● Aktuální zamyšlení prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovice ... str. 1 ● Videokonferenční forma jednání zástupců Oblasti FS Olomouc i jako příprava na březnové rokování celostátní rady ... str. 1 ● Informace o výsledcích jednání odborů se zaměstnavatelem u ČD Cargo ... str. 1 ● Generální ředitele ČD Bednárik jednal s členy prezidia FSČR ... str. 1 a 2 ● K výměně Licence strojvedoucího ... str. 2 ● Postup elektronizace pracovní agendy u strojvedoucích ČD ... str. 2 ● Sprejování – proč to vlastně dělají? ... str. 3 ● Stromy skloňované ve všech pádech ... str. 3 ●

číslo 4
26. února 2021
ročník 74

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Oblastní rada předsedů tentokrát jinak

Neutěšená pandemická situace zasahuje do běžných životů nás všech různými způsoby. Nemožnost osobních setkání v mnoha případech komplikuje či ztěžuje jednání jak přímo se zaměstnavatelem, tak i mezi námi samotnými. Loňská celostátní rada předsedů odvolaná ze stejného důvodu a také jednání o rozpočtu FSČR byla řešena hlasováním per-rollam, které naše stanovy umožňují. V tu dobu nikdo nemohl předpokládat, že tento stav bude trvat ještě celý další rok. Vědomi si toho, že letošní celostátní rada je zároveň i radou volební, jsme již s předstihem zadali vývoj volebního programu tak, aby při spojení videokonferenčním způsobem volby do našeho prezidia a ÚRK společně s jednáním celostátní rady předsedů mohly proběhnout současně a ve stanovami daných termínech.

Videokonferenční formu jednání si již vyzkoušeli zástupci společnosti ČD Cargo a jeho úspěšný průběh byl pro nás způsobem a vodítkem jak nahradit současnou nemožnost klasických konferenčních schůzek. Přesto jsme byli zvědavi, jak dopadne elektronické hlasování přítomných zástupců na únorovém rokování Oblasti FS Olomouc, rovněž realizované formou této videokonference. Při úplně prvním hlasování o programu schůze se vyskytly drobné problémy, způsobené ale většinou na straně uživatelů. Další hlasování – druhé o zástupcích olomoucké oblasti ve volební komisi a třetí o schválení zápisu z tohoto jednání – ovšem proběhla již bez problémů. A to v tuto chvíli bylo to nejdůležitější. Tedy vyzkoušet volební systém a doufat, aby také následující rady předsedů oblastí Plzeň a Praha potvrdily funkčnost tohoto systému.

Samozřejmě, že neméně důležité bylo předání všech aktuálních informací o právě probíhajících jednáních, která FSČR vede na všech úrovních. A to jak se zaměstnavateli, ministerstvem dopravy či ministerstvem práce a sociálních věcí, nebo se Správou železnic a dalšími partnery. Tématy jsou připravovaná změna nařízení vlády upravujícího pracovní dobu zaměstnanců v dopravě, navrhovaná změna zákona o dráhách, návrh sankčního způsobu trestání strojvedoucích, úprava vyhlášky o zdravotní způsobilosti nebo v neposlední řadě i návrh změny předpisu D1. V podstatě všechno jsou to témata, která svým způsobem vyvolal loňský i předloňský rok, který byl nešťastný ve vývoji nehodových událostí a kdy právě navrhované úpravy mají napomoci tomu, aby se tento stav neopakoval.

Napsat alespoň ve stručnosti všechny důvody, proč a kdy v mnoha případech navrhované úpravy připomínkujeme či dokonce odmítáme, zde nelze. Bližší informace se ostatně můžete mimo jiné dozvědět také na našich webových stránkách. Pravdou ale je, že tyto výsledky jednání se mnohdy ještě průběžně mění, a to často i zcela zásadním způsobem.

Mezi důležité informace z tohoto letos prvního jednání předsedů základních organizací Oblasti FS Olomouc jistě patří i fakt, že jsme mezi námi přivítali zástupce další naší nově vzniklé organizace, tentokrát u společnosti Arriva, kteří tímto rozšířili počet základních organizací FSČR v Olomoucké oblasti. Stejně tak jsme ostatně přivítali rovněž předsedu naší organizace z Veselí nad Moravou, jež se rovněž rozhodla přejít pod Olomouckou oblast.

I když tuto radu předsedů někteří strávili z pohodlí domova u svých počítačů, jsem přesvědčen, že i v okamžiku, kdy by opět bylo umožněno osobní jednání a bylo stanoveno jeho místo, bude účast stejně přesvědčivá, jako tomu tentokrát bylo u obrazovek. Všem kolegům, kteří se tohoto rokování zúčastnili, patří ještě jednou dík za precizní přístup!

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

Nezodpovězené otázky aneb Zamyšlení nad příčinami a jejich následky

Mezi texty připravovanými ke zveřejnění v tomto vydání našeho časopisu jsem si nemohl nevšimnout článku „Zkušení kolegové by těm mladším měli jít svým chováním příkladem". S takovým konstatováním souhlasím, vždyť přece zvláště dříve tomu tak na naší železnici vždy bylo, a tak proč bychom nemohli v této osvědčené tradici pokračovat!? A to i přesto, že se nyní v mnoha směrech nacházíme v poněkud jiných podmínkách, než tomu bylo kdysi, kdy se ještě často mluvilo o hrdosti k příslušnosti k naší „modré armádě".

Proč ale věnuji tyto řádky právě zmíněnému článku? Po jeho přečtení mně totiž vytanula na mysli celá řada otázek, k nimž je prospěšné hledat a najít odpověď. A v souvislosti se zmíněnou „kauzou" je vhodné se zamyslet i nad mechanismem fungování jejích příčin a hlavně následků. A hned úvodem také zdůrazním, že ač sám nemám zvláště v emotivněji vedeném dialogu k ostřejšímu výrazivu daleko, nesouhlasím, abychom se k takovému způsobu komunikace uchylovali při jakýchkoliv jednáních vedených na pracovištích, s hospodářským vedením, natož ve vztahu k našim zákazníkům, tedy cestujícím anebo obchodním partnerům dopravců, u nichž vykonáváme svoji profesi.

Neopomenu zde ale připomenout, že ani řídící pracovníci, zvláště pak ti na středním a nižším stupni managementu, tady nejsou pouze od toho, aby „rovnali do latě" své podřízené, v tomto případě tedy strojvedoucí, ale aby jim především vytvářeli solidní podmínky pro jejich práci. A v neposlední řadě mají být také garanty toho, aby vlaky, které slouží našim zákazníkům, nabízely kulturu cestování odpovídající 21. století. Jsem totiž přesvědčen, že vozy, které při venkovních mrazech netopí, anebo v nichž je nefunkční většina toalet, mezi takový oprávněně požadovaný standard rozhodně nepatří!

A za neobvyklou a nestandardní považuji už samu situaci, kdy dispečer a službu konající strojmistr požádali našeho kolegu *„v době jeho dělené směny, aby změnil řazení soupravy svého vlaku."* Ano, stejně jako já to čtete dobře – v době dělené směny! Kladu si tedy otázku, zda byli tito zaměstnanci, kteří jsou odpovědní za řízení provozu, vůbec náležitě seznámeni s tím, co je k pracovnímu režimu v rámci dělené směny vůbec uvedeno v nyní platné a pro nás všechny závazné kolektivní smlouvě!? O nějaké povinnosti konat během ní to či ono totiž nemůže být ani řeč. Jen v případě opravdu závažných provozních okolností či problémů, ale i tak je to vždy jen o dohodě a v neposlední řadě pak také zejména o tom, zda se zaměstnanec v režimu dělené směny vůbec cítí na to, aby mohl vyjít vstříc takto zaměstnavatelem vzneseným požadavkům.

Jenže měl náš kolega zrovna v tomto případě, kdy byl ve zvláštním režimu dělené směny, důvod odvádět práci navíc!? Například o ohrožení bezpečnosti provozu zde totiž evidentně nešlo. Spíše jen o to, aby napravil chyby, jichž se už při přípravě vlaku dopustili pracovníci jiných železničních profesí. Jejich šlendrián, jak bylo ostatně zmíněno i v článku, na který zde reaguji. A docela chápu, že za zcela demotivující musel náš kolega považovat zejména reálný stav, že tyto problémy se bohužel neobjevují jen výjimečně, ale vyskytují se při službě jeho, stejně jako jiných strojvedoucích, až příliš často, spíše dokonce pravidelně!

Stalo se totiž smutnou realitou, že ač naši kolegové na stále se opakující se závady upozorňují ve svých hlášeních, jejich podněty zhusta zůstávají bez náležité odezvy a problémy nejsou řešeny. Lze se za této situace divit, že se u mnoha strojvedoucích dostaví pocit marnosti a deziluze? Myslí si snad někdo, že takový laxní přístup nadřízených je může motivovat, aby při dělené směně, tedy prakticky ve svém volnu, dělali ještě nějakou práci navíc?! Jsem přesvědčen o tom, že pokud strojvedoucí budou svá hnací vozidla a celé vlakové soupravy dostávat přistaveny do provozu v bezvadném stavu, nebudeme muset řešit případy, kdy z toho všeho zbytečného stresu zase někomu „bouchnou saze"! A aby k takovému zbytečnému stresování strojvedoucích nedocházelo, k tomu musí významně přispět v neposlední řadě právě i kontroloři vozby, kteří tady přece nejsou jen od mentorování strojvedoucích, ale prvořadě také od toho, aby se starali o „vozbu", tedy o její kvalitu a bezzávadnost, jak už ostatně i sám název této pracovní funkce konstatuje.

