vydrží, i když nás kdysi rozdělovaly hranice.

Bude FSSR toto výročí také slavit?

V tuto chvíli neplánujeme žádné zvláštní oslavy, ale výročí si připomeneme na tradičních velkých setkáních.

Kolik členů máte v současné době a co jim FSSR nabízí?

V současné době máme přibližně 1900 členů. Kromě dobrých kolektivních smluv nabízíme našim členům například podpůrné fondy pro náhradu škody, příspěvky na právní pomoc v případě potřeby atd.

Jaké v současné době řešíte problémy?

Nejzávažnějším problémem je v současné době nedostatek finančních prostředků ve společnostech, kde působíme, a pak problém, o kterém jste jistě slyšeli: bezpečnostní situace na nedostatečně financovaných železnicích, kde jezdíme bez kvalitního signalizačního zařízení, bez komunikace s dispečerem a tratě plně omezení a výjimečných okolností. Vláda se rozhodla řešit tuto situaci nařízením, které vyžaduje kamery pro monitorování práce

strojvedoucích. Strojvedoucí tedy pojedou po trati, kde není automatická ochrana vlaku, ETCS ani spojení s dispečerem, rychlostí 120 km/h, ale alespoň bude natančen kamerou, o kterou se bude muset, kromě všeho ostatního, starat. A ten, kdo s tímto nápadem přišel, bude předstírat, že přispěl k bezpečnosti... Smutný přístup k bezpečnosti...

Vidíte nějakou analogii mezi problémy v České republice a na Slovensku?

Myslím, že naše problémy jsou velmi podobné, až na to, že ve vaší zemi, na

rozdíle od naší, je železnice systematicky udržována a bezpečnost je zajištěna skutečnými bezpečnostními systémy.

Jak vidíte budoucnost profese strojvedoucího?

Ať se podíváte na jakýkoli vlak, vždy je vpředu strojvedoucí. Naše profese tedy pravděpodobně nezmizí. Problémem je, že vzhledem k její náročnosti je již nyní obtížné najít dostatek nových kolegů. Myslím si tedy, že zde budeme i nadále, ale problémy jen tak nezmizí.

(maj)

Petr Čechák: Nebyl rozhodnut pro železnici, stal se prezidentem Za mnohé si můžeme sami

Petr Čechák (*1954) byl prezidentem Federace strojívedců České republiky v letech 2003 až 2009. Je rodilý Ostravák a my jsme jej byli v severomoravské metropoli navštívit na sídlišti Fifejdy, kde získal byt, když podepsal závazek několikaleté služby u dráhy. Bydlí tam se svou ženou dodnes a užívá si zaslouženého důchodu.

„Nebyl jsem rozhodnutý stát se železničářem. Vyučil jsem se elektrikářem v Ostravě, praxi jsem absolvoval v budově, která stála naproti vozovně trolejbusů. Byly to dílny na tehdejší ulici Osvooboditelů, dnes Sokolské,“ začíná vyprávět Petr Čechák

Nevěděl, že hoří

Když získal v roce 1972 výuční list, odešel na povinnou dvouletou vojenskou službu. Po ní nastoupil na dálkové studium střední školy dopravní do České Třebové. „Poté jsem dělal na dílně a samozřejmě jsem toužil po vlastním bydlení, kterého bylo v sedmdesátých letech u nás velký nedostatek. Nabídlí mi byt tady na Fifejdách s tím, že půjdu do provozu a podepíšu závazek u ČSD. V tu chvíli bylo jasné, že se stanu firmou. Napřed jsem ale byl pomocník strojívedoucího. Tehdy to fungovalo tak, že člověk prošel v provozu všechno, co

se povolání týkalo a hodně se tak naučil,“ noří se do vzpomínek Petr Čechák. Na své tehdejší rozhodnutí si nestěžuje. „Byl jsem spokojený, hodně jsem prožil...“

Třeba když mu začala hořet mašina 669.2 a on o tom nevěděl. „Kdybych nevystřelil za Lipníkem hlavu z kabiny, asi bych to nezjistil. Ale jak jsem se z okna vyklonil, viděl jsem, že od prvního kola jde dým. Nakonec shořelo celé stanoviště na druhé straně. Dřevo bylo nasáklé olejem, zkoušel jsem požár redukovat hasičákem, ale bylo to marné. Nakonec přijeli hasiči a oheň zlikvidovali.“

Ujel mu vlak

Jako pomocník strojívedoucího pracoval od roku 1980, strojívedcovské zkoušky vykonal o něco později. Od roku 1982 pak byl v Ostravě na obojetné dopravě v režimu letmo. Jezdil

Čechy, Moravu, polské Chalupki, ale i Slovensko nebo posun. Z mašin mu prošly rukama Bobiny, Šestíkolky, Hrbaté. „Na Pantáčích jsem nejezdil, ale Esa a Peršinky ano. Na motory jsem neměl licenci, byl jsem přece elektrikář. Bylo nás v depu v Ostravě Přívoze tak akorát,“ vzpomíná. Do Federace strojívedců se přihlásil hned v roce 1990, do ZO v Ostravě. „Výbor měl schůze jedenkrát týdně, jednou za čtvrt roku byla členská schůze. Nejvíce se řešily mzdové otázky, normy pracovní doby a provozní záležitosti.“

Vzpomínám, že mi taky jednou ujel z Prosenic vlak. Ne že bych na něj čekal jako cestující, ujel mi vlak, který jsem táhl. Pak posunovač lokomotivu vypřáhl a já poodjel. Zavěšovač ale soupravu nezajistil, vlak se rozjel a chytily ho až za Přerovem. Byly to uhláky z Polska do Rakouska. Nic se nikomu tehdy zaplatěpánbůh nestalo,“ pokračuje Petr Čechák. Na svou poslední jízdu už si ani nevzpomíná, je to pryč dávno.

Dodnes mi to vyčítají

Ve Federaci strojívedců byl Petr Čechák od jejího znovuoobnovení jako člen výboru ostravské ZO. Pak byl zvolen do Ústřední revizní komise, později do Prezidia jako zástupce olomoucké oblasti, to bylo v roce 2000. „Stalo se snad poprvé a naposled, že byl firma zvolen do Prezidia FSCŘ, ačkoli nebyl

předsdou ZO. V roce 2003 kandidoval na prezidenta FSCŘ a byl zvolen. „Samotného mě to překvapilo. Byl to závazek. Zničehonic jsem se dostal do vyšší politiky. Na ministerstvo a další jednání se mnou často chodil Libor Poláček, který se tehdy staral o tisk a marketing Federace. Byla to škola života, zcela něco jiného, než jsem byl zvyklý. Jako prezident jsem Federaci vedl dvě období,“ konstatuje Petr Čechák. Bydlel na pražské ubytovně ONJ, kde byla kancelář zástupců olomoucké oblasti Federace. Jaké to bylo? „V prvním období těžké, bojovné časy, práce s lidmi, která je vždycky obtížná. Dost stejně jako dnes - jedna půlka federantů chce bojovat, druhá ne. Já ale myslím, že je nutné si stát za svým.“

A tak se i stalo, že nepodepsal kolektivku, protože zaměstnavatel neakceptoval návrh vyššího procentuálního nárůstu mezd. „Přišli jsme o peníze a dodnes mu to vyčítají, ale tehdy jsem cítil, že je to nejlepší řešení.“

Nestýská se mu

Petr Čechák si myslí, že za spoustu věcí si mohou firové sami. „Někdy mi to říkají i předsdové ZO. Třeba lidi jezdili dřív z KOPEK a pak se divili, že je zaměstnavatel zpoplatnil,“ říká. Jeho prezidentská léta byla místo klidnější a někdy hektičtější. „Dávali jsme třeba do pořádku smlouvu s HVP a dohodli se, že splátky se budou platit jednou za rok. Nějaké světlé, veselé okamžiky se mi ale opravdu nevybavují.“ Po vůdci



Petr Čechák

pozici se mu nezastesklo, říká, že to stačilo. Jeho nepřítomnost taky trpěla rodina, která zůstala na severu Moravy. Po této životní etapě byl opět zástupcem oblasti – za prezidentování Jindřicha Hlase.

Petr Čechák se každé úterý schází v hospodě U Pajdy s kamarády železničáři na pivo, užívá si důchodu a rád cestuje. Jezdí na wellness do Luhačovic nebo houbaří v Jeseníkách. „Když cestuji někam dál, volím vlak. Ale neřeknu si ho, nejsem ten typ člověka.“

Text a foto Martin Ježek, archiv



Prezidenti FSCŘ (zleva): Bartoloměj Poklemba, Petr Čechák, Jiří Našinec, Tomáš Slunka, Jindřich Hlas, František Pospíšil

Analytik FSCŘ Miloslav Pykal: Procházka dekadami Federace strojívedců

Svoji profesní kariéru jsem zahájil v roce 1978 ve Výcvikovém středisku energetiky v Tušimicích, kde jsem pracoval jako sociolog. V březnu 1980 jsem byl přijat k tehdejšímu Ústavu železničního zdravotnictví Jihozápadní dráhy. Stal jsem se prvním, a bohužel také posledním sociologem Jihozápadní dráhy. Naši výzkumnou a expertní činnost a práci jsme na základě zadávaných úkolů vykonávali pro Správu Jihozápadní dráhy i Ústav železničního zdravotnictví. Obdobná sociologická pracoviště měla v té době Severozápadní i Střední dráha, kde bylo sociologů dokonce celkem pět.

Změna politických poměrů v roce 1989 se promítla i do naší činnosti. V 90. letech byly nově zřízeny Obchodně provozní ředitelství a samostatné Železniční polikliniky. Železniční zdravotnictví přešlo na fondové hospodaření a financování. Proto již nebylo možné, aby bylo sociologické pracoviště takto financováno. Byli jsme zařazení pod OPŘ Plzeň do Odboru strategie. Během svého působení v Železničním zdravotnictví jsem se podrobně seznámil s historií Federace lokomotivních čet (FLČ), což byl jediný nekomunistický odborový svaz působící v letech 1968 až 1969 v Československu.