V textu, na který reaguji, je také zmíněn význam Etického kodexu společnosti České dráhy. Aniž jakkoliv zpochybňuji nutnost společensky vhodného chování zaměstnanců tohoto, ale i jiných dopravců, nemohu se zbavit přesvědčení, že jen intenzivní mravouka na naší dráze vše nespasí. Spíše zastávám názor, že zvláště pro naše mladé kolegy by bylo lépe a jistě přínosnější hlouběji je uvádět do toho, co je čeká, až nastoupí do ostrého provozu. Tedy například i do problematiky řešení nečekaných závad jejich hnacích vozidel, jež se u nich nezřídka vyskytují přímo na trati, nebo do řešení někdy komplikovaných či jindy neobvyklých situací, s nimiž se mohou setkat při výkonu nelehké strojvůdcovské služby, na niž jsou připravováni.

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců České republiky

Poznámka redakce: Článek „Zkušení kolegové by těm mladším měli jít svým chováním příkladem" je otištěn na druhé straně tohoto vydání ZS.

Na snímku, pořízeném 28. ledna v pozdních odpoledních hodinách v železniční stanici Letohrad, je zachycen motorový vůz ČD 854 202-9 „Janinka". U prvního nástupiště je přistaven, aby pak v 17:33 hodin pokračoval dále jako spěšný vlak 1836 do cílové stanice Hradec Králové. Foto: Marek Poláček

ČD Cargo v novém roce

Na společném jednání odborových centrál (OC) působících u ČD Cargo došlo začátkem měsíce února k dohodě nad systémem realizací kondičních pobytů (KOP), které se kvůli epidemiologické situaci nepodařilo realizovat v průběhu loňského roku. Zaměstnavatel nabídne zaměstnancům, kteří v loňském roce nemohli absolvovat KOP, tři způsoby vypořádání tohoto nároku. První možností bude finanční kompenzace ve výši 8 000 Kč. Druhou možností bude nabídka týdenního léčebného pobytu přes ČD Travel hrazeného zaměstnavatelem, ale uskutečněným v době řádné dovolené zaměstnance. Třetí možností pak bude trvající zájem o realizaci klasického KOP, a to ihned poté, co to epidemiologická situace dovolí.

Vzhledem k přetrvávající problematické situaci v lázeňské péči byla se zaměstnavatelem dohodnuta maximální možná součinnost v realizaci odložených KOP tak, aby bylo v tomto roce možno uspokojit co největší množství těchto požadavků a v případě nutnosti některé převést i do příštího roku. FSČR totiž dlouhodobě zastává názor, že KOP by měly sloužit převážně k relaxaci a znovu načerpání sil nutných pro náročnou práci odváděnou v železničním prostředí, a proto by jejich nahrazování finančním plněním anebo jinou formou mělo nastávat pouze ve skutečně výjimečných případech.

Jednáním, které se naopak ještě nepodařilo uzavřít, je návrh na změnu IN Pers-42 Zásady pro poskytování osobního ohodnocení, kde FSČR nadále trvá na vyřešení neutěšené situace okolo zkoušek brzd prováděných strojvedoucími. Trváme na tom, že tuto činnost nenařizuje strojvedoucím žádný obecný předpis ani interní norma ČD Cargo, stejně tak jako katalog zaměstnání.

Naprosto pak odmítáme tvrzení některých OC o tom, že při změnách katalogu zaměstnání/prací v předcházejících letech (2012 a 2016) bylo strojvedoucím za tyto činnosti přiznáno navýšení TS, neboť v době, kdy tato jednání probíhala, ještě ani nebylo možné dle interních norem ČD Cargo tyto činnosti strojvedoucími provádět.

Pokračování na str. 3

Ivan Bednárik chce stabilizovat firmu a pracovat na jejím dalším rozvoji

Dne 25. ledna se uskutečnilo pracovní jednání prezidia Federace strojvůdců České republiky s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Ivanem Bednárikem. Členové řídicího orgánu naší profesní odborové organizace byli seznámeni se současnou hospodářskou situací v akciové společnosti ČD a se záměry a plány jejího nového vedení.

Předseda představenstva Bednárik uvedl, že do ČD nastoupil v době, kdy naši zemi a především její ekonomiku dusí celosvětová pandemie koronaviru, aby firmu provedl těžkým obdobím. Nebude to snadné a dojde i na bolestivé kroky a rozhodnutí. Výhodou je, že ČD jsou velkou a stabilní společností. Pokud by však nepřijímaly kroky k nápravě současného nepříznivého stavu, mohly by se i jako největší (národní) železniční dopravce dostat do zásadních potíží. Ztráta za rok 2020 bude vysoká, už v polovině loňského roku činila zhruba dvě miliardy Kč. Pokud jde o státní pomoc, od Ministerstva dopravy ČR mají ČD přislíbeno poskytnutí kompenzace ve výši 334 milionů Kč za loňskou jarní vlnu pandemie a další kompenzace je slíbena za podzimní vlnu. V jednání je také snížení poplatku za dopravní cestu v dálkové komerční dopravě. Jednání jsou vedena také s kraji, kde již došlo v několika případech k dohodě. Ovšem stejně jako jiní podnikatelé se ČD celkově se ztrátou musí vypořádat především samy.

Současná situace společnosti byla projednávána dozorčí radou ČD. Jednomyslně schválený podnikatelský plán na rok 2021 předpokládá, že podle mezinárodních účetních standardů (IFRS) má Skupina ČD předpoklady celkově dosáhnout zisku. U samotné akciové společnosti ČD provozující osobní dopravu by to ale podle IFRS pravděpodobně měla být „černá nula". Osobní doprava na tom bude pochopitelně hůře, protože tržby jsou i letos výrazně nižší než před pandemií covid-19.

Pokud jde o letošní příjmy, očekává se, že během prvního pololetí ČD dosáhnou 65 procent „předcovidových" příjmů a následně by se příjmy z jízdného a náhrad od objednatelů měly zvyšovat až na úroveň cca 80 procent. Proti tomuto odhadu tržeb management ČD staví náklady a počítá se zásadními úsporami. Například v oblasti marketingu, kde očekává zahájení větší komunikace směřující k návratu cestujících do vlaků až na přelomu jara a léta. Byly také zredukovány režijní náklady, část plateb, jež se měla zaplatit letos, byla přesunuta až na rok 2022 apod.

Ačkoliv jsou ČD schopny dostát svým závazkům, dostaly se do situace, kdy je nezbytné přistoupit k podstatným úsporám. Jedním ze způsobů je snížení počtu stávajících zaměstnanců. Především v administrativě se přistoupí k reorganizaci práce s cílem dosáhnout vyšší efektivity. Dopad do hospodaření se tak ale projeví až koncem roku 2021a identifikace „nadbytečnosti" je přitom záležitostí, jež musí projít několika síty. Podstatou je udržet práci pro ty zaměstnance, kteří pracovat chtějí a umí, garantovat jim budoucnost a vytvářet pro ně prostřednictvím investic lepší pracovní podmínky. Vše se také musí projednat se sociálními partnery, tedy se zástupci odborových svazů působících u ČD. Pokud jde o provozní zaměstnance, jejich počet je dán rozsahem výkonů, které si u národního dopravce objednávají kraje a stát, tedy MDČR. Záleží i na každém zaměstnanci, jak dlouho ČD stávající smlouvy s těmito subjekty udrží a zda získají další kontrakty.

Další cesta k úsporám vede i přes dočasné snížení smluvních mezd zaměstnanců společnosti (kromě provozních profesí) o cca 10 %. To se v rozpočtu společnosti projeví okamžitě a zaměstnanců se to fakticky nemusí po zrušení superhrubé mzdy až tolik dotýkat *(o této problematice blíže v ZS 2/2021)*.

Představenstvo ČD vytvořilo na základě návrhu Ivana Bednárika ekonomicko-inovativní radu, jejímž hlavním cílem je stabilizovat firmu a pracovat na jejím dalším rozvoji. V řídicím výboru poradního orgánu jsou členové představenstva, ale také vybraní ředitelé odborů GŘ, zejména těch ekonomických, ale i péče o zaměstnance nebo odboru právního.

Pokračování na str. 2

RegioPanter ČD 440 001 bude jako první přestavěn na dvousystémovou jednotku ř. 640 (foto: České dráhy)

Začala dualizace stejnosměrných RegioPanterů

České dráhy přistavily do společnosti Pars nova, člena skupiny Škoda Transportation, první ze stejnosměrných jednotek RegioPanter za účelem hlavní opravy a následné přestavby na dvousystémovou jednotku řady 640. Upravené soupravy budou jezdit i na tratích, kde se uskuteční konverze napájení ze současných 3 kV DC na střídavý systém 25 kV 50 Hz AC. Do šumperského podniku Pars nova byla přistavena první jednotka 440 001 z Oblastního centra údržby střed, střediska údržby Děčín.

„V návaznosti na plán Správy železnic sjednotit trakční soustavu v České republice a nahradit napájení 3 000 V stejnosměrného proudu na severu republiky střídavým napájením 25 000 V 50 Hz jsme přistoupili k úpravě nejmodernějších stejnosměrných jednotek RegioPanter řady 440 na dvousystémové. V příštích letech s postupující změnou napájení a elektrizací dalších tratí budou obsluhovat jak tratě s dosluhující soustavou 3 000 V, tak s rozšiřující se 25 000 V 50 Hz. Díky provedené rekonstrukci je můžeme provozovat bez omezení na všech elektrifikovaných tratích po celou dobu jejich plánované třicetileté životnosti. První takový úsek využijí jednotky v Ústeckém kraji mezi stanicemi Kaďaň-Prunéřov a Kadaň, a to prakticky hned po jejich přestavbě,“ vysvětluje Michal Kraus, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz.

Do konce roku 2022 je plánovaná přestavba všech dvanácti jednotek RegioPanter řady 440 na dvousystémovou řadu 640. Nejvýznamnější změnou bude zástavba trakčních transformátorů na krajní motorové vozy a dosazení příslušné silnoproudé části, která umožní využívat napájení 25 kV 50 Hz AC, úprava řídicích systémů pro dvousystémový provoz a také nastavení brzd pro jízdu těžších vozů s transformátory.

Hodnota kontraktu, který zajišťuje společnost Škoda Transportation v Plzni a Pars nova v Šumperku, je 286,8 milionů Kč. Částkou 120 milionů Kč přispívá program OPD2.

Dvanáct jednotek řady 440 vyrobených v letech 2012 až 2014 v současnosti obsluhuje osobní a spěšné vlaky na Podkrušnohorské magistrále Děčín–Kadaň–Prunéřov (7 jednotek) a na trati Pardubice–Jaroměř (5 jednotek). Denně je v provozu 10 souprav, které ujedou v průměru 5 500 km/den. Jednotky 440 jsou třívozové s délkou 79 metrů, maximální rychlostí 160 km/h, výkonem 2 040 kW a celkovou kapacitou 241 míst k sezení.

K přestavbě stejnosměrných na dvousystémová vozidla přistupují i další dopravci, např. společnost ČD Cargo takto modernizuje své lokomotivy řady 163 (3 kV DC) na dvousystémovou řadu 363 (3 kV DC/25 kV 50 Hz AC).

Vanda Rajnochová

K výměně Licence strojvedoucího

Vážení kolegové,

na základě informací získaných od zaměstnavatele vám k výměně „Licencí strojvedoucího“, kterým končí platnost na podzim tohoto roku, sděluji následující.

Drážní úřad připravuje v současné době metodiku, která bude celou záležitost řešit.

Z toho důvodu je potřeba počkat na její vydání a do té doby v této věci zatím nic individuálně „nepodnikat“.

Jaroslav Vondrovic
prezident FSČR

Zkušení kolegové by těm mladším měli jít svým chováním příkladem

Přibližně před třemi lety jsem do Zájmů strojvůdce jako strojvedoucí OCP Východ PP Kyjov přispíval svou krátkou úvahou ke kvalitě náboru nových lidí do profese strojvedoucích. Neuteklo od té doby ani příliš mnoho vody v řece Kyjovce a nastoupil jsem jako nový kontrolor vozby OCP Východ, pracoviště Brno. Tím mi připadla mnohdy nepopulární úloha kontrolovat, ale i upozorňovat na rozličné problémy a tedy v neposlední řadě taktéž „oceňovat“ případné nedostatky v práci svých někdejších kolegů, nyní podřízených. A tak za těchto nových okolností problém kvality a chování zvláště nových lidí v naší profesi vnímám možná ještě bezprostředněji, než tomu bylo dříve.

Je smutné, že ti, co by měli jít mladým kolegům příkladem, bohužel mnohdy selhávají. Myslím tím i zkušeného strojvedoucího, který má za sebou více než čtyři desetiletí práce ve své profesi, jenž velmi nevybíravým způsobem, a bohužel i neslušnými výrazy, častuje dispečera a službu konajícího strojmistra poté, co ho oni sami slušně požádali v době jeho dělené směny, aby změnil řazení soupravy svého vlaku. Celá věc by se dle některých snad mohla hodit za hlavu a říci, že se jedná o pochybení při zvládání stresu u tohoto strojvůdce a že omluva to přece vyřeší. Důvod rozladění, kterým byl neřešený šlendrián jiných drážních profesí, jenž způsobil závažné problémy na dotčené vlakové soupravě a byl by tedy lidsky snad ještě celkem pochopitelný, je ale jen jednou stranou mince. Pokud se ale dostáváme do fáze, že dotyčný hrozí všem zúčastněným v incidentu ve smyslu, že s nimi Federace strojvůdců zatočí, pokud si budou stěžovat, vnímám zde velmi nebezpečný precedens pro ostatní kolegy. A mám tím na mysli zvláště právě ty úvodem zmíněné mladé kolegy.

V současné době probíhá na pracovišti, kde působím, přezkoušení ZOZ, kde si pravidelně mezi písemnou a ústní částí zkoušky vyčlením čas sdělit a upozornit zkoušené strojvedoucí na věci k provozu, neboť díky epidemické situaci zde v roce 2020 neproběhlo prezenční pravidelné školení. Bodem, na který zvláště upozorňuji, je Etický kodex akciové společnosti České dráhy. Neboť určitě už známe i případy, kdy se zaměstnanec dostal díky nevhodnému chování až ke „žluté kartě“.

Vážím si práce strojvůdcovské profesní odborové organizace a vnímám její velký přínos pro zkulturnění stanovišť strojvedoucích, ale i nocležen nebo odpočinkových místností, a stejně tak oceňuji mimo jiné také její velký přínos při upozorňování na předpisové nedostatky či na špatnou viditelnost návěstidel nebo na další problémy na dopravní cestě. Budu ovšem stejně tak rád, když zaujme patřičné stanovisko ke svým členům, kteří se její autoritou zaštiťují také v případě, kdy chtějí obhájit své nevhodné chování anebo třeba i neznalost svých povinností vůči zaměstnavateli. Oceníme to v konečném důsledku všichni.

ing. Ondřej Spáčil
kontrolor vozby OCP Východ, pracoviště Brno

Ivan Bednárik chce stabilizovat firmu a pracovat na jejím dalším rozvoji

Dokončení ze str. 1

Pokud jde o investice, jen spekulací jsou informace z médií, že dojde k jejich omezení. Nutné investice totiž v žádném případě nebudou omezeny, což se týká především nákupu nových vozidel, instalace ETCS, segmentu opravárenství apod. Největší investice představují nová vozidla, která se časem zaplatí, ale na prvotní investici musí mít ČD hotovost samy. Bankovní sektor jim nadále důvěřuje, protože jsou stále schopny splácet své závazky. Zda si ČD nějaké finanční prostředky půjčí, to bude záležet na rozhodnutí dozorčí rady. Také investice do opravárenství patří k těm nezbytným. Bude pokračovat výstavba nových opravárenských hal. V Brně-Maloměřicích je již hotova, v Plzni se intenzivně staví a výstavba haly v Chebu je také jednou z priorit. Do regionu totiž míří nové vlaky a na jejich údržbu je potřeba mít odpovídající zázemí. Časem ČD čeká ještě řešení opravárenské problematiky v Havlíčkově Brodě, v Olomouci a výstavba nové haly v Českých Budějovicích.

Existují bohužel i různé spory zděděné z minulosti, které mohou v případě prohry znamenat obrovské ztráty. Aktuálně nejvýznamnější je podezření Evropské komise na zneužití dominantního postavení ze strany ČD na vlakové lince Praha–Ostrava. Předseda představenstva ale nerozumí tomu, na základě čeho by měly být ČD trestány. Vždyť sama Komise přiznává, že nikdy nebyly levnější než konkurence. Konkurenční dopravci celou dobu tvrdí, že jejich byznys kvete, tak čím měli být vlastně poškozeni? Zřejmě tím, že jim ČD soustruží kola, prodávají naftu, pronajímají prostory, schvalují techniku a tak dále. Tedy samozřejmě myšleno ironicky... Představenstvo společnosti rozhodlo, že bude s Komisí jednat napřímo, aby byla vyvrácena účelová tvrzení konkurence.

Ve velmi obsáhlé diskuzi pak předseda představenstva a generální ředitel ČD odpovídal na mnohé konkrétní dotazy a připomínky, které se týkaly například pravidel pro poskytování osobního ohodnocení zaměstnanců, návrhu sankčního systému pro strojvedoucí anebo monitoringu Licence strojvedoucích (MLS) a oznamování provozovateli dráhy o zahájení a ukončení řízení vozidla.

Diskutovány byly taktéž podmínky psychologického vyšetření strojvedoucích pro vydání Licence strojvedoucího, ale i podmínky a výsledky výběrových řízení v oblasti dálkové a regionální dopravy nebo konkrétní situace na lince R 14 Liberec–Pardubice. Opomenuta ovšem nebyla například ani otázka jízdních výhod zaměstnanců ČD v Jihomoravském kraji.

Došlo i k výměně názorů na stávající podmínky doplňující volby člena dozorčí rady z řad členů odborových svazů a možnosti jejich změny a v neposlední řadě se hovořilo taktéž o možnosti vhodného umístění sídla FSČR v případě, že dojde k prodeji budovy Nákladového nádraží Žižkov, kde se nyní nachází prostory prezidia naší profesní odborové organizace.

S použitím zápisu z jednání připravil
Libor Poláček.

Nesrovnalosti v písemných rozkazech zůstávají, a to i přes naše několikerá upozornění!