Po nástupu normalizace byla jeho činnost na začátku roku 1970 násilně ukončena a jeho představitelé značně perzekvováni. Byli totiž od ČSD vyhozeni a mohli vykonávat jen podřadné dělnické práce (například asfaltování silnic či řidiče). Přesto jsem se s mnohými členy tehdejší FLČ osobně setkal. V květnu roku 1990 byla na základě rozhodnutí velké většiny strojívedoucích tehdejších ČSD ustanovena Federace strojívedců (FS), aby důsledně hájila jejich zájmy.

Pražské lano do Federace

Prvním prezidentem FS se stal strojívedoucí z Ústí nad Labem Tomáš Slunka. Začal jsem s FS spolupracovat ihned po obnovení její činnosti na základě jeho nabídky - řekl mi, abych přešel k FS do Prahy na plný úvazek jako analytik. Ustanovení analytického pracoviště jsem bral jako výzvu. Mohl jsem uplatnit své znalosti a pracovní zkušenosti. V té době mi ještě nebylo 40 a viděl jsem v té práci velký smysl a potenciál. Děti nebyly velké, ale s manželkou jsme se dohodli, že to zvládneme. Navíc jsem byl jeden z mála jedinců, kteří v té době pracovali s počítačem.

Pro dokumenty osobně

Rozdíl mezi prací na FS tehdy a dnes je skutečně obrovský. Tehdy neexistovala elektronická pošta, ta začala být ve FSCŘ používána až po roce 2000. Proto jsme využívali drážní či státní poštu. Dnes se vše vyřizuje e-mailem – opentura návrhu zákona, vyhláška nebo předpis. Určí se jen datum, kdy máme zaslat připomínky či výhrady. V minulosti jsme chodili pro dokumenty k připomínkovaní na příslušné úřady sami či jsme si je fyzicky vyžádali například

na Úřadu vlády, MD ČR, MPSV ČR, GR ČD a podobně. Tomáš Slunka měl obrovské kontakty na různé tehdejší politické činitele, takže pro nás nebyl žádný problém zajít osobně k ministru dopravy či ke generálnímu řediteli.

Doba prvních počítačů

FS měla sídlo na GR ČD v Praze na Nábřeží Ludvíka Svobody. Do její činnosti tehdy zasáhlo několik faktorů. Nejdůležitějším byla změna politických poměrů. Ve společnosti vládla na počátku 90. let pozitivní politická nálada a nadšení. Všichni se těšili z nabyté svobody, což se projevilo i ve Federaci. Záběr činnosti tehdejšího vedení FSCŘ byl skutečně obrovský - názorně to dokládá popis historie na našich webových stránkách. Všichni jsme do práce šli s vervou, „po hlavě“. Mnohé se podařilo v oblasti zlepšení pracovních a sociálních podmínek strojívedoucích i jejich mzdového ohodnocení a benefitů. Udrželi jsme jízdní výhody zaměstnanců. Ty měly být zrušeny.

Druhým faktorem, který měl vliv na činnost FSCŘ byl teprve počínající vliv výpočetní techniky. Po letech embarga ze strany Západu byly od roku 1990 do Československa dováženy první

počítače, sestavy typu 286 a 386. Monitory byly černobílé, kapacita PC nízká a při použití demoverze jednoho programu často došlo k jejímu naplnění. Proto bylo k obnovení funkčnosti nutné některé soubory vymazat. Cena prvních PC byla enormní. Pozdější první notebooky stály více než 100 000,- Kčs. Na počátku 90. let se využíval textový procesor T 602, který byl jednoduchý, ale jeho funkčnost značně omezená. Až ve druhé polovině devadesátých se začal využívat textový procesor Klasik. Aplikace Microsoft Word začala být využívána ve FSCŘ až po roce 1996.

Mít svůj e-mail

Jako téměř v celé republice se i ve Federaci většina funkcionářů na počátku 90. let s PC teprve seznamovala. Pro distribuci informací z P-FSCŘ k ZO se využívaly faxy. Negativem ovšem byla nespolehlivost této telefonní - faxové sítě. Pokud se fax nepodařilo odeslat, musel se proces opakovat, než se to povedlo. Jak jsem již uvedl, elektronická pošta začala být ve FSCŘ využívána až po roce 2000. Na P-FSCŘ jsme na počátku měli k dispozici pouze jednu emailovou adresu, a to na tehdejšího prezidenta Jiřího Našince. Až později měl každý funkcionář či zaměstnanec svůj e-mail.

Mobilní éra

Také vybavení mobilními telefony byl dlouhý proces. První mobily



Analitik FSCŘ Miloslav Pykal

používané v ČR byly značně těžké a jejich pořízení i provoz nákladné. Proto se k telefonování používala drážní síť či telefonické karty. Mobily se ve FSCŘ začaly používat až po jejich všeobecném rozšíření a snížení nákladů na provoz po roce 1996. Nejdříve jej měl k dispozici prezident, viceprezident a vedoucí jednotlivých Oblastí FSCŘ. Následně byli postupně vybaveni mobilními telefony všichni funkcionáři a zaměstnanci FSCŘ.

Z Nábřeží až na Palmovku

Negativní faktor, který se projevilo v činnosti FSCŘ, bylo její sídlo na GR ČD v Praze, kde jsme měli k dispozici dvě malé místnosti. Pracovalo zde mnoho úředníků a nebyl zde žádný klid na práci. Navíc se zde i kouřilo, což bylo

Jindřich Hlas: Jsem spokojený a pyšný na to, že jsem strojevedoucí Byla to pro mě čest

Jindřich Hlas (*1951) byl prezidentem Federace strojvůdců v letech 2009 až 2017, tedy dvě volební období. Nechybělo ale mnoho a klidně se mohl stát námořníkem.

Jak se Jindřich dostal k železnici? Vyrůstal v Jirkově na Chomutovsku. Když dokončil základní devítiletou školu, jeho rodiče chtěli, aby pokračoval ve studiu na střední. On ale toužil být automechanikem. Rozhodovalo se mezi Střední školou lodní dopravy v Děčíně a železniční průmyslovkou v České Lípě, kde nakonec odmaturoval. „My jsme v rodině žádnou železničářskou tradici neměli krom strýce, který byl kovářem v ústeckém depu. A ten na mě byl po maturitě rádně pyšný,“ usmívá se Jindra Hlas.

Dnes bez touhy

V jednadsmátém už měl maturitní vysvědčení v kapse a pokud by nepokračoval ve studiu na vysoké škole, musel by na dva roky narukovat. „To se mi nechťelo, takže jsem se přihlásil na Vysokou školu dopravní do Žiliny.

Jenže na průmyslováka tam byla moc těžká matematika, tak jsem si řekl, že lepší volba bude strojvůdcovské řemeslo. Po roce v Žilině jsem odešel do chomutovského depa, jako kandidát na strojevedoucího, a nakonec jsem si musel odkroutit vojnu jen v délce pěti měsíců (regulérní doba vojenské služby tehdy byla 24 měsíců – pozn. red.).

Jako kandidát jezdil Jindra Hlas na mašinách také jako topič. „Byla to tvrdá práce. Jezdili jsme se Štokrem, ten měl šnekový příkladač. Když se zasekl, přišla ke slovu lopata. Ale nelituju té zkušenosti. Byl jsem vedle řady, pozoroval co dělá, jak reaguje v různých situacích. Dnešním začínajícím strojvůdcům by vůbec neškodilo, kdyby nějakou dobu dělali firmám „dvojku“. Hodně by se přiučili,“ uvažuje exprezident. V té době měli strojevedoucí podle Jindřicha Hlase silné slovo a touha dostat se

na pravou stranu lokomotivy byla hodně silná. Dnes chybí.

Legrace bez velkých peněz

„Jezdil jsem v turnuse a strojevedoucí si mě vtipoval, občas mě k řízení pustil. Samozřejmě, že mě hlídali, byl to zkušený chlap.“ A tak Jindra Hlas věděl, co se ve škole naučit nedá – jaké je to jet s prázdnou soupravou, pak s plnou, kdy stáhnout, popotáhnout... Když už jezdil sám, začali chodit zácvikáři. Na diesely, elektriky i na dvou-systémovou Esa. „Pokud ti kluci za sebou měli pomocnickou praxi, tak stáli za pochvalu. Ale v okamžiku, kdy se začalo jezdit jednomužně a přicházeli adeпти rovnou ze škol, tak to bylo horší. Prostě neuměli nic. Byl ohromný rozdíl mezi těmi, co zažili a neabsolvovali pomocnickou éru.“

Dostáváme se k ne právě příjemným vzpomínkám. „Skoro každý fira má nějakého přejetému, pokud to někdo nezažil, upřímně mu závidím. Já jich mám pět. Na jeden zážitek nezapomenu – v roce 2006 jsem vedl 843, vyjel jsem z oblouku, vidím ho na kolejkách, rychlobrzda, ale zastavit už se nedalo. Ten člověk se na mě celou dobu díval. Na to nezapomenu, hrozný zážitek... Ale občas jsme zažili i nějakou legraci. O dráze se vždycky říkalo, že se na ní člověk k žádným velkým penězům nedostane, ale je tam sranda.“

Začátečnická chyba

V roce 1990 se znovuobnovovala Federace strojvůdců a chomutovští firové tehdy „okupovali“ tamní ROH (jediné povolené odbory za socialismu se jmenovaly Revoluční odborové hnutí – ROH – pozn. red.), který se začal měnit v OSŽ. Založili základní organizaci FS, Jindřich Hlas byl zvolen místopředsedou. „V těch letech jsme řešili velký problém – jestli požadovat navýšení mezd, a zároveň zachovat co nejvíce pracovních míst pro kolegy. Z kolegiality jsme se usnesli, že nebudeme žádat razantní navýšení mezd. Byla to chyba, kolegy stejně vyházeli, a mzdy se nezvýšily. Začátečnická chyba, neměli žádnou zkušenost,“ vzpomíná Jindřich Hlas.