Ke konci loňského roku se v mezistaničním úseku Praha-Smíchov–Praha-Radotín naplno rozjely stavební práce související s plánovanou modernizací celé tratě. Jistě chvályhodná věc. Nicméně Správa železnic i na této stavbě připravila na strojvedoucí nejednu past.

Již na samém začátku prosince 2020 jsem služebním postupem upozorňoval na velmi nebezpečný stav, kdy se v písemných rozkazech dotčených vlaků velmi lišilo oznámené umístění pomalé jízdy oproti reálnému stavu na trati. Po krátké době následovala odpověď, ve které Správa železnic, státní organizace OŘ Praha k hlášence strojvedoucího č. 287, prostřednictvím systémového specialisty GŘ ČD ing. Lukáše Vytlačila sděluje:

„… k uvedené hlášence uvádíme, že v rozkaze byl chybně uveden úsek pomalé jízdy (dále jen PJ). Správně má být Odb. Závodiště – Praha-Radotín (nicméně i v tomto původním rozkaze byla uvedena správná rychlost PJ a km poloha). Dne 26. 1. 2021 byl již rozkaz upraven do správné podoby. Zaměstnanec byl za toto pochybení sankcionován.“

V polovině února, to znamená celého čtvrt roku poté, co jsme tento zásadní problém zaregistrovali, se ovšem situace nikterak nezměnila a situace na trati se stále (opět) liší proti stavu uvedenému v písemných rozkazech. Protože postoupení oficiální cestou nepřineslo kýžený výsledek, požádal jsem o prošetření celé věci Drážní úřad České republiky.

Závěrem si nemohu nepoložit otázku, zda se tvůrci písemných rozkazů zamýšlí vůbec nad tím, že jimi špatně sepsaný písemný rozkaz může strojvedoucího uvést do pochybností nad skutečným stavem a vždy tak enormně odvede jeho pozornost až do té míry, že může dojít ke vzniku mimořádné události!?

Takže až zase někdy v budoucnu budeme číst o dalším projetém návěstidle, je zcela nabíledni, že strojvedoucí nemusí být tím jediným viníkem. Žel ale jediným trestaným, jak býváme často svědky ...

Antonín Sehnal
strojvedoucí a člen výboru
ZO FSČR Praha

Poznámka: Po uzávěrce obsahu tohoto vydání našeho časopisu obdržela naše profesní odborová organizace obsáhlé vyjádření Správy železnic k podnětům FSČR vzneseným v oblasti zpravování písemnými rozkazy. Bližší informace z obsahu tohoto stanoviska SŽ tedy přineseme v Zájmech strojvůdce č. 5/2020.

Postup elektronizace pracovní agendy u strojvedoucích ČD

Mnozí kolegové strojvedoucí Českých drah již v těchto dnech obdrželi či v krátké době obdrží chytré služební mobilní telefony. Nejen o podobě jejich provozu a využívání jsme hovořili se zástupci generálního ředitelství ČD zkraje měsíce února.

Představitelé zaměstnavatele vyvrátili naši obavu, že používání služebních telefonů pro soukromé účely mimo pracovní dobu bude omezeno či přímo zakázáno. Omezení bude spočívat pouze v tom, že používání mobilního telefonu pro soukromé účely (včetně aplikací v něm instalovaných) nesmí v žádném směru ovlivňovat fungování telefonu pro účely služební.

Formulář zpracování servisního hlášení

Telefon bude sloužit primárně jako záloha služebního tabletu v případě nemožnosti zobrazení jízdního řádu vlaku v aplikaci ETD (Electronic Timetable Display). Aplikace MAPSIS nyní instalována nebude, i když její dodatečná instalace není vyloučena.

K několika strojvedoucím se na zkoušku nyní dostává taktéž aplikace ČD Komando. Tato je zatím ve zkušebním a připomínkovém provozu. Termín spuštění rutinního provozu zatím není znám a bude se odvíjet právě od úspěšnosti průběhu zkušebního provozu. O jeho výsledcích a samozřejmě také o vlastnostech této očekávané služební pomůcky bychom vás rádi dále na stránkách našeho časopisu informovali.

Hovořili jsme také na téma aplikace ETD pro zobrazování tabelárních jízdních řádů (TJŘ). Vývoj aplikace (app) ETD u dopravce České dráhy je ve velmi pokročilé fázi a momentálně se nacházíme ve stavu, kdy je tato aplikace již použitelná v provozu. Postupně se ale ještě zapracovávají poznatky a připomínky od našich kolegů, kteří využívají bezpečnostní nadstavbu této app na tratích provozovaných dle předpisu D3.

Velmi diskutovanou věcí byl záměr plošně opustit k poslednímu březnovému dni tohoto roku papírové knihy oprav a závady vozidel pak zadávat již jen prostřednictvím app SH SAP (zpracování servisního hlášení). Ačkoliv samozřejmě vnímáme vhodnost náhrady papírové verze a šlechetnou myšlenku šetření našich lesů, poukázali jsme stále na ne zcela vhodnou a především snadnou a jednoduchou práci se systémem SH SAP. Poukázali jsme mimo jiné na zdlouhavé a nijak neautomatizované zadávání čísel vozidel, na nutnost vyplňování několika zbytných rubrik zápisu aj. Naše argumenty a návrhy na zlepšení byly vyslechnuty a bylo přislíbeno projednání těchto věcí kompetentními odbory GŘ ČD.

Závěrem našeho pracovního setkání jsme představitele generálního ředitelství Českých drah požádali o možnost dalších nepravidelných jednání na toto pro nás strojvedoucí důležité téma, a to zejména ve vtahu k akceptování našich jednotlivých, již dříve předložených návrhů a námětů.

Antonín Sehnal

Nechtěná témata

Život každého člověka je provázen nejen událostmi radostnými a vítanými. Také těmi, jichž bychom se velmi rádi bez náhrady zřekli. Stejné je to i v činnosti firem, institucí a úřadů. Nejinak je tomu i v železničním provozu.

V operativním přehledu o práci železnice se takřka denně v části, která informuje o zákrocích Policie České republiky, setkáváme s informacemi typu *pátrání po osobě se sebevražednými úmysly, pohyb cizí osoby v průjezdném průřezu traťové koleje, pohyb sebevraha...* Nemálo takových událostí bohužel končí smutným konstatováním *...srazil a usmrtil osobu v kolejišti* nebo *vlak č. xxxx ohlásil nález lidského těla v km...* Ve statistikách mimořádných událostí vedených Drážní inspekcí jsou pak takové MU vykazovány jako střety s osobami. Přehled těchto krajně nežádoucích událostí za uplynulých deset let přibližuje následující tabulka.

Střety s osobami 2011–2020			
Rok	**Celkem**	**Úmrtí**	**Zraněno**
2011	282	222	63
2012	267	197	68
2013	243	199	47
2014	310	236	75
2015	260	198	64
2016	258	193	67
2017	257	202	56
2018	225	176	50
2019	252	196	60
2020	251	195	56
Součet	**2 605**	**2 014**	**606**

Jak již bylo naznačeno, nezanedbatelný podíl na těchto MU tvoří sebevrazi. Takřka ve 100 procentech případů není v moci strojvedoucího před nešťastníkem zastavit. I okamžitá pomoc těžce zraněným osobám končí většinou smrtí postiženého. O to větší je pak jizva na srdci strojvedoucího na takové MU zúčastněného... Následně přijíždějí hasiči, policisté a lékař konstatující nevratný stav. Také se dostaví nehodová pohotovost provozovatele dráhy a příslušného dopravce. Dochází k přerušení provozu nebo k jeho omezení na jednu kolej. Je-li postiženým vlakem vlak osobní přepravy, pak jsou cestující za pomoci hasičů evakuováni z místa MU do prostředků náhradní dopravy. Na dvojkolejných tratích dochází k řadě zpoždění, na jednokolejných k rozvratu dopravního taktu.

Pro bulvární tisk jsou tyto nešťastné události příležitostí ke zviditelnění. Připomeňme jen sebevraždu známé zpěvačky před řadou let. Pro blízké postiženého jde o nezměrnou tragédii. Pro provozovatele dráhy a dopravce to znamená nežádoucí incident s negativním dopadem na plynulý provoz a samozřejmě ekonomiku. Pro stát a společnost je tato smutná událost nechtěným tématem, jehož uchopení a zejména prevence jsou nesmírně složité a často tedy tématem odsouvaným za řešení jiných, takzvaně aktuálních záležitostí. A ty se vždy nějaké najdou...

Když jsem zjišťoval bližší údaje k tomuto nechtěnému tématu, tak poslední věrohodný údaj pocházel z roku 2018, kdy bylo v ČR evidováno 1 352 dokonaných sebevražd. To činilo v přepočtu 12,7 sebevražd na 100 tisíc obyvatel.

Pro provozovatele dráhy i dopravce vyplývá z předchozích řádků velmi složitá otázka: Mohou přispět alespoň k částečnému řešení tohoto tématu, jež jsem nazval nechtěným? Myslím, že mohou. Alespoň onou pověstnou „trochou do mlýna“. V České republice je velmi rozvětvená síť telefonických linek důvěry. První z nich vznikla již v roce 1964. Ty poskytují anonymní rozhovor s odborníkem z oboru psychologie nebo psychiatrie. Mimo akutní pomoc při zvládnutí krizového stavu poskytnou i informace o návazných službách vhodných zařízení nebo institucí. Informace o těchto linkách i návazných službách by se mohla ve vhodné formě objevit i na našich nádražích nebo ve vlacích. Jejich umístění by sice nepřineslo žádný ekonomický přínos, jako přináší mnoho často mimořádně stupidních reklam. Ale byť jen několik zachráněných lidských životů by bylo významným krokem při řešení tohoto nechtěného tématu.