Tehdy ještě neuvažoval o prezidentství. V Chomutově bylo mnoho lokálních problémů a v tehdejší Prezidiu Federace seděl také chomutovský kolega František Hakavý. Dva z jednoho depa by bylo trochu moc. Nicméně po roce 2000 ho předsedové ZO z pražské oblasti začali přesvědčovat, aby do Prezidia kandidoval. Tehdy mu v tom ale bránily rodinné okolnosti, jeho pani

byla těžce nemocná a nechťela, aby nebyl doma.

Nezkušeného si zapamatovali

V roce 2006 se stav manželky Jindřicha Hlase zásadně zlepšil a dostal od ní pro potenciální práci prezidenta zelenou. „Tak se do toho pusť,“ zněla instrukce. Jindřich Hlas tedy kandidoval za pražskou oblast, učinil tak po zjištění, že bude mít podporu předsedů. Ani ne měsíc před volbami se manželčiny zdravotní výsledky opět změny, bohužel rapidně k horšímu. Žena mu ale řekla – běž do toho, teď už to nevzdávej. V první kole nebyl zvolen nikdo, ve druhém zvítězil Petr Čechák.

Jindřich byl stále zástupcem za pražskou oblast a dostal se k vyjednávání kolektivní smlouvy. „To byl masakr, vůbec jsem nevěděl, jak na to, o čem to je. Říkal jsem: moment, já jsem se ztratil. Jasně, že jsem se to naučil, ale začátky byly krušné,“ směje se. A doplňuje, že by chtěl poděkovat všem tehdy zúčastněným za jejich trpělivost. „Čekali, než jsem se zorientoval, ale já tehdy prostě upřímně přiznával, že jsem ve věcech vyjednávání dost nezkušený. A od té doby si mě pamatovali.“ Poté Jindřich Hlas prosazoval, aby se volby prezidenta na celostátní radě předsedů nekonaly na podzim, ale na jaře. Ať se případný nováček ještě něco naučí.

Chci poděkovat

V letech 2007 až 2008 byl Jindra Hlas vedoucím kolektivního vyjednávání, v roce 2009 se konaly prezidentské volby FSČR. Jeho žena odešla a on byl jasně přesvědčen, že chce vyhrát. Povedlo se to a v dalším volebním období také. Prezidentem FSČR byl od září 2009 do března 2017.

„Jsem rád, že jsem to zažil a chci poděkovat všem předsedům na CRP.



Jindřich Hlas

Jsem spokojený a pyšný na to, že jsem strojevedoucí. Byla to pro mě čest. Poznal jsem mnoho lidí, nakoukl jsem do politiky, seznámil jsem se s kolegy v ALE. Nikdy jsem nelitoval, získal jsem řadu zkušeností, naučil se být i trochu diplomatem. Uvědomil jsem se, že nemůžu chtít vyhrát nad protistranou 10 : 0. Musím volit kompromis, 6 : 4 je super výsledek. A naučil jsem se jednat i s lidmi, které nemám rád a neurážet je – pak bych neměl šanci na dobrý výsledek.“

Mezi koničky Jindřicha Hlase patří skutečný kůň. K 45. narozeninám koupil ženě hříbě, začal je sám učit a zjistil, že to zvládne bez příruček tak, že ho zkušenější koničci chválili. Také rád cestuje, s přítelkyní vyrazí v zimě za teplem, v letošním v únoru navštívili Vietnam. Před šesti lety - Sri Lanku. „Vlakem jezdím stále rád, třeba za synem, který je archeologem na Opavsku,“ uzavírá Jindřich Hlas

Text a foto Martin Ježek



Analytik FSČR Miloslav Pykal:

Procházka dekádami Federace strojvůdců

pro nekuřáky velmi nepříjemné. Proto přijalo CRP ZO FSČR na počátku roku 1994 usnesení, že je „potřeba zajistit pro FSČR důstojné sídlo“, jelikož jsme od ČD dostali z prostor soudní výpověď. Už za nového prezidenta FSČR Františka Pospíšila jsme přesídlili v témže roce do budovy ČD v Hybernské ulici, kde Federace sídlila do června roku 2008. Tehdy ČD budovu v Hybernské prodaly a Federace se stěhovala na Nákladové nádraží Praha Žižkov, kde sídlila do loňska. Na konci roku 2024 ČD tuto budovu opět prodaly městu Praha, a to i s FSČR, aniž nás někdo o tom informoval (!). My jsme se o prodej dozvěděli ze sdělovacích prostředků. Zástupci Prahy nás ihned oslovili s tím, že po nás požadují komerční nájem. ČD nám náhradní prostory nenabídlily.

Vedení FSČR však bylo prozřívavé, situaci očekávalo. Již dříve zakoupilo

vlastní prostory na adrese Novákových 41 v Praze na Palmovce, kde FSČR dnes sídlí. Je tedy možné konstatovat, že usnesení CRP ZO FSČR z roku 1994 bylo tímto aktem naplněno – FSČR má v současné době skutečně velmi důstojné sídlo.

Stejně žaludky

Do činnosti FSČR na počátku 90. let negativně zasahovalo působení ostatních odborových svazů na železnici, především Odborového sdružení železničářů (OSŽ). Představitel tohoto svazu negativně sledovali a hodnotili snahu vedení Federace o prosazení a posílení pracovních, sociálních i mzdových podmínek strojvůdců, a snažili se je co nejvíce eliminovat. Jejich mottom byla „Teorie stejných žaludků“, protože jsme přece „všichni na stejné lodi“ (ČD) a nikdo se nemá ničím odlišovat či vyvyšovat. Že jsou na strojevedoucí

kladen vysoké nároky a požadavky stran vzdělání a dodržování legislativy a předpisů dopravce, je fakticky vůbec nezajímalo. Neustále nám házeli klacky pod nohy, především v oblasti kolektivního vyjednávání, ale i v dalších okruzích činnosti.

Rozděl a panuj

Projevilo se to ve vztazích mezi tehdejšími vedením FSČR a také vedením OSŽ. Byly velmi napjaté, svým způsobem připomínaly vztahy některých dnešních politiků. Problémem byl i fakt, že zástupci některých menších svazů silně inklinovali k OSŽ. Proto jsme byli v prosazování našich požadavků sami. To vyhovovalo především zaměstnavateli, tedy ČD, který situace mistrně využíval podle hesla Divide et impera – rozděl a panuj. Navíc OSŽ jako nástupnická organizace bývalého ROH získalo jeho původní rozsáhlý majetek. FS jako subjekt, který se v roce 1990 z OSŽ vyčlenil, neměl na žádný majetek z bývalého ROH na základě platné legislativy nárok. Vedení OSŽ sice přislíbilo, že by k určitému majetkovému vyrovnání s FSČR za určitých podmínek mohlo dojít, ale jen za cenu značných ústupků z naší strany ve prospěch OSŽ. To bylo a je pro vedení FSČR naprosto nepřijatelné a nikdy k vyrovnání nedošlo.

Ztracený dům

Některé problémy se nepodařilo

vyřešit vůbec. Například získání původního sídla FS z dob 1. republiky, tedy domu v Seifertově ulici v Praze, kde se dodneška nachází nad vchodem emblém FS. Dům byl postaven mezi dvěma světovými válkami z prostředků FS a naše organizace tam sídlila až do začátku nacistické okupace. Pak nám byl dům zkonfiskován. V likvidaci FS pak pokračovali komunisté. V té době patřil dům městu Praha, ale na počátku 90. let jej získalo Družstvo vlastníků bytů. Poté už jej nebylo možné podle platných zákonů získat.

Struktura FS

Zajímavý je i vývoj organizační struktury FSČR. Nejvyšším orgánem byla Valná hromada a výkonným orgánem Prezidium. Oblastní FSČR byla Pražská, Plzeňská a Olomoucká. V roce 1994 došlo ke zrušení Valné hromady a bylo přijato rozhodnutí, že nejvyšším orgánem FSČR bude nadále Celostátní rada předsedů ZO FSČR. Nově byly také definovány práva a povinnosti členů Prezidia. Původně měl tento orgán 9 členů, od roku 2000 byl tento počet zredukován na současný počet 7. V roce 2000 měla Pražská oblast FSČR 3 zástupce, neboť byla největší, Plzeňská oblast 2 a Olomoucká oblast rovněž 2 zástupce. Od roku 2021 mají všechny Oblasti FSČR na základě přijaté změny Stanov FSČR shodně po dvou zástupcích. Nejvyšše postavený prezident FSČR je „nadstraničský“,

nepřisluší k žádné Oblasti FSČR. Zvláštní otázkou je také vývoj počtu členů FSČR. Zatímco v roce 1994 měla FSČR více než 12 000 členů, v současnosti se tento počet ustálil na necelých 4500 členů.

Žen přibývá

Po obnovení činnosti Federace v roce 1990 se funkcionáři rekrutovali především z řad bývalých členů FLČ, a to i s jejím předsedou Františkem Erbou, který vykonával funkci čestného předsedy FSČR. Předávali své zkušenosti mladším kolegům. Postupně přicházeli do funkcí v Prezidiu i ve výborech ZO mladší vzdělání a aktivní členové FS. V současnosti jsou to v některých případech i ženy. Strojvůdkyň bylo na počátku 90. let proti současnosti málo. Když odešla poslední strojevedoucí v roce 1996 do důchodu, přijelo se s ní rozloučit celé Prezidium. Dnes žen strojevedoucí přibývá.

Práce s lidmi

Na počátku obnovení činnosti FS vykonávali funkcionáři na úrovni ZO svou činnost s velkým entuziasmem a zadarmo, či za nějakou symbolickou odměnu. Jejich dnešní následovníci by chtěli finanční odměnu. U některých ZO je skutečně obtížné získat nové funkcionáře. tedy Po dobu své práce pro FS jsem se setkal se značným počtem vynikajících funkcionářů FSČR, to na všech úrovních. (pokračování na straně 4)

CV – PhDr. Miloslav Pykal

Miloslav Pykal se narodil 3. března 1954 v Dačicích na Moravě, které se dnes díky územní reformě z roku 1960 nachází v jižních Čechách (okres Jindřichův Hradec). V letech 1960 až 1969 absolvoval Základní devítiletou školu v Dačicích, v roce 1973 maturoval na tamním gymnáziu. Do roku 1978 studoval na Filozofické fakultě Masarykovy univerzity v Brně (tehdy Univerzita J. E. Purkyně), obor sociologie – historie, studium zakončil vykonáním státních zkoušek. Na téže fakultě j v roce 1984 úspěšně absolvoval státní rigorózní zkoušky a získal doktorát filozofie. V letech 1987 až 1990 se zúčastnil postgraduálního studia na tehdejší Fakultě řízení Vysoké školy ekonomické (VŠE), obor Řízení sociálního rozvoje. V letech 1997 až 1999 navštěvoval Školu manažerského rozvoje v Ostrově. V roce 1979 se po ukončení základní vojenské služby oženil, má se ženou dvě dcery a dvě vnoučata. Bydlí v Plzni.

Milan Just: Strojvedoucím musíš být rád, jinak bys tu práci dělat neměl Paměti nejen s vůní páry

Pražský strojvůdce ve výslužbě Milan Just se narodil 19. února 1940. Jezdil mimo jiné na párách, elektrikách a akumulátorových lokomotivách z 20. let minulého století, zažil zavádění Bobin a vedl i stroje, které vidáme na tratích dodnes. Když jsme se začátkem února potkali, do 86 let mu zbývalo jen pár dnů. Na svůj věk ovšem fyzicky nevypadal, zdál se mladší. Vzpětí to potvrdil skvělou pamětí na detaily, na něž má už dávno právo zapomenout. Asi dvakrát za dvě hodiny, které jsme spolu v sídle na prezidia FS ČR strávili, se mu nevybavila dvě jména z 60. let. Klobouk dolů. A vzpomínky na parní trakci nebo elektrické posunovací zálohy a přetahy po pražském trianglu koncem padesátých let, i další vyprávění, stály za to. Bylo to fascinující vyprávění.

Milan zdědil firovské řemeslo po meči. Tatínek byl sice výpravčí a později náčelník a přednosta stanice. Ale dědeček Jindřich Just pracoval také jako strojvůdce a instruktor ve Vršovicích a byl místopředsedou Federace strojvůdců v Československu a předsedou odboru (nynější ZO FS) téže organizace ve výtopně Praha Vršovice – Nusle ve 30. letech minulého století.

Kandidátem po přímluvě

„Bydleli jsme v nádražní budově v Pečkách, Okrouhlici, Čáslavi. Ve čtyřech letech jsem se prý rozhodl, že budu strojvůdce (říkali rodiče). Svezl jsem se totiž s dědou poprvé v parní mašině. Už si to přesně nepamatuji, ale že bydlím na nádraží, jsem vnímal. Zvláště za okupace, kdy jsme běhali do sklepa při leteckých náletech a když se k Pečkám blížil vojenský transport s okupanty,“ začíná vyprávět Milan Just.

O prázdninách v roce 1949 se s maminkou odstěhovali za tatínkem do Okrouhlice, kde již rok sloužil jako náčelník žst. a kde konečně dostal služební byt v nádražní budově. Pro nábytek a všechny ostatní věci, které potřebovali do nového bydliště přestěhovat, dostali zetku - nákladní skříňový vagon. V Pečkách jej připojili na konec osobního vlaku a v Okrouhlici odpojili. Když pak Milan dokončil 7. třídu, odstěhovali se do Prahy, kde se později učil dva roky na nástrojáře v podniku Tona n. p., továrna na nářadí. „Lákalo mě železniční učiliště v Nymburce, ale maminka nechtěla, abych byl na internátu.

A tak jsem se vyučil mimo dráhu a navíc jsem měl po absolvování závazek, že musím zůstat na dvě léta v Toně jako zaměstnanec. Moc se mi nechtělo, a tak táta zavolal do lokomotivního depa Praha - střed, kde byl strojmistrem pan Birke, s otcem se dobře znali. Domluvil mi schůzku u náčelníka Ladislava Svítka. No a on mě vzal jako kandidáta na strojvůdce.“

Začátky a čtyři tony uhlí

Milan začal pracovat v dílně na parních lokomotivách, bylo mu šestnáct. Mašiny znal, byl na ně zvyklý. V Okrouhlici totiž byly odstaveny různé válkou poškozené a vyřazené parní lokomotivy, čekaly zde na svou poslední cestu na sešrotování. Okrouhličtí kluci na nich řádili. V dílně lokomotivního depa Praha - střed na podobných pracoval, učil se je opravovat a časem věděl, co je třeba udělat, aby byl stroj opět funkční. V osmnácti se stal pomocníkem strojvedoucího. Od 1. března 1958 jezdil půl roku jako topič osobních vlaků na tratích do Kolína a Pardubic - na Papouškách. Někdy i rychlíky do Přerova nebo Brna na Albatrosech. Později osobní vlaky a rychlíky do Děčína. Zde topil strojvůdci Jaroslavu Poláčkovi na Mikádu 387.040 (pro zajímavost - bylo to jediné Mikádo ze všech 43 kusů, které byly vyrobeny, jež mělo nad hnanými koly blatníky) a později na Litevce 399.002. „Tešil jsem se na každou směnu. Balt Orient Express měl jízdní dobu z Prahy do Děčína za 2 hodiny 14 minut. A já během té doby do topeniště vyházel

čtyři tony uhlí,“ usmívá se. Na poznámku, že to musela být pěkná dřina, odpovídá: „Musíš mít švih. Je to jeden pohyb, pak se nenaděš.“

Odtáhla je zkušební Bobina

V závěru jezdil nákladní rychlíky, rychloběžky z Prahy do České Třebové jako druhý topič. Jezdilo se na třinápravové Litevce - kolo mělo na výšku dva metry a dva centimetry. „Jednou jsme jeli z České Třebové a vlak byl hodně těžký. Jeden topič přihraboval uhlí, druhý topil a zčistajasna jsme byli v Pečkách bez uhlí. V roce 1958 už zkušebně jezdily elektrické Bobiny a jedna nás nakonec odtáhla do Prahy.“

Ze špíny do kanceláře

Po topičském výcviku se chystal na zkoušky jako strojvedoucí. Zákonitě zkoušky na parní lokomotivy absolvoval 14. října 1958 („bylo to v úterý“) na Papoušku 477.056. Pak už jezdil jako samostatný strojvedoucí, nejvíce na tzv. 4. záložce v Bubnech, která obsluhovala holešovická jatka. Tam se vozila živá zvířata, zpátky znečištěné vagony. Na konci 4. záložky byla stanice a vozy se zde čistily tlakovou vodou (příznačně se tomu místu říkalo sr.čkárna). Na Štědrý večer 1958 jako mladý svobodný strojvedoucí sloužil. A zažil, co už později nikdy - každý, kdo byl v práci, dostal na večeri porci smaženého kapra, smažený vepřový řízek a bramborový salát.

V roce 1959 byl Milan Just dva měsíce na tzv. Bubenkách, které

obsluhovaly nákladní vlaky. Přetahovaly je z nádraží na další místa v pražském uzlu. Poté putoval do lok. depa Praha hlavní nádraží na přeškolení na strojvedoucího el. trakce. Zde byly staré elektrické lokomotivy z 20. a 30. let. „Hlavní nádraží, Smíchov a Vršovice byly zatrolejovány, bylo tam 1500 voltů stejnosměrných. No a my jsme všechny vlaky přetahovali se starými elektrikami - Škodovkami, Kolbenkami, Adamovkami, Italkami, Brown-Boveri, byla zde také jedna Siemenska a Koloběžka (ale ty se používaly k posunu na hlavním nádraží - tubus by musel být dlouho odvětráván. Kde nebyla trolej, tam posloužily akumulátorové lokomotivy, některé už byly také k dispozici před II. světovou válkou.

Na akumulátorových a elektrických lokomotivách se Milan Just zacvičoval 2 měsíce. „Jaký byl přechod z páry na elektriku? Jako když pracuješ venku ve špíně a najednou máš místo v kanceláři. Dřív jsem si montérky měnil každý týden, teď jednu za měsíc,“ pokračuje.

Asi nejmladší fíra dvou trakcí

V březnu 1959 („bylo to v sobotu“) absolvoval zákonitě zkoušky na elektrické stejnosměrné lokomotivy, konkrétně na Kolbence - lokomotivě E 436.003, u zkušebního komisaře a zároveň náčelníka lokomotivního depa Praha hl. n. Ing. Smolíka.



Strojvůdce Milan Just



Elektrická okomotiva E 467.0 pochází z meziválečného období.



Lokomotiva E 225.001 z roku 1906, zvaná Koloběžka, je dílem vynálezce Františka Křižíka

Analytik FSČR Miloslav Pykal:

Procházka dekadami Federace strojvůdců

(pokračování ze strany 3)

S některými jsem si rozuměl více, s jinými méně, s některými velmi málo. Jen chci potvrdit, že nejtěžší je práce s lidmi.