A v neposlední řadě především strojvedoucí by byli ušetřeni další stresové zátěže, které už mají i bez střetů s osobami více než dost. Pokusí se nad předchozími řádky někdo z kompetentních manažerů alespoň zamyslet?

Vladimír Selucký

Foto: Zdeněk Dvořáček

Výsledek nedávného řádění sprejerů v žst Třebíč

Sprejování alias proč to vlastně dělají?

Dne 5. února letošního roku došlo v nočních hodinách k posprejování soupravy osobního vlaku v železniční stanici Třebíč. Čtenář si jistě řekne – běžná věc, to se děje velice často. Ale podívejme se na tuhle záležitost z poněkud jiné strany.

Pokud si dobře prohlédnete fotografii, tak zjistíte, že tzv. graffiti bylo asi na proporce a venkovní konstrukci řídicího vozu předem připravené. Povšimněte si, že jsou minimálně posprejovaná boční okna (s neprůhlednými okny nesmí vůz jezdit a sprejeři to vědí) a přední část výtvoru docela konfrontuje s liniemi vozu. Ve mně to budí dojem, jako by měl vůz projet závějí (nebo něčím podobným) a následný gejzír sněhu (bílá část navazující na smetadlo) vytvořil nápis na boku vozidla. Autor (autoři) díla, resp. návrhu patrně trpí nějakým komplexem nad svými nedoceněnými grafickými schopnostmi – proto ta nafouklá až expandující písmena. Autor chce dát najevo, jak moc je dobrý – na rozdíl od všelijakých těch skrčených a nepovedených nápisů a doslova čmáranic. Ne, zde se nejedná o nahodilé dílo! Tohle je výsledek práce celého týmu sprejerů.

A jak to dělají, a kdo vlastně jsou? Nečekejte nějaká děcka, co se loudají po nocích a ničí majetek – tohle je jinde. Četl jsem kdysi článek, kde bylo popsáno, jak spolek sprejerů požadoval (!) po zastupitelích města Jihlavy, aby jim byla vyhrazena nějaká plocha, nejlépe zeď na veřejně dobře viditelném místě, kde by se mohli důkladně vyřádit – předvést. Brali to asi podle toho, že před jistým časem byla v Jihlavě zbudována skateboardová dráha, tak co by magistrát nedal prostor i tomuto sportu?! Ovšem – jednatelé sprejerů nebyli žádní usmrkanci. Jednalo se o mladé muže přes dvacet let, a pokud se nemýlím, tak jejich představenému bylo tehdy cca 35 roků. Řekli byste si patrně, že v těchto letech by už takový jedinec mohl mít rozum. Ono je to ale asi tak trochu jinde!

Kdysi jsem něco kupoval v drogerii, kde se taky prodávaly barvy. Krátce po mně do prodejny vstoupil mladý muž oděn v tmavou mikinu s kapucí, pochopitelně s hlubokou kapucí a měl ji nasazenu, aby mu nebylo vidět do obličeje, a na zádech měl malý batoh (mj. je to běžná image sprejerů). A … rovnou k regálu se spreji. Sprejové bombičky prohlížel, potěžkával …, vracel do regálu, přebíral…, ale to už vystartovala prodavačka, co se bavila s pokladní, a milému „kapucínovi“ se pověsila na paty – doslova mu stála cca jeden metr za zády. Dotyčný znervózněl, stále se ohlížel, zda se náhlý dozor nehodlá vzdálit, ale prodavačka dobře věděla, co činí. Ještě si prohlédl dva veliké spreje, které dal zpět a pak vrátil prázdný košík a doslova vymajzl! Jasně, takový veliký sprej již tehdy stál okolo 100 Kč, a pokud by se mu povedlo tento, popř. dva „ukrýt“ ve spodním záhybu vytahané mikiny, zase by bylo čím „vyzdobit“ nějakou zeď. Pochopitelně, že takto vzniklé manko na prodejně by kolektiv prodavaček musel majiteli drogerie zaplatit.

Neříkám, že jsou všichni stejní, ale uvažte jednu věc – přeci si nekoupíte x sprejů za řádově tisíce korun, abyste je pak ve strachu z dopadení vystříkali na nějakou zeď, nebo nestřežený vagón…, že? To nemá logiku! Jinak tihle „bouráci“ jsou velice dobře organizovaní a sehraní. To, co vidíte na obrázku, dozajista není první výtvor té bandy, co v noci ze 4. na 5. února řádila v Třebíči na nádraží. Již návrh díla zabere jistý čas, tady bych to tipoval na doslova cílený projev. Takže … vyfotili si předem dotyčný vůz, taky si vytipovali, kde bývá často či periodicky odstaven a poté na počítači tvoří ono dílo. Pak dojde k výrobě papírových šablon, které usnadní a zpřesní práci při zhotovení. Současně si musí vytipovat, nakolik budou úspěšní – zda dílo dokončí a jaké je riziko, že budou přistiženi. Co se konkrétní akce v Třebíči týče, tak myslím, že to buď byli místní „umělci“, kteří čmárají po zdi od nedaleké továrny (je to vidět z vlaku), nebo že si udělala „noční výjezd“ parta z Brna.

Parta je předem rozdělena na ty, co tvoří, a na několik dalších, co s telefonem v ruce zpovzdálí hlídají. Po provedeném díle si gang své dílo vyfotí (ev. až druhý den za světla) a pošlou to svým rivalům jako výzvu. Popř. si svou „pýchu“ pověsí na facebook či jiné sociální sítě ve smyslu: „To jsem ale COOL“ (super, skvělý, bezva)! Tolik na vysvětlenou, jak to chodí.

Řekli byste si možná, banda vandalů, co ničí cizí majetek – chyba, to dělají amatéři … takoví ti čmáralové, co neumí nic jiného, než někde napsat to své FUCK. Tohle je jiný „level“. A jak jsem uvedl, jedná se ale o nevyegované (psychicky nevyrovnané) jedince, kteří si mezi sebou dokazují, jak jsou dobří. Jde o rivalitu mezi gangy sprejerů. Je to na téma, kdo pomaluje podklad, který bude na očích co nejvíce lidem, nejlépe pohyblivý, nebo kdo pomaluje něco, co ještě nikdo nepomaloval, popř. jde o to pomalovat něco vzácného, cenného, nedotknutelného (např. pilíř Karlova mostu) – jenže to již páchne kriminálem! To je pak ten správný adrenalin! A proč to vlastně má být na dobře viditelném místě, které je pokud možno mobilní?

Bydlím v ulici na okraji města a nejednou máme otevřené okno do ulice, kde je velice malý provoz a poměrně i klid. Je to již několik let, co nás jeden takový nevyegovaný jedinec „oblažoval“ akustickou produkcí. Tento mladík si koupil ojetý Citroen BX kombi a asi dlouho pracoval na tom, aby jeho plechový miláček byl řádně vytuněný. Začalo to mračítky, jinými reflektory, prodlouženými prahy, předním hlubokým spojlerem, zmizely kliky dveří, začerněná okna, křiklavě fialový lak… a tak prostě pokračoval. Končilo to úpravou interiéru, kde do zadního plata zabudoval obrovské reproduktory, které měly výkon x set Wattů. A tak tento doslova hňup (majitel vozu) pomalu projížděl ulicemi se staženými bočními okny, maje akustickou soupravu naplno, což se již zdáli projevovalo hlasitým duněním, takže Citroena vlastně proměnil na pojízdné zemětřesení – bylo to fakt strašné dunění a rány. Prostě aby z toho obyvatelé okolních domů taky něco měli! Jenže lidi toho blba proklínali tak dlouho, až jednou někdo zavolal na policii.

Jak lze specifikovat tento druh úchylky? Jedná se o jistý druh exhibice. Exhibicionisté nejsou jenom ti, co se v parku před ženami odhalují, ale např. i takoví ti agilní jedinci, co se na shromáždění jistého počtu lidí musí za každou cenu zviditelnit – např. opakováním již předneseného a podobně. Když se vrátím k tomu jedinci v dunícím Citroenu, tak ten junák investoval spoustu peněz a volného času sice do svého majetku, ale nikoliv kvůli sobě, a nýbrž toto vozidlo, jež dávno pozbylo charakter dopravního prostředku, upravil kvůli úplně cizím lidem! A těm lidem to bylo v lepším případě šumafuk, a navíc je počínání dotyčného hňupa otravovalo.

Ano – jedná se o druh exhibicionismu. Ti sprejeři si asi vůbec neuvědomují, že to, co činí, nejenom, že veřejnost vůbec nezajímá, ale naopak ji toto pohoršuje a vadí jí to. Další cíl – rivalita s druhým gangem sprejerů je zábava, či spíše snaha, kterou by normální jedinec označil jako infantilní, či jednání psychicky vyšinutého jedince. Pokud se ale nejedná ani o jedno, ani o druhé, pak by se asi jednalo o úmyslné poškozování cizího majetku. Ale pak se naskýtá otázka, proč na pouhé ničení majetku vynaložili tolik úsilí?