Prezidenti Federace

Prvním byl v letech 1990 až 1994 „prezident obnovitel“ **Tomáš Slunka** ze ZO FSČR Ústí nad Labem, velmi aktivní člověk s velkým rozhledem a s nadstandardními vazbami na různé politiky a manažery. V červnu 1994 na základě vlastního osobního rozhodnutí abdikoval na funkci. Proč tak učinil, to se přesně neví. Uváděl různé důvody, které však nespécifikoval. Mohla to být ztráta zdravotní způsobilosti vykonávat profesi strojvůdce. Po odchodu z FS pracoval jako úředník na Drážním úřadě.

viceprezident FSČR **Bartoloměj Poklemba** ze ZO FSČR Přerov. Ve funkci byl krátce, od konce června do začátku září 1994, prakticky v době dovolených. Na počátku svého mandátu požádal zaměstnance, aby podepsali, že s ním budou spolupracovat jako s Tomášem Slunkou. Někteří odmítli a odešli. Bartoloměj Poklemba byl akční, ale také zmatkář.

V září 1994 byl zvolen **František Pospíšil** ze ZO FSČR Kolín, ve funkci byl do konce volebního období v roce 1997. Kandidoval ještě jednou, ale nebyl zvolen. Byl brilantním vyjednávačem, používající správný postoj a úsudek. Problémem byl ale jeho striktní výklad Stanov FSČR stran apolitičnosti. V době jeho mandátu jsme vystoupili z ALE. To byla chyba, neboť bez vzájemné koordinace to zkrátka nejde.

V září roku 1997 byl zvolen **Jiří**

Našinec ze ZO FSČR Plzeň, který vykonával tuto funkci po dvě volební období do roku 2003, kdy se rozhodl již dále nekandidovat. Důvody nikdy přesně nevedl. Za doby jeho působení jsme opět do ALE vstoupili a došlo k obnovení dříve zpřetrhaných vazeb. Zahájil také éru zviditelnění FSČR v různých médiích (do té doby se v nich objevovali převážně zástupci OSŽ, především svérázný Jaromír Dušek).

V září 2003 se stal prezidentem **Petr Čechák** ze ZO FSČR Ostrava, který dříve působil v ÚRK FSČR. Působil také ve funkci dvě volební období do roku 2009. Byl nekompromisním vyjednávačem a pokračoval ve zviditelnění naší odborové organizace. Za jeho éry jsme v roce 2005 kvůli neústupnosti a neochotě zaměstnavatele akceptovat naše požadavky nepřipojili podpis pod PKS. K podpisu tohoto dokumentu



Ukázka z chystané publikace Libora Poláčka o historii FSČR v letech 1995 - 2025

S nádechem svobody a demokracie

Kniha Miloše Bednáře k 100. výročí vzniku Federace strojvůdců, která byla jako zvláštní příloha časopisu Zájmy strojvůdce vydána v roce 1996, bude mít pokračování. Bývalý odpovědný redaktor ZS Libor Poláček navrhuje na několik již publikovaných let a dále zpracovává období a události, kterými naše profesní odborová organizace prošla až do roku 2025. Přinášíme z publikace několik ukázek, včetně fotografií z redakčního archivu.

1995
16. června – Ve vršovickém lokomotivním depu se konala mimořádná celostátní rada předsedů ZO, která se zabývala aktuální situací na ČD a stavem jednání k naplnění požadavků odborových organizací působících na železnici. CRP rozhodla pověřit prezidium FSČR vyhlášením časově neomezené stávky, a to 21. června od 0.01 hodin. V případě, že by došlo k porušení uzavřených dohod a jednotného postupu odborových svazů, bylo rozhodnuto, že Federace strojvůdců bude vystupovat jako samostatný subjekt.

18. června – Ministr práce a sociálních věcí Jindřich Vodička v rozhovoru pro denní tisk prohlásil, že je třeba zvýšit platy například strojvedoucím – „Jejich zástupci mě přesvědčili, že platy strojvedoucích je třeba se zabývat...“

20. června – Až po rezignaci E. Šipa a několika velmi složitých jednáních představitelů odborových centrál na železnici s novým generálním ředitelem ČD Josefem Bazalou a především s ministrem dopravy ČR Janem Stráským a také s premiérem České republiky Václavem Klausem byla podepsána dohoda, na základě které byla odvolána stávka připravovaná na 21. června. Na základě dohody bylo do fondů mzdových prostředků nad rámec platné kolektivní smlouvy ČD na rok 1995 přiděleno 340 mil. Kč k 1. červenci a dalších 80 milionů Kč od 1. září 1995 (k tomu ještě odpovídající finanční prostředky nutné k úhradě zdravotního a sociálního pojištění),

kteří měly být diferencovaně použity ke zvýšení mezd zaměstnanců ČD. Dále bylo přislíbeno zastavit také všechny transformační kroky a odstátnit již vzniklé a s nimi související závady v tomto procesu. Nová správní rada ČD byla pověřena zpracováním zcela nového transformačního projektu státní organizace České dráhy.

Červen – Prezidium Federace strojvůdců projevilo hlubokou účast rodinnám obětí tragické železniční nehody u obce Krouna na Chrudimsku, při níž 24. června zemřelo devatenáct lidí. Mezi těmito oběťmi, jež skonalu přímo na místě neštěstí, byli také dva naši kolegové – strojvůdci Josef Kučera z pardubického depa kolejových vozidel a Josef Drlík z DKV Praha-jih. Pražský kolega podlehl smrtelnému zranění jako jeden z cestujících zcela zdemolovaného motorového vlaku, do něhož z protisměru narazily tři nákladní vagony a jeden služební vůz, jež nekontrolovaně ujely při posunu ze železniční stanice Čachnov. Ústřední bezpečnostní komise FSČR nejen v souvislosti s touto mimořádně tragickou událostí konstatovala, že situace v zabezpečení jízdy vlaků na železnici je alarmující. A je tomu tak i přesto, že naše profesní odborová organizace již od roku 1991 opakovaně písemně upozorňovala odpovědné orgány ČSD a ČD, že je nutné realizovat zásadní a účinná opatření, zejména radiofikaci železničních tratí. V roce 1995 bylo v rámci ČD zavedeno cca pět lokálních rádiových systémů, které ovšem neřešily problém jako celek. Mimo jiné i proto, že nebyly vzájemně propojitelné a tedy schopny spolupráce.

1996

Do našich základních organizací začala distribuovat Federace strojvůdců České republiky, 1896–1996, vydaná jako příloha časopisu Zájmy



strojvůdce. Její obsah charakterizují názvy kapitol: Prehistorie odborového spolčování strojvůdců, Kronika let 1896 až 1939, Období totalitního scelování, Federace lokomotivních čet a Současnost Federace strojvůdců. Dvoustřední publikaci doplněnou mnoha desítkami fotografií na základě dostupných pramenů a literatury připravil vedoucí Všeodborového archivu v Praze PhDr. Miloš Bednář. Poslední zmiňovaná kapitola zachycující události prvních pěti let od znovuoobnovení činnosti FSČR po listopadu 1989 vznikla na základě spolupráce s redakcí časopisu Zájmy strojvůdce a jeho odpovědným redaktorem Liborem Poláčkem.

5. dubna – V sále depa Praha Masarykovo byla za hojné účasti pozvaných hostů zahájena výstava 100 let Federace strojvůdců. Zahájil ji prezident FSČR František Pospíšil, který zde přivítal generálního ředitele ČD Rudolfa Mládku, ředitele odboru kolejových vozidel Ladislava Prachta a v neposlední řadě i ředitele odboru železniční dopravy ministerstva dopravy Karla Sellnera.

Mezi hosty byli také pamětníci, kteří se v letech 1968–1969 angažovali v činnosti Federace lokomotivních čet. Přítomni byli bývalý předseda FLČ František Erba, kolega Jan Mrázek a v neposlední řadě i František Řehák, který v době tzv. pražského jara zastával funkci ministra dopravy a do nemilosti normalizátorů se pak dostal právě pro své veřejně vyslovené sympatie k mnohým tehdy deklarovaným požadavkům lokomotivních čet. Expozice výstavy byla rozdělena do dvou částí. V kulturním sále depa její těžší tvůrčí dokumenty a obrazové materiály umístěné na takřka třech desítkách panelů, které vhodně doplňovalo velké množství trojrozměrných předmětů – od nejrůznějších součástí lokomotiv, přes dobové i současné předpisy či uniformy, až po modely hnacích kolejových vozidel. Druhou část výstavy představovala venkovní expozice – přímo na kolejisti depa Masarykovo připravená přehlídka historických i současných lokomotiv.

13. dubna – Reprezentativní prostory Národního domu v Praze na Vinohradech přivítaly účastníky slavnostního plesu Federace strojvůdců České republiky, kterým vyvrcholily oslavy jejího stoletého jubilea.

2. listopadu – S hlubokým zármutkem jsme přijali smutnou zprávu, že v tento den ve věku nedožitých 59 let za tragických okolností náhle zemřel František Erba, předseda Federace lokomotivních čet z let 1968–1969.

1997

Českému úřadu bezpečnosti práce byly v lednu adresovány dopisy, v nichž prezidium FSČR informovalo o některých závažných problémech v zajištění bezpečnosti železničního provozu. Zejména byla zmíněna nedostatečná vybavenost železničních tratí rádiovým

spojením, neboť ještě v září 1996 byl systém TRS zaveden v provozu pouze na 365 km hlavních tratí. Kromě toho bylo tímto zařízením vybaveno jen cca 200 hnacích kolejových vozidel. V ostatních případech, kdy bylo možné hovořit o určité „radiofikaci“, se jednalo o dočasný systém ASCOM, který nebyl kompatibilní se systémem TRS. Dále bylo upozorněno na skutečnost, že žádným způsobem není zajištěna ani osobní bezpečnost strojvedoucích v případě, že má u sebe na hnacím vozidle finanční obnos získaný z tržeb. Pokud se jedná o vybavení HKV zabezpečovacím zařízením k automatickému zastavení vlaku při náhlé indispozici strojvůdce, v naprosté většině nebylo instalováno především na motorových vozech regionálních tratí. Stále „graduující“ a mnohdy značně chaotické změny ve služebních předpisech ČD byly bohužel v primě uměře s tzv. racionalizací práce u ČD, a to zvláště u strojvedoucích. Přitom při zavádění tzv. jednocelenné obsluhy HKV jen strojvedoucím už v letech 1971 až 1972 byly garantovány četné bezpečnostní prvky nezbytné pro tento způsob vedení vlaku. Postupem času však naopak docházelo spíše k praktické i předpisové degradaci těchto slibů a proklamací.