Doufejme, že tato činnost jednou přestane ony vyosené jedince bavit, popř. na ni doplatí a dostanou rozum a řeknou si – to jsem byl ale vůl! Jenže, jedny to pustí a nastoupí noví – takoví, co se po nocích loudají a čmárají. Naskýtá se pak další otázka, z jakých rodin tito jedinci pocházejí, pokud je zde vůbec o nějaké rodině hovor?

Vrátím se k tomu, co vidíte na obrázku – jedná se o dílo, které je cca 10 m dlouhé, minimálně metr vysoké. České dráhy posprejovaná vozidel řeší tak, že na odstranění graffiti využívají externí firmu, která nástřik zbrousí (nikoliv umyje např. ředidlem), jenže s obrázkem jde dolů také vrchní lak nátěru a to znamená, že velice brzo musí být vozidlo přelakováno. A že se nejedná o levnou záležitost, dobře vím, když jsem kdysi vozil lokomotivy do laku do OLPASu v Krnově. Lak I. na lokomotivu stál před dvaceti roky cca 80 000 Kč. Kdyby dali pár sprejerům toto zaplatit, a k tomu zvýšená trestní sazba za poškozování v dnešní výjimečné době, možná by je to přešlo! I odstranění graffiti je drahé – to, co je na obrázku, by několik tisíc Kč nespravilo!

Radek Smejkal
strojvedoucí OCP východ RPP Jihlava

Stromy skloňované ve všech pádech

Tak je za námi několik dní sněhové a větrné kalamity, jež nás zasáhla, jako bychom byli v odlehlých končinách severní Evropy. Hlavně noc ze sedmého na osmého února nám ukázala, že nejen koronavirus umí s tím naším světem pěkně zatočit. Ve zpravodajství jsme mohli sledovat následky takového na naše podmínky opravdu až extrémního počasí.

Na mnoha místech se tento extrém bohužel projevil nám železničářům velmi známým způsobem. Tedy vyvrácenými nebo přelomenými stromy. Ve svém důsledku je jedno, jakým způsobem se strom dostane do vodorovné polohy. Ovšem škoda tím způsobená je vždy značná, ať už je způsobena na dopravní infrastruktuře anebo na energetické síti.

Protože nás samozřejmě zajímají zejména následky, k nimž dochází na kolejích, dobře víme, kolik úsilí věnuje Federace strojvůdců České republiky tomu, aby konečně došlo k vyčistění ochranného pásma dráhy od vzrostlých stromů. A víme také, jaké klacky pod nohy nám v tomto úsilí o bezpečnou dopravní cestu neustále házejí jisté instituce. A tak právě i letošní zimní trampoty nám připomněly, že tato naše snaha nesmí polevit, ba naopak musí i přes všechny překážky dále pokračovat.

Uvedu malý příklad týkající se probíhající modernizaci tratě číslo 290 Olomouc–Uničov–Šumperk. Traťový úsek mezi Olomoucí a Šternberkem je již téměř hotov a chybí pouze „natáhnout dráty“. Protože to je trať, po které pravidelně jezdím na své pracoviště v Olomouci, ale i s pravidelnými manipulačními vlaky, její rekonstrukci sleduji s velkým zájmem. Kolem trati samozřejmě rostou vzrostlé staré stromy a v onu zde již zmíněnou noc jeden z nich silný nápor větru nevydržel. Při cestě do práce jsem ho zlomený viděl kousek za Šternberkem, kusy větví těsně vedle trati. V tomto případě bylo naštěstí vše již pořezané a odtaženo z kolejí.

Mohli bychom říct, že se tedy v tomto případě vlastně nakonec až tak nic zvláštního nestalo. Dosud se zde totiž jezdí v motorové trakci, a tak k opětovnému zprovoznění tratě stačila „jen“ chvilka práce s motorovou pilou. Ovšem, kdyby zde už bylo nové trakční vedení na svém místě, měli bychom tu nejen výluku, ale i velkou škodu na právě zmodernizované části tratě. Všichni přece dobře víme, že natažení nového trakčního vedení není zrovna záležitostí týkající se jen pár hodin. A to ještě nezmiňuji možnost poničených stožárů!

Kolem trati zkrátka nemají stromy co dělat! A nezbývá než věřit, že právě i ony události spojené s nedávnou větrnou a sněhovou kalamitou povedou Správu železnic k důslednějšímu čištění ochranného pásma dráhy. Nejde přece o nic jiného než o ochranu životů, a to jak nás strojvedoucích, tak cestujících, klientů, jež železniční dopravci přepravují. O majetku a hodnotě vlaků ani nemluvím. Věřím, že započatá snaha o vykácení stromů z míst, kde jednoznačně nemají co dělat, bude pokračovat, a to i navzdory neutuchajícímu odporu a často až nesmyslné argumentaci ochránců přírody!

Evžen Mikolajek

Zajímavý záběr nákladního vlaku 54983 s lokomotivou 556.0203, odjíždějícího ze Střelic do Zastávky u Brna. Na snímku z roku 1954 je vidět i začátek asi 600 metrů dlouhé kamenné zdi (foto ze sbírky Zdeňka Hájka)

ČD Cargo v novém roce

Dokončení ze str. 1

V případě těchto činností se totiž jednoznačně jedná o přenášení základních povinností prováděných jinými zaměstnanci na strojvedoucí, navíc způsobem (změny TDPP – technická dokumentace provozního pracoviště), který je v rozporu s interními normami zaměstnavatele a obecnými právními předpisy, protože nebyl ani řádně projednán tak, jak je v rámci vnitřních pravidel společnosti požadováno.

David Votroubek
člen prezidia a vedoucí týmu FSČR
pro kolektivní vyjednávání u ČD Cargo

Kulaté jubileum trati Střelice–Hrušovany nad Jevišovkou –Stadlau/Znojmo

Tunely *(IX. pokračování ze ZS č. 3/2021)*

Tunel Velký Prštický z pohledu strojvedoucího lokomotivy 434.2134 (foto ze sbírky Zdeňka Hájka)

Na celé trati jsou čtyři tunely – dva v blízkosti zastávky Radostice a zbývající dva v úseku Ivančický viadukt–Moravský Krumlov. Všechny tyto tunely jsou v oblouku v celé délce, pouze Velký Prštický o délce 321 metrů je při jízdě ze Střelic asi 120 m v oblouku, zbytek je v přímce.

Zde byl trakčně nejobtížnější úsek ze všech tunelů – zpočátku byl tunel mokrý, ze stropu kapala voda na kolej v oblouku, lokomotivy zde tedy často „brousily“. Celý tunel je ve stoupání, niveleta se lomí těsně za silůveckým portálem. Lokomotivy 556.0 tady měly normu T 950 tun, lokomotiva 434.2 S 650 tun, z Moravských Bránic do Hrušovan nad Jevišovkou pak S 670 tun.

Při jízdě ze Střelic je jako první Malý Prštický (někdy nazývaný Radostický) tunel o délce 85 m. Následuje Velký Prštický. Zde došlo u silůveckého portálu na levé straně zářezu ve 2. polovině 80. let vlivem vodou nabobtnalé zeminy k velkému sesuvu půdy i se stromy (akáty), a to v celé výšce zářezu. Provoz byl na několik dní přerušen. Od Ivančického viaduktu je pak jako první tunel Pod Rénou (délka 147 m) a po asi 350 metrech je tunel Budkovický o délce 140 metrů. Mezi posledně jmenovanými tunely byly po opadání listí ze stromů na pravé straně ještě nedávno vidět dva kamenné přístřešky. Zde býval sklad dynamitu, který byl v Rakousko-Uhersku právě tady poprvé použit pro trhání skal.

Nad portály tunelů je letopočet 1870 vytesaný římskými číslicemi do kamene, tj. MDCCCLXX. Všechny tunely jsou postaveny pro dvě koleje, osa stávající koleje byla při západní straně všech tunelů. Při opravě svršku na přelomu 70. a 80. let minulého století byla osa koleje ve všech tunelech posunuta směrem ke středové ose tunelu.

Podle původního projektu Budkovický tunel nebyl projektován, měl zde být hluboký zářez. Narazilo se však na skálu, a tak tunel byl nakonec z jedné třetiny vystřílen a ze dvou třetin je tunelová roura zasypána. Podobným způsobem byl pak postaven v celé délce devadesátimetrový tunel u nádraží Brno-Královo Pole, kde byl vykopán zářez a umístěna tunelová roura, která byla následně zahrnuta zeminou.

Přes všechny tunely je stoupání deset promile, ale udává se, že přes Velký Prštický je 12 ‰. Při dnešním poněkud zavádějícím označení sklonovníků po pěti promile to ale nelze přesně zjistit.

Pokračování

Zdeněk Hájek

ETCS a elektromechanické zabezpečovací zařízení – fakta a argumenty

Podle toho, jak je veřejnost informována v médiích a od představitelů ministerstva dopravy a Správy železnic, evropský vlakový zabezpečovač – ETCS má být tím nejbezpečnějším zabezpečovacím systémem v železniční dopravě. Je tomu skutečně tak za všech okolností, tedy u všech variant tohoto nově zaváděného systému?

Připomeňme si, že existuje řada variant systému ETCS. Mezi dva základní patří ETCS L1 a ETCS L2. Je třeba si ale říct, že mobilní část ETCS, označovaná jako OBU (On Board Unit) je nutná pro oba typy ETCS. Takže náklady na vybavení vozidla jsou jak pro ETCS L1 nebo ETCS L2 totožné.

U systému ETCS L1 nemusí být rádiový systém GSM-R, poněvadž se jedná vlastně o bodový vlakový zabezpečovač a kontrola polohy vlaku se neprovádí prostřednictvím prostředků pro detekci vlaku a rádiovou cestou přes radioblokovou centrálu ETCS – RBC (Radio Blok Center). Ovšem z hlediska zajištění bezpečnosti většina železničních správ stejně požaduje na hnacím vozidle rádiový systém GSM-R pro spojení strojvedoucího s dispečerem nebo výpravčím. A v českém prostředí také pro potřebu „Generálního STOP“ vlakům v případě existujícího nebezpečí.

V některých evropských zemích se používá systém ETCS L1. Důvodem je jeho rychlá implementace, která umožňuje mimo jiné také „dosloužit“ některým typům starších staničních a traťových zabezpečovacích zařízení. Také u nás se před časem dokonce vyskytl názor, že systém ETCS L1 je možné implementovat na tratích s elektromechanickými systémy s mechanickými návěstidly. S tím ale není možné souhlasit!

V neposlední řadě to nelze i proto, že tyto systémy v naprosté většině nemají kontrolu volnosti kolejí a mechanická návěstidla jsou ovládána pomocí drátových táhel, která jsou náchylná na výkyvy teplot, a proto je nutné jejich délku podle teplot regulovat. Je zde totiž nebezpečí pochybné návěsti nebo rozvěšení návěstidla a znemožnění jeho ovládání.

V mládí jsem měl v údržbě řadu mechanických závor, návěstidel a předvěstí, a proto vím, o čem to je! U prvního elektrodynamického zabezpečovacího zařízení v Přerově byla ještě mechanická návěstidla, ale ta měla také elektromotorické přestavníky fungující coby spřahalo. To znamená, že byly ovládány kolejovým obvodem, který uzavřel obvod spřahadla a návěstidlo bylo uvedeno do polohy Stůj.

Rovněž případné spojení ETCS s elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly a izolovanou kolejnici nebo jen krátkým kolejovým obvodem snižuje úroveň bezpečnosti ETCS, poněvadž nezabrání postavení vlakové cesty na obsazenou kolej. **Zásadně tedy nedoporučuji kombinovat ETCS L1 s mechanickými návěstidly a chybějící kontrolou volnosti koleje!**

Tento archaismus stejně potřebuje nejméně poloviční finanční náklady jako nové elektronické stavědlo. Nedělejme z našich tratí muzeální železnici a neohrožujme úroveň bezpečnosti ETCS tímto, jak vidno, nevhodným a nevýhodným spojením.

Ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Rychlobrzda II.

Vykonával jsem službu na nejmodernější vlakové soupravě, jakou můžete na regionálních tratích potkat – na RegioPanteru. A ač tato modrá šelma s ostrými zuby dokáže vyvinout během devadesáti sekund stošedesátikilometrovou rychlost, tentokráte jsme nepřekročili sedmdesátku. Na naší trati se prostě rychleji nejezdí.

Byl pátek a plný vlak spokojených cestujících mířil směrem k víkendovému volnu. Někteří si užívali bezplatného WIFI připojení k internetu, jiní koukali do svých mobilů, slečna knihovnice četla tlustý román, skupinka turistů hrála karty a jejich pes husky smutně koukal modrýma očima na náhubek, který mu nasadili.

Právě jsem došel ke skupince dětí, které se vracely s dědečkem z výletu. A jak mi prozradili, jezdí jen tak vlakem. Dvě až tři zastávky a na otočku zpět. Prý je to moc baví a často to opakují. Udělal jsem do jízdenek předpisovou dírku a vrátil je dětem.

„A dětskou jízdenku s obrázkem máte?“ zeptal jsem se. – *„Ne, paní v pokladně žádnou neměla,“* odpověděl za děti dědeček. – *„Tak to musíme napravit. Já tady nějaké mám a nejsou jen tak obyčejné. Jsou to jízdenky speciální,“* řekl jsem a vyndal z kapsy dva barevné lístky s nápisem „DĚTSKÁ JÍZDENKA SPECIÁL“. Na jedné straně měly obrázek města Bechyně a první elektrické dráhy na našem území, na druhé byl obrázek města Tábor a Jana Žižky s palcátem. – *„Jééé! Pirát,“* zaradovaly se děti, a dědeček jim vysvětloval, že to není pirát, ale husita.

Vtom se to přihodilo – rychlobrzda! Vlak začal prudce brzdit, a to Panter opravdu umí. Já jsem zaujal stabilnější postoj a cestující sledovali, co se bude dít.

Abych je uklidnil, prohlásil jsem, že vše bude v pořádku: *„Buď je to záchranná brzda, nebo vlakový zabezpečovač.“* A taky, že hned, jak se zeptám strojvedoucího, přijdu jim říct, co se stalo. Jenže sám jsem věděl, že ani jedna z těchto možností nebude ta pravá. Vlak totiž úplně nezastavil, ale z nízké rychlosti se znovu plynule rozjel.

Po vstupu na stanoviště, odkud strojvedoucí vlak řídí, jsem se zeptal: *„Stalo se něco?“* *„Naštěstí ne,“* odpověděl mi. *„Víš, v koleji stála srna s malým kolouškem. Asi se nedávno narodil, ještě měl na srsti světlé pruhy. Nemohl jsem je přeci přejet, tak jsem brzdil. No a na poslední chvíli srna uskočila doprava a kloušek na druhou stranu. Teď si určitě budou oba pamatovat, že po kolejích se nemá chodit,“* usmál se…

Vrátil jsem se do vozu a vyprávěl celý příběh cestujícím, kteří na mě čekali s otazníky v očích. Otazníky se změnily v úsměvy a děti začaly tleskat: *„Hurá! Strojvedoucí je hrdina! Hurááá!“*

A já jsem byl rád, že jezdím šelmou, která je nejen nejrychlejší, ale taky hodná, protože dnes zachránila malého kolouška a jeho mámu před jistou smrtí.

Z knihy Františka Tylšara „Záchranná brzda aneb Veselé příběhy železniční“, kterou si můžete objednat na adrese frantisek.tylsar@seznam.cz

Zájmy strojvůdce i na webu

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

Šarik a ohlédnutí za pětačtyřiceti lety služby na dráze

Originální dárek u příležitosti svého odchodu do výslužby obdržel náš valašskomeziříčský kolega **Miloš Výška**. Perníkový Šarik, jak zde říkají motorové jednotce ČD 844 RegioShark, se totiž stal jedním z poděkování, jichž se mu dostalo za dlouholetou, více než pětačtyřicetiletou službu na naší železnici. Samozřejmě vedle ceremoniálu otočení, které proběhlo 30. ledna na točně místního depa. A pak už následoval jen odjezd do stanice důchod, jak bylo ostatně uvedeno i na transparentu umístěném na čele slavnostně vyzdobeného motorového vozu řady 810.

Právě s městem a depem ve Valašském Meziříčí spojil strojvedoucí a člen základní organizace Federace strojvůdců Miloš Výška vlastně celý svůj osobní a také profesní život. Poté, co se v roce 1975 vyučil na středním odborném učilišti v Olomouci mechanikem motorových lokomotiv a vozů, zde nastoupil k tehdejším ČSD ještě před výkonem základní vojenské služby. Od roku 1979 v tomto lokomotivním depu pracoval jako pomocník strojvedoucího a od září 1982 pak už jako strojvedoucí motorové trakce.

Vyjmenovat všechny tratě, které projezdil, stejně jako hnací vozidla, jež mu prošla rukama, by nebylo zrovna snadné. V neposlední řadě také proto, že až do odchodu na zasloužený odpočinek pracoval v režimu letmo. A zdůrazněme, že tomu tak bylo na jeho vlastní žádost, neboť takovou práci považoval za pestřejší a zajímavější. A to ať už jde o poznání nových lokomotiv, na něž se takto dostával velmi brzy, již po jejich bezprostředním přidělení do valašskomeziříčského depa, nebo o různorodé výkony v čele vlaků na tratích, jež mu byly přidělovány. A tak alespoň připomeňme, že mezi ně patřily mimo jiné vlakové spoje z Ostravy do Kojetína, spěšné vlaky do Brna, ale také do Opavy, nebo cesty do Šumperka, kam se vydával pro opravené motorové vozy.

Na zaslouženém odpočinku našemu kolegovi přejeme jen to nejlepší, hodně pohody a spokojenosti, úspěchů nejen při jeho práci na zahrádce, a k tomu samozřejmě především pevné zdraví.

Kolegové ze ZO FS Valašské Meziříčí, přátelé a spolupracovníci

Kolegy Bartoně jsem si velmi vážil

Vážená redakce, musím vám poděkovat za otištění vzpomínky na pana kolegu Jiřího Bartoně, kterého jsem také dobře znal a velice si ho vážil.