28. ledna – Federace strojvůdců vyhlásila stávkovou pohotovost. Zdůraznila, že důvodem je dosavadní nenaplnění jejich již dříve definovaných mzdových požadavků, jejichž počátky sahaly již do roku 1995. „Předpokládáný vývoj mzdy strojvedoucích v roce 1997 na základě současné změněné nabídky zaměstnavatele nepředpokládá přiblížení reálné mzdy k dosažené inflaci od roku 1989;“ uvádí se mj. ve vydaném prohlášení.

10. března – Nově jmenovaný generální ředitel ČD Vladimír Sosna na svém jednání s prezidentem FSČR (pokračování na straně 6)

...Paměti nejen s vůní páry - dokončení

Tím se stal ve svých devatenácti letech jedním z nejmladších strojvůdců se státními zákony zkouškami pro lokomotivy dvou trakcí (nezávislou a závislou). Pak jezdil na hlavním nádraží, na akumulátorech a vozil soupravy vlaků na nástupiště – „jak se říká z brambor pod troje“. A také s akumulátorkou v poště v žst. Praha střed, kde posunoval s poštovními vagony.

Šíboval. Bral práci takovou, jaká byla, věděl, že jí musí projít. Bylo mu jasné, že až „došibuje“ (další mladší kolegové jej vytlačí nahoru), půjde k osobním vlakům a pak na rychlíky a mezinárodní expresy. Napřed ale 29. října 1959 na dva roky narukoval na tehdy povinnou vojenskou službu do poddůstojnické školy 23. tankového pluku. Vrátil se 23. října 1961 a v zažil šok - všude byly elektriky, po páře ani vidu, ani slechu. Bobiny byly upraveny na 1500 V (pomocné pohony). A aby si doplnil potřebné vzdělání začal chodit dálkově na dopravní průmyslovku, pak na elektrotechnickou průmyslovou školu. Odmaturoval.

FLČ a 69 zastávek

V roce 1963 začal Milan na Masaryce jezdit na osobní dopravě. Osobáky a rychlíky, ve svých 23 letech byl jedním z nejmladších strojvůdců, kterému byly podobné úkoly svěřeny. Nákladní rychlíky vedl do roku 1968 a ve stejném roce se začal angažovat v tehdy nově vzniklé Federaci lokomotivních čet (FLČ). Nebylo to první rodinné angažmá v odborech, jak jsme zmínili, děda Jindřich (do důchodu šel v roce 1939: „Pro Hitlera jezdit nebudu.“) – byl zvolen viceprezidentem Federace strojvůdců.

Chceme spravedlivé pořadí

V roce 1969 byl Milan ve výboru FLČ Praha střed. „Vznikli jsme vlastně kvůli nespokojenosti. Dřív člověk v profesi rostl a s praxí získával výhody. Jenže s komunisty přestaly hrát hlavní roli zkušenosti a praxe, na dobré turnusy a časově zvýhodněné pracovní doby byli vybíráni přednostně komunisti, ostatní měli jen, co zbylo. A to se týkalo i odměn. My jsme chtěli

zpátky spravedlivé pořadí a povedlo se nám výhody podle odsloužených let a podobně vrátit zpět. Jenže FLČ byla rozpuštěna a od počátku 70. let byl její vedoucí představitel v rámci „normalizace“ tvrdě perzekvován, mnozí další různě šikanováni a všichni ostatní museli povinně do ROH (*Revoluční odborové hnutí – jediná povolená odborová organizace za socialismu - pozn. red.*),“ vzpomíná Milan Just.

Chtěli ho nasadit na přetahy, ale nakonec svolil, aby jako jeden z prvních jezdil už v roce 1972 jednoduše z Prahy do Přerova. „Víš, kolik měl ten osobák zastávek? Za cestu jsem zastavil 69krát. Nejdelší jízdní doba byla 10 hodin 17 minut...“ Přiznává, že přetahy byly méně hodnocené. Pak už jako zkušený fira jezdil rychlíky až do roku 1999.

Jako dnes

Čtyři minuty po půlnoci 10. listopadu 1989 na zastávce Nové Kopisty u Lovosic na trati Praha – Děčín narazil expres Balt-Orient rychlostí 116 km/h

do porouchaného osobního vlaku číslo 9622. Zemřelo šest lidí, osm bylo zraněno vážně a přes 50 lehce. I toto neštěstí svým způsobem přispělo ke znovuoobnovení Federace strojvůdců, jemuž předcházela setkání strojvedoucích, na nichž byla zdůrazňována potřeba důsledně hájit zájmy této profese. Milan Just byl jeden ze obnovovatelů samostatné profesní odborové organizace, jež po šesti desítkách let znovu zahájila svoji činnost 16. května 1990.

Jistě nebylo náhodou, že tato ustavující konference konaná v Brně měla na programu seznámení nejen s historií FS, ale i zde již zmíněné FLČ. Posléze byl iniciován vznik komisi bezpečnosti a ochrany zdraví, ale i turnusové, sociální a předpisové komise. Milan Just se stal oblastním zástupcem FS za Čechy. Téma byla jasná – jak zabránit dalším nehodám a vyjednat lepší sociální a mzdové podmínky pro strojvůdce. Jednali s lidmi z generálního ředitelství Československých drah (Služby 012 – lokomotivního hospodářství) a s představiteli Ministerstva dopravy,

setkávali se v jedné z strojvůdcovských učeben na Masarykově nádraží v Praze

V době blízkého se rozpadu federativního Československa, tedy na sklonku roku 1992, se konal v České Třebové zakládající sjezd Federace strojvůdců České republiky, kde byl zvolen prezident a dva viceprezidenti. Milan Just chtěl kandidovat na prezidenta, ale nakonec z klání odstoupil, zvolen byl Tomáš Slunka (viceprezidentem za Moravu Pavel Nešpůrek, za Slovensko – Jan Turček), Milan zůstal zástupcem za Čechy. „Měli jsme stejnou agendu, jako dnes: pracovní dobu, peníze a sociální výhody. Něco se povedlo, nejvíce asi v letech 1991 až 1992, 36 pracovních hodin a dodatková dovolená.“

A na co vzpomíná Milan Just nejraději? „Určitě na práci, tady není co řešit. Tu profesi musíš dělat rád, jinak bys jí ani dělat neměl. No a nejraději vzpomínám na práci na páře a na spoustu příhod, které jsem ve svém povolání zažil.“

Text a foto Martin Ježek, archiv Milana Justa, historická redakce Libor Poláček

Analytik FSČR Miloslav Pykal:

Procházka dekádami Federace strojvůdců

došlo až na základě přijatých ústupků ze strany zaměstnavatele dne 17. května 2005.

V září 2009 byl zvolen prezidentem Jindřich Hlas. Vykonal mandát po dvě volební období do roku 2017. Byl to výborný vyjednávač a rétor. Za jeho éry došlo ke značnému zviditelnění FS, která tím nabyla na prestiži, a k rozšíření vazeb na další různé subjekty a činitele. Za jeho éry také proběhla 16. června 2011 poslední stávka na železnici trvající 24 hodin, do níž se zapojila i FSČR.

V březnu 2017 se stal prezidentem Jaroslav Vondrovic, který vykonává funkci dosud ve třetím volebním období. Dostal velmi silný mandát, neboť byl zvolen prezidentem již v prvním kole prezidentské volby, což se nikomu předtím dosud nepodařilo. Ve své činnosti navázal na práci svých předchůdců

na poli legislativním i předpisovém a v úsilí o co nejvyšší zviditelnění naší odborové organizace. Zástupci FSČR se také v současnosti objevují více v různých médiích. Jaroslav Vondrovic má rovněž nadstandartní vztahy s různými politiky a činiteli.

Jsem přesvědčen...

Za téměř 35 let jsem zažil ve FSČR ledacos, občas jsem někoho našel, občas někdo mě. Jak jsem již napsal, když člověk pracuje s lidmi, je to normální. Některá období byla více akční, jiná méně. I to patří k životu. Celkově hodnotím činnost FS velice pozitivně. Odborový svaz pro své členy zajistil slušné pracovní, sociální, a dá se říci, že i mzdové podmínky. Kdyby nebylo FSČR, byla by situace v této oblasti daleko horší. Také o budoucnost Federace nemám žádné obavy, bude se nadále rozvíjet

a bude hájit oprávněné zájmy svých členů. Je třeba si uvědomit, že každá odborová organizace je tak silná, jak silní jsou její funkcionáři a samozřejmě i členové. Nestačí totiž jen planě kritizovat v místnosti určené pro strojvedoucí (tedy na tak zvané „blafárně“) existující problémy a nedostatky, ale přiložit vlastní ruku k dílu a pokusit se vše pozitivně změnit tím, že se zapojím do činnosti FSČR na různé úrovni. Jsem totiž pevně přesvědčen, že se najde do budoucna dostatek nových mladých a perspektivních funkcionářů FSČR, a to nejen pro funkce vykonávané na úrovni ZO, ale i pro funkce v Prezidiu a v ÚRK. Tak tomu dosud bylo a jsem přesvědčen o tom, že i nadále bude.

Raději i s ženami

Do tohoto procesu se jistě zapojí i ženy, naše členky. To bude skutečně velmi pozitivní signál, neboť úloha žen je

nezastupitelná po všech stránkách, nejen v oblasti reprodukce. Pouze připomínám, že tuto skutečnost si velmi dobře uvědomovali i katolíci kněží vázaní celibátem, kteří v první větě říkali „Se ženami se žít nedá“, ale ve druhé dodávali - „bez nich také ne“.

Až skončí v roce 2029 volební období stávajících členů Prezidia FSČR a členů Ústřední revizní komise Federace strojvůdců, dojde na úrovni těchto dvou orgánů k významné personální obměně. Na místa starších funkcionářů nastoupí noví lidé. Je to jasný a jednoznačný generační vývoj. Nastane samozřejmě i ve Federaci strojvůdců a důležité je, aby k tomu došlo bez nějakých závažných ořesů. Naše odborová organizace se musí ve své činnosti nadále důsledně řídit zásadami obaženými v „Programu FSČR“, který byl schválen na jednání CRP ZO FSČR konané 31. března 2010, a dalšími platnými dokumenty FSČR.

Ad multos annos

Občas se na zmíněný dokument zapomíná. Když jsme v onom roce 2010 program zpracovávali, dělali jsme si legraci, že použijeme budovatelské heslo Federaci více práce, to je moje agitační. Zní sice směšně, ale měl by se jim ve Federaci řídit každý.

Na závěr použiji upravené latinské heslo „Federaci strojvůdců ad multos annos“, tedy FSCR vše nejlepší do dalších let. Ať nadále působí, rozvíjí se a neohroženě a nekompromisně hájí zájmy svých členů. Bude to skutečně potřeba. V České republice a v segmentu železniční dopravy lze oprávněně očekávat poměrně bouřlivý vývoj a nečekané překážky, které bude nutné zdotat. Navíc do všeho razantním způsobem vstupují umělá inteligence. Ale úvahy o budoucnosti jsou na jinou kapitolu, či spíše studii.

Miloslav Pykal, foto Martin Ježek

Ukázka z chystané publikace Libora Poláčka - dokončení

(pokračování ze strany 5)

projevil zájem na zklidnění situace, když potvrdil své dřívější prohlášení, že „je nezbytné komunikovat s odboráři jako s rovnocennými partnery“ a myslím tím především dialog s dvěma nejvýznamnějšími odborovými centrály – OSŽ a Federací strojvůdců.

13. března – Prezidium FSČR vydalo prohlášení, v němž vedena snahou usnadnit dialog Federace strojvůdců odvolala stávkovou pohotovost. Podle prezidenta FSČR Pospíšila se tímto krokem sledovalo též nastolení dobrých výchozích pracovních podmínek ke kolektivnímu vyjednávání k uzavření kolektivní smlouvy ČD na rok 1997.

28. března – Bezmála až v nejzazším možném termínu, na Velký pátek a tedy už v čase velikonočním, byla podepsána Kolektivní smlouva ČD na rok 1997. Tomuto aktu, který se uskutečnil až za cenu kompromisů všech zainteresovaných stran, předcházela maratón náročného kolektivního vyjednávání. Podle nové KS měl průměrný nárůst mzdy činit 17,2 procenta. Pokud jde o rozpor týkající se sborníku pracovních činností na železnici, a tedy i povýšení strojvedoucích o jeden tarifní stupeň, bylo dojednáno „smírné řešení“, a sice že se o sbornících bude dále jednat v průběhu měsíce dubna.

13. dubna – Premiér Václav Klaus se vyslovil pro zahájení nového kolektivního vyjednávání s odbory působícími na ČD, neboť považoval v nové kolektivní smlouvě na stávající rok sjednaný a zaručený průměrný růst mezd o 17,2 procenta za „neúnosný a nemožný“. Federace strojvůdců reagovala prohlášením, v němž zásadně odmítla jakékoli změny v odsouhlaseném mzdovém nárůstu. A pokud jde o hrozbu ještě většího propouštění zaměstnanců ČD, zástupce prezidenta FSČR Jiří Našinec uvedl, že „rozsáhlé propouštění by ohrozilo bezpečnost železniční dopravy a vláda by se měla raději zamyslet, jaké prostředky se vloží do modernizace železnice.“

Srpen – V rámci pomoci obětem ničivých záplav prezidium FSČR vyzvalo základní organizace k poskytnutí finančních prostředků určených na pomoc postiženým oblastem Moravy a východních Čech. Vedle příspěvku na speciální bankovní konto založené naší odborovou organizací si svůj vlastní způsob výpomoci již dříve zvolily i mnohé ZO samostatně. Například kolegové z Brna-Maloměřic v srpnu zakoupili tzv. povodňové dluhopisy v celkové hodnotě padesáti tisíc korun. Návrh poskytnutí finanční podpory obětem záplav z rezervního fondu FSČR pak byl předložen k posouzení na zájmovém jednání celostátní rady předsedů (tam byl pak schválen příspěvek až do výše 20 000 Kč na každého záplavami postiženého člena Federace strojvůdců).

Listopad – Pod názvem „Iluzi o obyčejném „mačkání tlačítek“ na lokomotivě vymýtí jen praktické poznání služby strojvedoucího“ poskytl prezident Federace strojvůdců Jiří Našinec obsáhlý rozhovor časopisu Zájmy strojvůdce. Informoval o svých připomínkách přednesených na jednání s ministrem dopravy Římanem a předsedou správní rady ČD

Michalem Tošovským. Ta se mimo jiné týkala podmínek předčasného odchodu strojvedoucích do starobního důchodu a bodů zahrnutých do tzv. doprovodného sociálního programu ČD. Podstatná část vyjádření kolegy Našince se zaměřila rovněž na zahájení kolektivního vyjednávání, jež mělo v té době vést k uzavření kolektivní smlouvy ČD na rok 1998.

(Poznámka: Výrok o „obyčejném mačkání tlačítek“, který dehonestoval náročnou a odpovědnou práci strojvedoucích, pronesl ministr dopravy při setkání s prezidentem FSČR.)

1998

Květen – Ministru dopravy Petru Moosovi byl zaslán dopis, v němž Federace strojvůdců upozornila na některé problematické momenty z jeho nedávných jednání s J. Duškem a dalšími představiteli OSŽ. Přislíb, že svá rozhodnutí bude ministerstvo konzultovat s OSŽ, lze podle FSČR považovat za „nedokonale vyjádření či nepřesný slovní obrát“, neboť realitou je, že u ČD v té době působilo také pět dalších odborových centrál, jež nemohou být při projednávání řídicích aktů opomíjeny. V jiném otevřeném dopise ministru dopravy a generálnímu řediteli ČD se zástupce prezidenta FSČR Jaroslav Mareček důrazně ohradil proti nedávnému tvrzení ministra dopravy o údajném „záporném vztahu odborářů ke snahám ministerstva o oživení železnice“. Neodpovídá to skutečnosti, neboť jak dopravní politika České republiky, tak další koncepční dokumenty ministerstva, stejně jako předkládané materiály a novelizace předpisů ČD, byly ze strany naší odborové organizace vždy pečlivě připomínkovány a řada takto vzniklých stanovisek a připomínek byla ministerstvem dopravy i Českými drahami v rámci tohoto procesu akceptována.

23. července – Předseda vlády ČR Miloš Zeman uvedl do funkce nového ministra dopravy docenta Antonína Peltráma. Za zajímavost z doby jeho následného působení lze považovat úvahu, že do správní rady ČD by mohl zasednout i zástupce druhé největší odborové centrály na železnici, tedy představitel naší odborové organizace. Možná sehrály svoji roli i výpady předsedy OSŽ Jaromíra Duška, že „zastoupení Federace strojvůdců ve správní radě by nebylo produktivní“, ale oficiálně FSČR k členství v tomto orgánu nebyla A. Peltrámem nikdy vyzvána.

1999

15. dubna – Jako mimořádně palčivý problém označil kolega Bartoloměj Poklemba pokračující trend propouštění „nadbytečných“ strojvedoucích: „Ani nejbližší budoucnost však bohužel nevěští nic dobrého. Podle dostupných informací by se v tomto roce měly stavy strojvedoucích dále snížit až na 9823 a také příští rok ohrožující celé tisíciletí nemá být o mnoho lepší, neboť mají klesnout dokonce až na 9 250 strojvůdců. Pokud se tyto záměry realizují, dojde k roku 2000 ve srovnání s rokem 1992, kdy jsme v ČR napačovali celkem 14 316 pracovníků lokomotivních čt, k úbytku 5 066 našich kolegů! Kdy vlastně dojde k zastavení uvedených propadů a našeho propouštění? Zamyslel se někdo nad tím, jaké je věkové složení v naší profesi? A jaká nás vlastně čeká budoucnost?“

2000

18. května – Symbolicky znovu „přímou na místě činu“, tedy v Brně-Zabovřeskách, se v tento den uskutečnila oslava 10. výročí znovuoživení naší samostatné profesní odborové organizace. Setkání se uskutečnilo za přítomnosti delegace slovenských kolegů z Federace strojvůdců Slovenské republiky a oba prezidenti, jak Jiří Našinec, tak Vladimír Píkna za FSSR, se shodli ve svých vystoupeních na tom, že tyto strojvůdcovské odborové centrály mají nejen svoji společnost a hlavně velmi významnou minulost, ale i současnost a především budoucnost, v níž budou hájit oprávněné zájmy kolegů, jež zastupují.

22. až 26. května – V Bruselu se konalo zasedání představenstva Autonomního odborového sdružení strojvůdců Evropy (ALE), během něhož se uskutečnil akt přijetí Federace strojvůdců České republiky do této organizace sdružující evropské samostatné profesní odborové centrály strojvedoucích. Prezident FSČR Jiří Našinec informoval, že do programu rokování byla zařazena i jednání s pěti poslanci Evropského parlamentu, jež se uskutečnila v prostorách CESI, což je Evropská unie nezávislých odborů. V ALE tehdy byly v této etapě jeho činnosti spolu s FSSR sdruženy strojvůdcovské odborové svazy Švýcarska (VSLF), Německa (GDL), Španělska (SEMAF), Portugalska (SMAO), Slovenska (FSSR), Itálie (SMA), Maďarska (MOSZ), Polska (ZZM), Srbska (NSSMS), Řecka (PEPE) a Rumunska (BNS). Největším byl německý svaz GDL, po něm s počty členů následovaly Rumunsko, Polsko a Česká republika. Celkový počet členů ALE činil v této době cca 100 000.

Listopad – Federace strojvůdců se seznámila s návrhem nového doprovodného sociálního programu ČD na léta 2001 až 2005, do něhož byly zapracovány připomínky a pozměňovací návrhy odborů, a to včetně těch, jež předložila naše odborové organizace.

2001

31. ledna – Základní organizace Děčín vyzvala k diskusi o sociální oblasti: „Nejde jen o pilíře sociálního programu, ale i řešení každodenních problémů, které zneprájemňují výkon naší profese a snižují její prestiž. Mnoho věcí se podařilo, ale jeden ze základních bodů nebyl naplněn. – Tim je snížení věkové hranice pro odchod do starobního důchodu bez finanční újmy. Tato problematika nás v současné době nejvíce tíží. Stávající doprovodný sociální program považujeme za řešení přechodné a nedostatečné.“ uvedli děčínští kolegové a doplnili: „Vzpomeňme například výhody definitivy, kdy se počítaly dva odpracované roky v naší profesi za tři pro odchod do starobního důchodu – a to bylo v době světové hospodářské krize! Každý v té době věděl, kdy odejde do penze, zatímco v dnešní době nemá nikdo žádnou jistotu. Namísto toho se neustále mění předpisová ustanovení a existuje cílená represe kontrolních orgánů zaměstnavatele na profesi strojvůdce. K tomu i stále se zvyšující produktivita práce. To vše pak vede k nadměrné zátěži a ohrožení našeho zdraví.“

Duben – „Nejistota by mohla být pro zaměstnance demotivující“, upozornila FSČR ministerstvo dopravy a požádala o poskytnutí konečného znění návrhu zákona o transformaci ČD, v té době již schváleného vládou.

2002

15. března – Se slovem do vlastních řad vystoupil v Zájmech strojvůdce předseda ZO FS Chomutov Jindřich Hlas. Zdůraznil, že Federace strojvůdců je silná tak, jak silní jsou předsedové základních organizací. Kritizoval především, že mnozí předsedové se na jednání celostátních rad dostávají nepřipraveni a velmi často se k projednávání problémů staví tak, že údajně nemají mandát od členské základny. „Při hlasování o čemkoliv se rozhlížejí, jak hlasují ostatní, a podle toho se teprve přidávají



Vernisáž výstavy v depu Praha TGM a přehlídka lokomotiv

nebo zdržují hlasování. Za tak oblíbené slovo mandát pak schovávají svoji nepřipravenost a vlastně i svoji slabost. Ale přitom před CRP přece dělají členské schůze, kde řeší, jak hlasovat, a musí se připravit i na alternativy pro jiný vývoj a musí tedy mít mandát i pro tuto situaci,“ uvedl kolega Hlas.

Srpen – Při pobytu osobního vlaku ve Všetatech se strojvedoucí provozní jednotky Nymburk Zdeněk Řehák rozhodující měrou zasloužil o záchranu osmileté dívky, která se propadla prohnilými prkny do nepoužívané staniční studny. Po půlhodině fyzicky i psychicky náročné práce se náš kolega – promočený a špinavý, ale jak sám přiznal také nesmírně šťastný – vrátil na lokomotivu a dále pokračoval ve službě.

15. listopadu – V Zájmech strojvůdce bylo zveřejněno poděkování za projevy solidarity s kolegy postiženými v letních měsících ničivými povodněmi. Značnými finančními částkami zaslány mi na zvláštní povodňový účet jim pomohly mj. základní organizace Hradec Králové, Zdice, Znojmo, Otrokovice, Olomouc, Kralupy nad Vltavou, Choceň, Lipová-lázně, Louny, Tábor, Hanušovice, Trutnov, Domažlice, Petrov nad Desnou a Studénka. Přispěli i členové prezidia, jednotliví kolegové ze ZO Praha TGM (Pavel Dlouhý, Jiří Bažant a Pavel Vošahlík), z Lovosic Jiří Fabiánek a Jiří Janeba, z Poličky kolega Valenta. Pohotovými svojí finanční pomocí přímo konkrétním kolegům zaslaly mezi mnoha jinými například základní organizace Kolín, Bohumín nebo Krnov.

29. listopadu – Pouhých pět měsíců po tragické železniční nehodě, při níž 10. května zemřel kolega Jiří Kindermann, byl v traťovém úseku Vojkovic nad Ohří-Stráž nad Ohří odhalen pomníček, který mu zde postavili členové jeho základní organizace FS Chomutov. Manželka Marie Kindermannová a synové za to poděkovala kolegům Jindřichu Hlasovi, Přemyslu Diviškovi, Romanu Borovičkoví, Otovi Radeckému a Bohumilu Škuthanovi. K tragickému odchodu svého manžela uvedla: „Můj manžel tragicky zahynul při výkonu svého povolání ve věku 53 let. Na dráze pracoval od vyučení a svou práci nade vše miloval, byla mu velkým koníčkem. Vždycky mě přesvědčoval, že dnes už se prakticky nemůže nic stát, že přece strojvedoucí mají vysíláčky, a i kdyby jely vlaky proti sobě, že výpravčí má možnost střetu zabránit. Bohužel však vlaky toho osudného dne proti sobě jely, vysíláčku u sebe měl, výpravčí dvou stanic a výhybkárka však ničemu nezabránila a on neměl šanci ani vyskočit ze svého stanoviště na lokomotivě. Z oblouku vyjížděl za ranního rozbřesku a snad do poslední vteřiny věřil, že vlak naproti přece nemůže být na jeho koleji... vždyť tu trať jezdil tolikrát, že mohl třeba i poslepu...“

2003

Červen – Bezpečnostní, ale i hygienické důvody vedly Federaci strojvůdců k vydání stanoviska, v němž kategoricky nesoouhlasila s tím, aby při jízdě vlaku byly posunovány čtyři přítomní na stanovišti hnacího kolejového vozidla, a to až už se jedná o HKV s jedním nebo dvěma stanovišti.

19. června – Federaci strojvůdců se podařilo realizovat záměr posadit ve Volarech k jednomu jednacímu stolu zástupce Českých drah společně s představiteli státní správy a také samosprávy měst v tomto šumavském regionu. Jednací bod byl vlastně jediný, a sice současnost a budoucnost zdejších železničních tratí.

21. června – V Táboře vyvrcholily oslav 100 let provozu tratě do Bechyně, na jejichž přípravě i vlastní realizaci se významně podílela Federace strojvůdců.

9. října – V Klatovech se uskutečnilo další ze setkání představitelů veřejné správy se zástupci Českých drah, které organizovala Federace strojvůdců. Stejně jako v případě červnového setkání v jihočeských Volarech, také v Klatovech byly středem pozornosti současnost a budoucnost regionální železniční dopravy, tentokrát zejména v oblasti působnosti Plzeňského kraje.

2004

15. červen – Strojvedoucí stárnou a generační obměna, to je něco jako pomalu tikající časovaná bomba. V Zájmech strojvůdce byl na toto závažné téma zveřejněn článek, který upozornil, že k prvnímu lednu tohoto roku bylo z celkem 7 838 strojvedoucích ČD jen 138 mladších třiceti let, což činilo jen zhruba 1,8 procenta. Zato na druhé straně věkové škály to vypadalo úplně jinak. Ve věku nad padesát let České dráhy zaměstnávaly 3 818 strojvůdců, což bylo plných 49 procent. A dalších 1 648 strojvedoucích (21 %) se k této věkové hranici nezadržitelně blížilo.

11. listopadu – Mimořádná celostátní rada předsedů schválila prioritní požadavky Federace strojvůdců pro probíhající kolektivní vyjednávání. Vedle dohodnutého co nejvyššího nárůstu nominální mzdy zaměstnanců ČD v roce 2005 šlo především o prosazení nového profesního příplatku pro všechny zaměstnance vykonávající profesi strojvedoucího, který by zohledňoval náročnost výkonu této profese, a to ve výši 21,5 procenta ze základní tarifní mzdy strojvedoucího zařazeného podle sborníku prací v 8. tarifním stupni. Tento příplatek měl být sjednán nad rámec dohodnutého nominálního nárůstu mezd zaměstnanců ČD.

22. prosince – K dohodě, jež by vedla k podpisu nové podnikové kolektivní smlouvy ČD, do konce tohoto roku nedošlo. A ani nemohlo... Generální ředitel ČD Petr Kousal informoval o stanovisku zaměstnavatele, který odmítl všechny požadavky předložené Federací strojvůdců. Za skandální porušení všech pravidel, podle kterých kolektivní vyjednávání dosud probíhalo, pak ovšem bylo možno považovat chování ostatních odborových svazů. Následovala totiž přestávka v jednání, o kterou požádal místopředseda OSŽ a během níž návrh zaměstnavatele společně projednaly jen tyto OC. A stalo se tak bez Federace strojvůdců. Její zástupci byli totiž ze společných jednání vykáženi! Stalo se tak v duchu hesla „Trváte-li na svých požadavcích, zapomeňte na kolektivní vyjednávání!“

Libor Poláček,
foto Jaromír Ott, archiv TS FSČR



Fotografie Jaromíra Otta zachytily škodu způsobenou na trati rozvodněnou řekou Raabizou

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. Redakce a DTP Martin Ježek. Redakční rada: Jiří Adolf, Miloš Brunner, Martin Ježek (předseda RR), Evžen Mikolajek (zástupce předsedy RR), Jaromír Ott, Štěpán Řiháček, Vladimír Selucký, Martin Urbánek, Miroslav Zikmund. Telefon do redakce: 725 926 633, 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