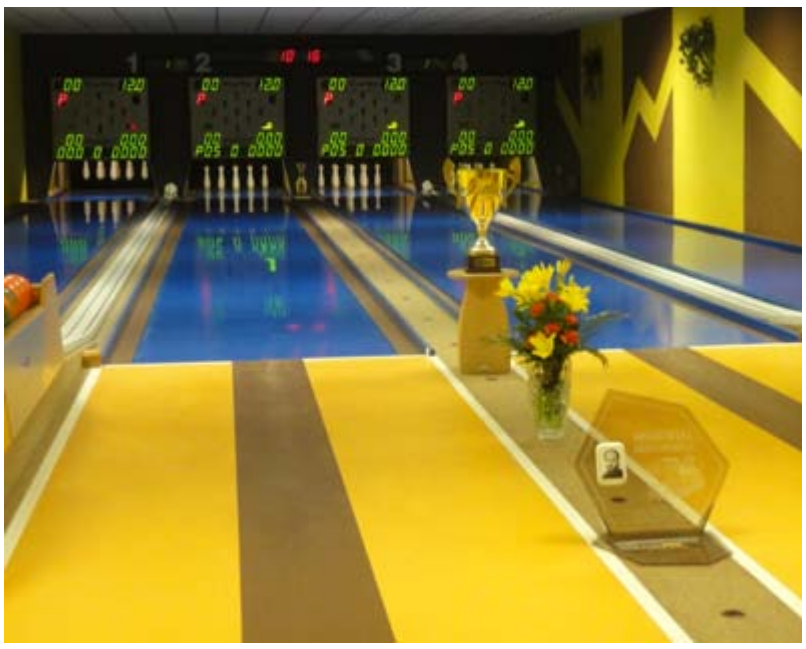
Seznámil jsem se s ním na vlečce podniku Zelenina Praha v Praze-Ruzyni, kde jezdil jako strojvedoucí po svém nechtěném odchodu od železnice. Byl to perfektní strojvedoucí a o svoji T 448.0 (už nevím, jakého čísla, jen si pamatuji, že měla podvozky natřené červenou barvou, na rozdíl od ostatních mašin této lokomotivní řady) se staral, jako by byla z rychlíkového turnusu.

No a co jsem s tím měl společného já? Chodil jsem tam na vedlejší činnost jezdit, a tak jsem za něj občas zaskakoval, když potřeboval volno.

A ještě k té vlečce. Bylo tam poměrně hodně posunu, v letní sezoně tam jezdily ucelené expresní nákladní vlaky NEx až třeba z Rumunska. A bylo tomu tak podle „not“, které tehdy vytvářel nám dobře známý pan inženýr Jarda Kocourek. Dnes už se ale na této vlečce nejezdí a také zmíněná mašinka už je bůhvíkde.

A ta zelenina se vozí už jenom kamiony. Tak s panem strojvedoucím vlastně umřela i vlečka, kde před mnoha lety vykonával svoji službu.

Petr Kůžel



Pohled do českotřebovské kuželny, kde se konají turnaje věnované památce našeho kolegy, strojvedoucího a člena ZO FSČR Česká Třebová Břetislava Demela

Připravujeme další Memoriál Břetislava Demela v kuželkách

Věříme, že to zlepšení epidemické situace během letošního jara konečně zase dovolí, a tak na dny **19. a 20. května** v České Třebové připravujeme již **13. ročník Memoriálu Břetislava Demela v kuželkách**.

Na tomto turnaji opět vzpomeneme na našeho kolegu, strojvedoucího ČD Cargo a člena naší českotřebovské základní organizace Federace strojvůdců, který v květnu 2008 za tragických okolností při výkonu své profese zahynul v železniční stanici Moravany.

Přihlásit se můžete každé pondělí nebo čtvrtek na telefonním čísle **972 32 5086** nebo na e-mailové adrese ***CSTzoDKV@fscr.cd.cz***. Občerstvení po celou dobu turnaje bude zajištěno.

Srdečně zvou a na všechny se těší pořadatelé.

Další z kreseb kolegy Jaroslava Dlhého připomíná situaci z 15. června 1944, tedy z období už předposledního roku protektorátu Čechy a Morava, kdy stroj Mikádo 387.023 vezl rychlík Vídeň–České Velenice–Praha. Německý stíhací letoun Me109 přelétající nad vlakem nám může připomenout i to, že tehdy to bylo jen pár dnů po spojenecké úspěšné invazi do Normandie, tedy zase o něco blíže k osvobození Evropy

Sleva 30 %, nová 7kačka a další novinky VPN Family

Spojte se se svými blízkými díky hlasovému tarifu, k němuž vám v naší akci přidáme **30 % slevu z ceny paušálu**, provolaných minut a zaslaných SMS, a to až do konce dubna. Akce platí pro nové nebo portované hlasové SIM karty do VPN Family. Sleva se vztahuje i na hlasové tarify s neomezeným voláním a SMS po celé ČR. S tarifem Povídám si ve VPN Family – Vodafone tak měsíčně ušetříte 105 Kč a s tarifem Bavím se ve VPN Family – O2 ušetříte dokonce 120 Kč každý měsíc. Až do konce dubna vás vyjdou na 244 Kč, resp. 279 Kč měsíčně.

Představujeme **novou 7kačku** ve VPN Family – O2, která nahrazuje SIM s KAČKOU. Přidává se k velmi populárnímu tarifu 7kačka ve VPN Family – Vodafone, který si pořídilo už 4 600 z vás. Za paušál 7 korun můžete volat a posílat SMS do všech sítí za 1,10 Kč. 7kačku ve VPN Family – O2 si mohou pořídit do páru všichni, kteří už u nás mají alespoň jednu SIM s tarifem Mluvím nebo Bavím se. 7kačka je ideální pro menší děti nebo starší lidi, kteří hovory spíše přijímají, než volají, nebo do různých chytrých zařízení. K tarifu lze přikoupit i datové služby.

Máme dárek pro všechny, kteří u nás mají alespoň 10GB datový tarif nebo balíček! Na půl roku ZDARMA od nás můžete mít **chytrou televizi Kuki** s tarifem Kuki Start. Navíc získáte i jednu mobilní licenci, a můžete tak Kuki sledovat i na tabletu, mobilu nebo PC. Po 6 měsících vám tato licence navíc zůstane a za tarif budete platit standardních 100 Kč měsíčně.

O všech akcích pro zaměstnance skupiny Českých drah a Správy železnic se dozvíte na portále ***family.cdt.cz*** nebo zavoláním na zákaznické centrum na číslo **972 111 333**.

Společenská rubrika

Dne 15. března oslaví své šesté kulatiny náš kolega, dlouholetý člen výboru a nyní i emeritní předseda **Jiří Švehlák**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO FSČR Přerov

***

Koncem měsíce ledna ukončil svoji dlouholetou činnost v náročné profesi strojvedoucí a odešel do zaslouženého důchodu náš kolega, strojvedoucí ČD RPP Jihlava, pan **Zdeněk Daněk**. A v měsíci únoru stejně tak končí svoji pracovní činnost i náš další člen, strojvedoucí ČD z PJ Velké Meziříčí, pan **Zdeněk Sýkora**. Za vykonanou práci jim děkují a na zaslouženém odpočinku vše jen dobré, spokojenost a zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Jihlava.

***

Dne 16. února oslavil svoji první padesátku náš kolega **Antonín Kopáček**, strojvedoucí ČD PP Trutnov. Hodně štěstí, zdraví a životního elánu do dalších let mu přejí kolegové ze základní organizace FS Meziměstí.

***

Prvního března tohoto roku ukončí svoji pouť s železným ořem náš dlouholetý kolega **Milan Zajíček**. Do dalších let na zaslouženém odpočinku mu přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Kamarádi a členové ZO Federace strojvůdců Přerov

***

V příštích týdnech budou slavit svá životní jubilea dva naši letohradští kolegové – osmého března rovnou šedesátku **Milan Valda** a 12. března 65. narozeniny **Josef Trejtnar**. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Letohrad jim blahopřejí a do dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a zejména zdraví.

***

V měsíci březnu oslaví své padesáté narozeniny náš kolega, strojvedoucí ČD, pan **Aleš Klepáč**. Pevné zdraví, mnoho štěstí a životní pohody mu do dalších let přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Jihlava.

***

Mezi našimi jubilanty je nyní v neposlední řadě rovněž čtveřice kolegů ze základní organizace Federace strojvůdců Děčín. Šestého března slaví své 65. narozeniny **Radmil Hruška**. Jedenáctého března se dožívá sedmdesáti let **Jiří Bláha** a ve stejný den slaví své šedesátiny **Petr Sotona**. Stejné životní výročí ovšem bude již 13. března slavit i **Bedřich Freiport**. Všem jim blahopřejeme a do mnoha dalších spokojených let přejeme osobní pohodu, hodně úspěchů a k tomu samozřejmě především zdraví. Výbor a ostatní kolegové z děčínské ZO FSČR

***

V březnu oslaví svá životní jubilea tito naši kolegové ze Seniorklubu při liberecké základní organizaci, 17. 3. jeho předseda **Josef Slípka** sedmdesát let a 25. 3. člen klubu **Milan Hynek** osmdesát let. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorklubu jim děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

Poslední rozloučení

Za Klub odložených strojvůdců Lysá nad Labem s lítostí oznamuji, že nás 14. února 2021, pouhý měsíc po svých 74. narozeninách, po těžké nemoci opustil kolega a kamarád, pan **Jindřich Bouřil**. Ve svém aktivním životě pracoval jako strojvůdce Depa Libeň.

Protože je současná situace taková, jaké je, prosím kolegy, kteří jej znali, alespoň o tichou vzpomínku.

Děkuji. Jaroslav Krupička

***

Dne 14. února tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 78 let náš kolega, člen Seniorklubu při základní organizaci Federace strojvůdců Liberec, dlouholetý hasič, pan **Ladislav Stejskal**. Čest jeho památce.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž vy svoji tichou vzpomínku.

Děkují všichni aktivní členové i členové Seniorklubu liberecké ZO FSČR.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Mikolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno