Vážené kolegyně, vážení kolegové, klidné a pohodové prožití vánočních svátků a do roku 2022 jen to nejlepší, štěstí a spokojenost v práci i osobním životě a k tomu zejména pevné zdraví vám i všem vašim blízkým přejí prezidium Federace strojvůdců České republiky a redakce Zájmů strojvůdce

číslo **23-24**

23. prosinec 2021
ročník 74

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Kolektivní smlouva ČD – kompromis ve složité době

Osobně nejsem a nikdy jsem nebyl příznivcem prohlášení typu *„maximum možného“*, a tak nadpis informace o sjednání podnikové kolektivní smlouvy ČD a.s. *„Nikdo od vyjednávacího stolu neodešel spokojen“*, který jsem v médiích zaznamenal, podle mne vystihuje atmosféru konečné dohody tohoto dokumentu.

Konstatujme nejprve zachování všech benefitů, a zejména těch, které zaměstnavatel požadoval v souvislosti s požadovaným mzdovým nárůstem upravit, jako je například délka týdenní pracovní doby, výrazné omezení poskytování kondičních ozdravných pobytů či výše finanční spoluúčasti zaměstnance na tomto pobytu, návrh snížení příplatků, zrušení tzv. koncepce čili finanční kompenzace při ztrátě zdravotní způsobilosti, nebo výrazný nárůst limitu dělených směn. To a další na první pohled byť nevýrazné změny textů, které jsme ovšem vnímali jako potencionální zdroj problémů v praxi.

Ano, nárůst 4 % do tarifu může být vnímán kritickou částí zaměstnanců ČD, a to nejen členů FSČR, jako chabá náplast na současnou inflační smršť nárůstu cen v podstatě všeho. Bohužel ve stejné situaci se nachází i firma České dráhy. A tak nevnímání nárůstu cen materiálu se v matematice „má dáti – dal“ musí projevit. Nevyplacená kompenzace za druhou vlnu ztrát způsobených pandemií, jakož i zvýšené náklady s ní spojené, neustále kolísající počet přepravovaných cestujících či fatální ztráta tržeb v mezinárodní přepravě, to vše se při vyjednávání sčítalo, odčítalo a kalkulovalo do možnosti konečné nabídky.

A tak v podstatě jedinou úpravou, která se může přímo promítnout do profese strojvedoucích, je po jasné argumentaci zaměstnavatele sjednání možnosti nevyplacení kompenzačního příplatku v případě čerpání odpočinku v domovské jednotce, ale až po dohodě s turnusovým důvěrníkem.

Tolik ve zkratce k podnikové kolektivní smlouvě, která bude na ČD platit od 1. ledna příštího roku. Chci touto cestou poděkovat všem za vyjádření, která k dohodnuté PKS přišla, a podotýkám, že jich letos bylo absolutně nejvíce za poslední roky.

Všechny podrobnosti k vyjednávání a jeho výsledkům jsme připraveni projednat ať již na členských schůzích, či osobně ve spolupráci všech oblastních zástupců prezidia.

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

K průběhu kolektivního vyjednávání o PKS ČD Cargo

V první prosincový den se zástupci managementu ČD Cargo a představitelé odborových centrál působících u této akciové společnosti sešli k prvnímu kolu kolektivního vyjednávání o podobě nové podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo pro roky 2022/23.

Vzhledem k velice složité COVIDové situaci se jednání uskutečnilo za přísných hygienických opatření, částečně presenčně a částečně distančně, kdy z každého vyjednávacího týmu byl osobně přítomen pouze jeden člen a ostatní byli připojeni on-line .

Jednání řídila personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová a společně s finančním ředitelem společnosti Ing. Robertem Heděncem informovali přítomné nejen o aktuální finanční a celkové situaci společnosti, ale také o výhledu na další období.

Během jednání obě strany představily a okomentovaly svá stanoviska a návrhy do kolektivního vyjednávání a o těchto návrzích proběhla obsáhlá diskuze. Během těchto jednání ale bohužel nedošlo k žádnému výraznému sblížení stanovisek, a tak prakticky všechny rozdílné body zůstaly ve stavu rozporu anebo neuzavřeny.

Jsem přesvědčen, že stávající velice složitá ekonomická situace je problematická nejen pro firmu, ale i pro její zaměstnance a vzhledem k současné míře inflace a prognózám jejího dalšího vývoje je nepřijatelné, aby reálná mzda zaměstnanců firmy, která vykazuje dlouhodobě zdravé hospodaření, poklesla. Investice do lidských zdrojů je totiž stejně důležitá jako ostatní investice, které firma dlouhodobě provádí. A jestliže je zdrojů, ostatně jako vždy, pouze omezené množství, bude velice důležité najít opravdu správně vyvážený kompromis v jejich správném nasměrování.

Další kolektivní vyjednání u akciové společnosti ČD Cargo bylo ohlášeno na 17. prosince, tedy po uzávěrce obsahu tohoto vydání našeho časopisu. Informace shrnující výsledky jednání budou tedy zveřejněny na webových stránkách *www.fscr.cz*.

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

Z členské schůze základní organizace Praha

Třetího listopadu se konala v kulturním sále železniční stanice Praha hlavní nádraží členská schůze základní organizace Federace strojvůdců Praha. Jednání se zúčastnili prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic a členové prezidia Pavel Semecký a Jiří Šafařík. Schůze se uskutečnila záhy po volbách do výboru a revizní komise pražské organizace FS, na základě jejichž výsledků se novým předsedou této ZO stal Antonín Sehnal. A právě tento kolega také průběh jednání moderoval.

Členové prezidia přítomné informovali o probíhajících organizačních změnách na Českých dráhách, o zaměstnanosti, vývoji mezd a celkové ekonomické situaci v hospodaření této akciové společnosti. Vše zásadním způsobem ovlivnila nejen v železniční dopravě, ale i v celé naší ekonomice stále ještě velmi tíživě dopadající pandemie. A to se negativně promítlo do hospodářských výsledků celé skupiny ČD, tedy i ČD Cargo a dalších dceřiných společností.

Mezi významná témata následné diskuze patřila novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a s ní související problematika monitoringu licence strojvedoucích (MLS) a v neposlední řadě i zavedení sankčního systému pro strojvedoucí. Středem zájmu přítomných byla rovněž již schválená novela nařízení vlády číslo 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, a to včetně jejího možného negativního dopadu na sestavy turnusů.

Diskutována ovšem byla také mnohá další témata, jako je placení rg jízd s ohledem na místo výkonu práce dle pracovní smlouvy zaměstnance, pravidla pro osobní ohodnocení, stav nocležen, zavádění digitalizace u profese strojvedoucí a v neposlední řadě i tvorba předpisů u ČD a Správy železnic.

V souvislosti s přípravou na kolektivní vyjednávání k uzavření podnikových kolektivních smluv ČD a ČD Cargo na rok 2022 byly zmíněny hlavní priority a požadavky, které se měly a posléze také opravdu již staly předmětem našich jednání se zaměstnavatelem.

V další části jednání členské schůze základní organizace Praha, které bylo celé – oproti některým opačným, tedy negativním případům z let naštěstí již minulých – velmi věcné a konstruktivní, se na místo našeho rokování dostavilo vedení OŘ OD - Střed vedené náměstkem ředitele ing. Janem Blažkem a kolegové tak na vedoucí hospodářské pracovníky vznášeli konkrétní připomínky a dotazy z provozu a diskutovali o možnostech jejich vyřešení.

Na úplný závěr této členské schůze mezi nás zavítali rovněž naši bývalí kolegové, dnes již strojvůdci ve výslužbě, a společně jsme nejen zavzpomínali na dobu minulou, ale hovořilo se také o budoucnosti a dalším směřování české železnice.

Pavel Semecký
člen prezidia FSČR

Uhelka E469.2016 opustila 18. prosince 1976 železniční stanici Nymburk a míří do svého domovského depa Ústí nad Labem. Autorem krásně poetické zimní kresby je kolega Jaroslav Dlhý

V Domažlicích soudí strojvedoucího

U domažlického okresního soudu již dvakrát stanul na lavici obžalovaných klatovský kolega strojvedoucí Jaroslav K., který je obžalován pro zločin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odstavce 1, 2 písmena b) a 3 písmena b) zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku. Připomeňme si, co se vlastně stalo.

Dne 9. září loňského roku jmenovaný kolega vezl motorový osobní vlak 17544 z Klatov do Domažlic a v žst Kdyně se krátce po sedmé hodině ranní měl křižovat se služebním (měřicím) vlakem č. 55025. Pro osobní vlak vedený sólo motoráčkem 810 406-9 výpravčí postavil vlakovou cestu na druhou staniční kolej (bližší k výpravní budově) a pro služební vlak vedený lokomotivou ČD Cargo 742 243-9 s měřicím vozem, který prováděl defektoskopii kolejnicových pasů, bylo postaveno na první

Pokračování na str. 3

Údržba hnacích vozidel v „širších souvislostech“

Za jeden z důvodů, proč je na ČD problém navýšit mzdový nárůst do příslušných tarifních tříd, je považováno také to, že určitá část mzdových prostředků se musí vyčlenit pro údržbu hnacích vozidel. S tím by jistě bylo možno souhlasit, pokud by ovšem byl tento finanční obnos vždy i náležitě a hlavně efektivně využíván.

Rozdělením společnosti České dráhy na menší celky a dceřiné společnosti se vůbec nic nemění, tedy kromě již dříve několikrát zmiňovaného nárůstu administrativních pracovníků a s tím spojené byrokracie. To hlavní, tedy kvalita služeb, totiž dost pokulhává za naším očekáváním. Není to ale tím, že by mechanici na dílně něco neuměli opravit, on totiž už samotný systém není funkční, jak by měl být.

Při vzniku DPOV se nám tehdejší vedení brněnského depa snažilo vysvětlit (i přes dosti značné obavy zaměstnanců), jak to všechno bude vynikající, funkční, skoro jako servis u firmy Mercedes. Zkrátka na jedné straně vjede do dílny vadná lokomotiva a za chvíli druhou stranou téměř nový a spolehlivý stroj. Ovšem situace je poněkud jiná, spíše přesně taková, jakou jsme na ni už od počátku s obavami upozorňovali. Zkrátka plány krásné, ale realita se tomu ani zdaleka nepřibližuje.

Jezdíme bez záloh a požadavek na opravu je mnohdy termínově tak krátký, že ani nelze v stanoveném čase splnit. Takže se provedou jen ty nejnutnější úkony a opět vyrážíme na trať. Pak má vše v rukou strojvedoucí, který mnohdy dělá doslova zázraky, aby dojel včas a cestující v pořádku dovezl do cílové stanice.

Při předávání motorového vozu do DPOV se musí požadavek napsat do SAPu a ve Veselí nad Moravou ještě také do knihy oprav, přestože v jiných provozních jednotkách je to již přežitek a dávná historie. Zmíněné knihy oprav jsme při našem jednání na GŘ ČD už taky řešili a bylo nám tehdy slíbeno, že se problém vyřeší. Po půl roce v to už nikdo ani nedoufá, že by si na to ještě někdo vzpomněl. Je evidentní, jak jsou za tyto náležitosti odpovědní manažeři zaneprázdněni jinými povinnostmi a naše problémy je tedy zrovna příliš netrápí.

Po zmíněných úkonech musí strojmistr sepsat předávací protokol o předání HV do DPOV a další se píše při zpětném návratu HV do provozu. Jen to jen další nesmyslný nárůst byrokracie. Uvedu názorný příklad, jak celý systém funguje v praxi. – Při jedné z mých strojmistrovských služeb mně strojvedoucí ve Starém Městě nahlásil poruchu na HV 754. Jednalo se o prasklou naftovou trubku ke vstřikovacímu čerpadlu. Všude nafta a smrad, oprava se vším všudy by ale trvala maximálně hodinu. Realita ovšem nemá nic společného s oním servisem, který by nám měl být poskytován. Protože se „naše“ DPOV specializuje na vyvazovací opravy řad 810, 814, 842, 843 a 844, bylo mně vcelku hned jasné, že nic se konat nebude. Při dotazu na opravu je odpověď jednoznačná: *Zajisti si opravu lokomotivy ve sto kilometrů vzdáleném Brně, kterou OCÚ provozuje!*

Nemáme čas, lidi a ani náhradní díl. Je to sice jen „blbá“ trubka, ale není skladem. Tomuto se říká kvalitní servis jako u Mercedesu? Za mého působení na dílně by se to nestalo a v případě nouze by mě někdo zavezl i s nářadím do Starého Města, kde bych trubku vyměnil a jelo by se dál. V dnešní době to je neřešitelný problém. DPOV má sice spoustu kvalitních zaměstnanců, kteří by to určitě zvládli, ale mají nasmlouvané ony vyvazovací opravy a každou chvíli jim stojí za zády nějaký ten projektový manažer se stopkami, který počítá a „utahuje“ pracovní normy. Tím pádem není čas pro tak banální opravu.

A postup je tedy následný. HV řady 754 stojí půl dne ve stanici Staré Město. Příhodným vlakem se přivěsí a doveze do Brna na opravu. Druhý den se provede oprava a další den se HV vrátí do turnusového

Pokračování na str. 2

Malé ohlédnutí

Milí čtenáři, kolegyně a kolegové, letošní poslední dvojčíslo Zájmů strojvůdce je také jeho finálním vydáním, pokud jde o moje více než tři desetiletí trvající působení v redakci tohoto časopisu. Když jsme krátce po obnovení Federace strojvůdců v roce 1990, tehdy zpočátku společně s kolegou Milanem Sedlákem a pod taktovkou tiskového mluvčího Pepíka Křivohlavého, rozjížděli jeho opětovné vydávání, netušil jsem, že mi bude souzeno, abych se zakrátko, už od 1. ledna 1992, stal jeho odpovědným redaktorem a tvorbou tohoto periodika pak strávil celý zbytek svého aktivního novinářského života. To, že platí, co před staletími prohlásil moudrý římský básník Publius Vergilius Maro, že *„Zatím však utíká čas a my stárneme, jak tiše jdou roky“*, jsem si dlouho vůbec nepřipouštěl.

Vlastně ono na to ani nebylo kdy, protože harmonogramy a termíny všech uzávěrek a posléze výroby a expedice časopisu byly naprosto neúprosné. A těch jeho vydání, za jejichž obsah jsem nesl odpovědnost, bylo nakonec více než šest stovek. A přitom se k tomu ještě nebylo možno vyhnout ani plnění dalších úkolů souvisejících s činností brněnského tiskového centra, svého času i náročné práci tiskového mluvčího či tomu, co jsme podnikali v oblasti propagace. Bylo toho ještě i mnoho jiného, a přestože na to všechno bylo z mojí strany „položeno na oltář“ nesčetně dnů, které jinak bývají nazývány „dny pracovního klidu“, a také dovolená se pro mě často stávala jen formalitou, neboť například ta v létě byla pro změnu vyhrazena pro přípravu našich kalendářů, musím zde zdůraznit, že toho nelituji. Pracovat pro strojvedoucí, jejich profesní odborovou organizaci a časopis, jehož první číslo je datováno již do roku 1898, pro mě bylo velkou ctí. A tak to i zůstane, neboť vše, co jsem zmínil, bude navždy v mém srdci. Jsem hrdý na to, že jsem pro vás mohl pracovat.

Stejně jako mi zůstane v mysli vzpomínka na všechny, kdož mě v této dlouhé životní a pracovní etapě nejen provázeli, ale především mi byli významnou oporou. Neboť bez jejich pomoci by Zájmy strojvůdce nikdy nemohly vycházet – alespoň nikoliv v podobě, jak jsme si na ně zvykli. Děkuji za to všem funkcionářům Federace strojvůdců, stávajícím i těm bývalým, členům redakční rady, dopisovatelům a fotografům, z nichž u mnohých se tato naše mnohaletá spolupráce přetransformovala v krásné přátelství, kterého jsem si vždy velmi vážil. Často si vzpomenu i na mnohé z těch, kteří na nás shlížejí už jen z „nebeského depa“, kterým každé správné nebe – a zvláště to železničářské – nepochybně disponuje.

Čas odchodu ze scény pro mě právě nastal a já se teď budu snažit „přeprogramovat“ na jinou, dá-li Bůh, klidnější etapu svého života. Vím, že to zvláště zpočátku asi nebude právě snadné, ale nelze jinak. Vždyť každý příběh, pokud má dávat smysl, musí mít i svůj konec. Z celého srdce vám všem přeji do mnoha dalších let především zdraví a ať se vám daří v práci i osobním životě. Buďte v něm šťastni a spokojeni, a pokud si k tomu navíc i nadále najdete čas, abyste pomáhali své odborové organizaci, a v rámci toho budete přispívat také k tvorbě tohoto jejího časopisu, věřte, že mi tím budete dělat obrovskou radost.

Libor Poláček

Drážní inspekce zjistila příčinu srážky vlaků u Českého Brodu

Dne 25. listopadu 2021 ukončila Drážní inspekce vyšetřování srážky osobního vlaku Os 9359 s poštovním vlakem Nex 60051, ke které došlo 14. července 2020 ve 21:35 hodin u Českého Brodu. Osobní vlak ČD tehdy na autobloku při jízdě proti **STŮJ** najel zezadu rychlostí 66 km/h do poštovního vlaku, v jehož čele byla lokomotiva se strojvedoucím ČD Cargo. Následky vážné nehody byly tragické. Zahynul strojvedoucí osobního vlaku, vlakvedoucí spolu s 34 cestujícími utrpěl zranění. Rovněž tak strojvedoucí ČDC utrpěl zdravotní újmu. Celková škoda se vyšplhala přes 45 mil. Kč.

Bezprostřední příčinou nehody bylo nezastavení vlaku Os 9359 před koncem vlaku Nex 60051 v souvislosti s předcházející náhlou zdravotní indispozicí (srdeční příhodou) s možným náhlým ovlivněním schopnosti vnímání a jednání strojvedoucího vlaku Os 9359.

Přispívajícím faktorem nehody bylo opakované rušení omezení rychlosti strojvedoucím vlaku Os 9359, které bylo v obdobných případech automaticky nastavováno režimem CB systému AVV. Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Drážní inspekce závěrem vydala Bezpečnostní doporučení na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. a s ohledem na předcházení mimořádným událostem,

Ministerstvu dopravy: ● iniciovat změnu ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. tak, aby při jízdě podle rozhledových poměrů nebylo dovoleno překročit rychlost 40 km/h, pokud na trati vybavené zařízením pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí drážní vozidlo není zajištěn jejich přenos (na návěstním opakovači vedoucího drážního vozidla nesvítí žádné světlo, popř. svítí jen modré světlo).

Drážnímu úřadu: ● zajistit, aby do doby změny ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. byla vnitřním předpisem provozovatele dráhy a dopravce stanovena povinnost při jízdě podle rozhledových poměrů nepřekročit rychlost 40 km/h, pokud na trati vybavené zařízením pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí drážní vozidlo není zajištěn jejich přenos (na návěstním opakovači vedoucího drážního vozidla nesvítí žádné světlo, popř. svítí jen modré světlo); ● zajistit, aby dopravci byla u všech v úvahu připadajících vozidel (např. vybavených AVV) stanovena povinnost technicky zabezpečit, že při jízdě podle rozhledových poměrů nebude možné překročit rychlost 40 km/h, pokud na trati vybavené zařízením pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí drážní vozidlo není zajištěn jejich přenos (na návěstním opakovači vedoucího drážního vozidla nesvítí žádné světlo, popř. svítí jen modré světlo); ● zajistit, aby dopravci byla stanovena povinnost mít vnitřním předpisem definované jednotlivé technologické časy, z nichž se stanoví závazné minimální časy pro obraty souprav vlaků osobní dopravy s odpovídající rezervou.

Strojvedoucí osobního vlaku, kterého postihla srdeční příhoda, byl pohodový, klidný a zodpovědný člověk. Svoji práci měl rád a vykonával ji zodpovědně. Dne 10. 6. 2017 ráno, krátce po 9. hodině při odjezdu vlaku Os 9320 z Českého Brodu do Prahy, zabránil srážce s MVTV, který mu nedovoleně vjel do cesty. Čela obou souprav zastavila ve vzdálenosti 45 m od sebe. Tehdy sice k žádné zdravotní újmě zúčastněných nebo materiálové škodě nedošlo, ale mohlo mu to na srdci zanechat „pořádný šrám".

Čest památce kolegy strojvedoucího z PJ Pardubice

S použitím závěrečné zprávy DI připravil Jaromír Ott.

Záběry ze současných DPOV Veselí nad Moravou (ilustrační fotografie pořízené Martinem Urbánkem)

Údržba hnacích vozidel v „širších souvislostech"

Dokončení ze str. 1

oběhu ve Veselí nad Moravou. Oprava na jednu hodinu trvá asi tři dny. Proč se tak děje? A funguje tento systém správně a hlavně efektivně?! Kolik by stála oprava na místě a kolik nás to vyjde včetně vlakové cesty v tomto popsaném případě?

Při reklamaci po vyvazovací opravě je to podobné. Naposledy jsem řešil klimatizaci na motorovém voze ř. 814. Odpověď byla podobná jako v již popsaném případě: *Na klimatizaci musí přijet externí firma, která vyhrála výběrové řízení!* A tak se objednává firma a motorová jednotka se odstaví dle jejich přání a času, bohužel ne podle potřeb dopravce. Strojmistr umí občas taky zázraky, tak „přehodí", co se dá, a spoléhá na opravenou jednotku. Ale ejhle, nastává drobný problém. – *„Pane strojmistr, je tam vadný motorek klimatizace. My jsme s touto opravou nepočítali a nemáme ho sebou. Necháme práci rozdělanou a příští týden se zastavíme a vše zprovozníme."* To byla odpověď od externí firmy, která má dělat onen pověstný servis.

Nejdříve jsem si myslel, že se mně to jen zdá, že asi žiju na jiné planetě, ale pak jsem si uvědomil, že i u ČD je dnes možné opravdu všechno. Nemám co nasadit na trať, takže, pánové, račte jednotku ihned složit, za pár minut ji totiž vystavuji na patřičný výkon! Po půl dne odstavení a bez opravy. Za pár dnů se pokusíme celou situaci zopakovat, pokud tedy budou mít mechanici vše u sebe. Samozřejmě účet pro ČD je dvojnásobný a vše se zaplatí. Trápí to opět někoho? Prazvláštní tok peněz... Zabývá se někdo tím, kolik se takovým hospodařením vlastně vyhodí peněz oknem? Přitom ale musíme navýšit finanční prostředky na údržbu, jak jsme se dozvěděli v rámci nyní probíhajícího kolektivního vyjednávání. I proto přece nemůžeme navýšit mzdy, jak by si odbory představovaly.

A už tady raději nebudu příliš vzpomínat náhradní díly z centrálního skladu. Na každou blbost musí být výběrové řízení, ale náhradní díly se musí brát z centrálního skladu. Mnozí z čtenářů těchto řádků by se divili nad cenami některých součástek. Já se pak ale nedivím, že motorový vůz ř. 810 po vyvazovací opravě stojí i několik milionů, přitom jeho odpisová hodnota je ve skutečnosti jen několik tisícovek za trochu rezivého šrotu pro Metalšrot Tlumačov.

Abych jen neukazoval, co je špatné, tak tady je návrh, jak ušetřit peníze. Možná by se na tu údržbu ani nemuselo nic navyšovat, ale prostě jen efektivněji využít stávající finanční prostředky a tím si i opravdové odborníky na dílně pořádně zaplatit. Jinak za chvíli ČD nebudou mít, kdo by na našich vozidlech prováděl údržbu. Nebo je to jen úmysl, jak opět „zeštíhlit" zaměstnanecký personál a bohužel zase šetřit jen na místech, kde se to nemá?

Pokud se doprava nezastaví, tak to asi nikoho trápit nebude. Na to nemusí být nikdo ekonom, aby si neuměl spočítat, kolik je jedna a jedna. Nedávný rozhovor v Brně s ing. Josefem Pincem z OCÚ Východ, střediska údržby Brno-Maloměřice, mě o názoru na současný tristní stav údržby HV jen utvrdil. A to je Pepa člověk, kterému ještě opravdu záleží na tom, aby HV z depa vyjížděla na trať v dobrém technickém stavu, a pro to dělá maximum! Strojvedoucí se pak může soustředit jen na jízdu a trať a ne se dívat do strojovny a za jízdy opravovat stroj.

Pepa mně sdělil, že momentálně už půl roku čeká na kotvy a trakční motory (TM) z CZ Loko Česká Třebová. Dále na dvojkolí, protože nejsou ozubená kola. Lokomotivy se „sjetými" průměry kol a protočenými obručemi stojí. A protože není s čím jezdit, tak se stává, že některá lokomotiva vyjede z depa jen na tři TM, i když to samozřejmě není zrovna v souladu s předpisem. A tak se tedy ještě jednou ptám, koho to zajímá?! Zřejmě jen toho, na koho vyjde zrovna řada a s touto mašinou musí vyrazit na trať. V případě nějakého problému ale bude odpověď od našich manažerů stejná: *„Neměl jsi HV v takovém stavu brát!"*

A pokud by se už mohlo něco opravit, tak zase chybí dostatečný počet lidí v dílně. Hlavně těch kvalifikovaných a mnozí jiní jsou už zase v důchodovém věku. Pokud přijde nový zaměstnanec, zeptá se na práci a zjistí nástupní plat ve 4. platové třídě, skoro vždy se otočí a s úsměvem jde o dům dál. Ona ta pověstná řada zájemců stojících za branou už totiž dávno žádná není!

Závěrem můžu navázat na můj předchozí článek, který vyšel na stránkách ZS č. 22. Vážení manažeři, kteří jste navrhli současnou podobu PKS, vlastně ani nemusíte mít strach o úspory. Pracující lidé vám stejně odejdou sami. Trochu pokory a úcty za naši práci si totiž zasloužíme i my!

Martin Urbánek
předseda ZO FSČR Veselí nad Moravou

Poslední jízda v Blatné

Jedenáctého listopadu tohoto roku nepanovalo právě příjemné počasí. Chmurná obloha, která hrozila deštěm, a vlezlá zima přesto neodradily velké množství kolegů, ať už bývalých či dosavadních, přátel a spolupracovníků, kteří se sešli v naší malebné strojovce v Blatné u příležitosti **poslední jízdy** našeho milého kolegy **Vaška Čechury**, dlouholetého funkcionáře místní základní organizace Federace strojvůdců.

Václav strávil celý svůj aktivní život u ČSD a Českých drah. Zažil s námi hezké chvilky, na které budeme všichni vzpomínat, i ty horší, na které jsme už raději zapomněli.

U příležitosti odchodu do zaslouženého důchodu mu přejeme mnoho zdraví a ať si najde čas, což je u důchodců nedostatková veličina, na svůj celoživotní koníček, jímž je sběratelství a restaurování starožitných kousků.

A také se, Vašku, těšíme, že se budeme dále setkávat na akcích, které budeme s naší základní organizací Federace strojvůdců Blatná pořádat.

Za všechny kolegy ze základní organizace FSČR Blatná
Kamil Chaloupka

Informace k cestování na Slovensko

Informujeme, že byl podepsán dodatek č. 22 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami a Železničnou spoločnosťou Slovensko pro rok 2022. **Zde uvedené podmínky jsou platné od 12. prosince 2021 do 10. prosince 2022.**

Všechny platné **železniční průkazky** aktivované v čipových kartách vydávaných **ČD opravňují** jejich držitele **ve vnitrostátní přepravě ve vlacích ZSSK k**: ● bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, přičemž cenu místenky, lůžkového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK; ● použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek" podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlaky; ● použití vlaku SC 240/241 a 242/243 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98); ● bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ); ● použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě po zakoupení povinné místenky včetně míst pro kola.

Všechny platné **železniční průkazky** aktivované v čipových kartách vydávaných **ČD opravňují** jejich držitele **v mezinárodní přepravě k**: ● přepravě ve vlacích SC 240/241

Pokračování na str. 4

Náš silvestrovský objev – první snímky a popis motorového vozu upraveného na ekologický pohon!

V rámci ekologických norem zavedených EU byl motorový vůz 841 004-5 zkušebně vybaven parním pohonem a bude tedy přejmenován na P 841 105.

Sice to vypadá, jako krok zpět, alespoň o 100 let, ale technologie je na úrovni současné světové špičky.

Naftová nádrž byla propojena s nádrží na LTO a do nádrží byla napuštěna voda nezbytně nutná k parnímu pohonu.

Vytápění vozu je nyní zajištěno odpadním teplem od parního pohonu, což ale bohužel není nic moc, a tak se cestujícím doporučuje teple se obléci.

Skříň na levé straně stanoviště strojvedoucího (dříve tlumič výfuku) byla upravena jako dílčí zásobník paliva, tj. dřevo, například pořezané staré pražce, ale je možno využít například i mastné hadry z dílny.

Parní agregát včetně parního stroje byl vestavěn do podvozku a přikládání do topeniště bylo šalamounsky vymyšleno tak, že strojvedoucí zvedne na podlaze prohlížecí víko dřívějšího pohonu a sem tam vhodí do topeniště polínko, což je vzhledem k pohodlí obsluhy velmi praktické.

Display na stanovišti pak ukazuje údaje o parním systému: NSV, teplota a tlak páry, stav vody v nádrži aj.

Ovšem nic není jen tak...(!), a proto i cestující se musejí na této ekologické úpravě podílet. Každý cestující s sebou vyjma jízdenky donese alespoň pět kilogramů dříví. – Je vítáno zejména dřevo tvrdé, ale postačí i polámané klacky, třeba v někde parku, nebo v botanické zahradě (popř. i rozštípaný starý nábytek, třeba z dřevotřísky). Kdo nemá možnost donést dříví, bude mu cestou zastaveno na příhodném místě. Tito cestující budou posláni do blízkého lesa pro klacky (počítají se i šišky).

No..., zatím dle zkušebních jízd není výkon nového pohonu na úrovni bývalého spalovacího motoru, ale na trať Kostelec u Jihlavy–Třešť–Telč–Slavonice to vzhledem k místním rychlostem vyhovuje. Navíc trať prochází krajinou dříve notně zalesněnou, kde kůrovcová kalamita poskytuje nyní dostatek paliva pro parní pohon. Takže časté zastávky na trati nejsou vyloučeny. Však on to strojvedoucí nějak dožene, a kdyby ne, tak zítra je taky den!

Na přiložených obrázcích vidíte zatápění předmětného motorového vozu v provozní jednotce Havlíčkův Brod.

S pozdravem mějte se a opatrujte se

Radek Smejkal, OŘ OD - V RPP Jihlava

Poznámka pro hloubavé čtenáře:

Pokud vás zajímá, proč na čele vozidla je vidět bílé a červené světlo, tak vězte, že se rovněž jedná o speciální úpravu. Nová návěst, která bude zanesena do předpisu SŽ D1, znamená *„Roztápění parního hnacího vozidla"*.

Technický pokrok ruku v ruce s ekologií – motorový vůz s parním pohonem

V Domažlicích soudí strojvedoucího

Dokončení ze str. 1

kolej. Zabezpečovací zařízení ve Kdyni dovoluje současné vjezdy do žst, proto výpravčí postavil vjezdy pro oba křižující vlaky.

Jako první vjížděl osobní vlak, kterému se při vjezdu na druhou SK pod jeho kola dostala vysoká tráva, která tam nerušeně rostla do 4. září, tj. do 5 dní před nehodou, kdy byla ošetřena herbicidním postřikem. Tráva i kolejnice v ono nešťastné ráno byly mokré od silné rosy. Voda spolu s trávou a smáčedlem, které se používá proto, aby herbicidní přípravek lépe ulpíval na rostlinách, zapříčinili podle výpovědi svědků, že motoráček ztratil adhezi a přes veškeré snažení strojvedoucího nezastavil na obvyklém místě pro výstup a nástup cestujících a nekontrolovatelně projel za návěstidlo zakazující jízdu a vjel do postavené vlakové cesty měřicímu vlaku. Následkem toho došlo ke srážce na krajní výhybce (č. 5). Silnější a podstatně těžší vlaková souprava odhodila motoráček cca 10 m zpět do prostoru výhybky č. 4 a následně druhým nárazem jej otevřela jak plechovku rybiček.

Klatovský kolega, i když si byl vědom, že srážka vlaků bude neodvratitelná, svoje stanoviště strojvedoucího neopustil. Při nehodě utrpěl vážné zranění, s kterým se potýká dodnes. Celkově bylo zraněno 14 cestujících v motorovém voze z celkového počtu 24, dále strojvedoucí a vlakvedoucí ČD, strojvedoucí pilot ČDC a dva zaměstnanci Správy železnic (SŽ) z měřicího vozu. Odhadnutá škoda na vozidlech a železniční infrastruktuře dle komisionálních prohlídek činí více jak 5,5 milionu korun.

V současné době (psáno 28. 11. 2021) vyšetřování této vážné nehody není Drážní inspekcí ještě uzavřeno. DI sice plní funkci nezávislého národního orgánu pro odborné šetření příčin mimořádných událostí (nehod) v drážní dopravě, na dráhách železničních, tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních (metro) provádí šetření příčin a okolnosti vzniku mimořádných událostí, ale státní zástupce a potažmo i příslušný soud nečekali na vydání závěrečné zprávy od tohoto nezávislého státního orgánu a spokojili se **POUZE** se závěry vyšetřování od Policie ČR, SŽ, ČD a ČDC. Také je nutno zmínit, že podklady z provedených měření a informace ohledně stavu zabezpečovacího zařízení a stavu druhé staniční koleje všem jmenovaným v minulé větě poskytla SŽ, která smluvně pro dopravce provádí šetření MU. Proto je ve všech zprávách shodně napsáno – citujeme viz další text *(redakčně mírně kráceno)*.

Prohlídky a údržba železničního svršku a spodku souvisejícího se vznikem MU – provozovatel dráhy prováděl tyto prohlídky: ● v Knize přehlídek K3 v žst Kdyně je záznam Komplexní společné prohlídky dne 12. 2. 2020 bez zjištěných závad; ● poslední čtvrtletní prohlídka proběhla dne 13. 8. 2020 bez závad v místě MU, ● poslední pěší kontrola vrchním mistrem proběhla dne 14. 7. 2020 bez závad v místě MU, ● **poslední pěší kontrola pochůzkářem proběhla dne 4. 9. 2020 bez závad v místě MU**.

Kontrolou Knihy přehlídek K3 v žst Kdyně nebyl nalezen žádný zápis nesjízdnosti koleje z důvodu špatných adhezních podmínek (ani z jiných důvodů); provozovatel dráhy podal informace vztahující se zejména k údržbě travního porostu, a to co do úpravy právními předpisy, technickými normami a vnitřními normativními akty Správy železnic, státní organizace ve vztahu k realizaci u Správy tratí Plzeň: *„V žst Kdyně probíhá údržba staničních kolejí vzhledem k zajištění sjízdnosti a likvidaci travního porostu strojní aplikací neselektivního (totálního) herbicidu na bázi glyfosátu, a to v každém kalendářním roce ve dvou etapách. Jarní etapa v měsíci květnu až červnu a druhá etapa v měsíci srpnu až září. Dvě etapy je maximální možný počet, aby nebylo překročeno množství glyfosátu aplikovaného na hektar. Při samotné realizaci postřiku se musí brát v úvahu několik faktorů: aktuální vzrůst vegetace, očekávaný vývoj klimatické situace, dopravní význam kolejiště. Podrobnější komentář k jednotlivým faktorům je následující: aby herbicid zamezil dalšímu růstu plevele, je potřeba tento herbicid použít v době růstu plevele s co největším podílem listů, protože herbicid ulpí na těchto listech a zamezuje fotosyntéze, kdy následně do cca 14 dní rostlina hyne. Proto posekání plevele před aplikací herbicidu nebo těsně po aplikaci je kontraproduktivní. Herbicid musí být aplikován nejlépe za slunečného počasí nebo alespoň za počasí kdy se neočekávají srážky. V podmínkách Správy železnic, státní organizace jsou postupy pro hubení upraveny interním normativním aktem, a to Směrnicí SŽDC č. 79“.*

Strojní aplikace herbicidu proběhla v Kdyni 17. 6. 2020 a druhá etapa 4. 9. 2020, kdy došlo k aplikaci herbicidního přípravku Roundup Flex, která byla provedena strojní kropičkou – postřikovačem pro železnici DPZ AKP, neseným speciálním hnacím vozidlem (kolejovým vozidlem) MUV 69.11210. Pracovník, který aplikaci herbicidem prováděl, je držitelem osvědčení II. stupně o odborné způsobilosti pro nakládání s přípravky na ochranu rostlin a s ohledem na stanovený cíl této údržbové činnosti, a to provést aplikaci herbicidu v obvodu žst Kdyně, prováděl údržbu správným způsobem

Kontrolou Knihy přehlídek K3 v žst Kdyně nebyl nalezen žádný zápis nesjízdnosti koleje z důvodu špatných adhezních podmínek (ani z jiných důvodů), ani kontrolou telefonního zápisníku v žst Kdyně nebyl nalezen žádný zápis stížnosti na nesjízdnosti koleje z důvodu špatných adhezních podmínek.

Evidentně zarostlá kolej v žst Kdyně, na níž došlo k mimořádné události, a detail kolejnice po smýkání neubrzditelného motorového vozu (foto: Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje)

Byli vyslechnuti výpravčí v žst Kdyně i výpravčí počátečních a koncových stanic trati Klatovy a Domažlice, kde jsou pravidelné obraty vlaků osobní dopravy, konající dopravní službu ve sledovaném období od 1. 8. do 9. 9. 2020 (do doby vzniku MU), s dotazem, zda jim někdo hlásil v tomto období stížnosti na nesjízdnosti koleje v žst Kdyně z důvodu špatných adhezních podmínek. **Všichni výpravčí odpověděli záporně**.

V rámci zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl dopravce ČD požádán o případná předchozí vyjádření strojvedoucích k mimořádnostem, souvisejícím se sníženými adhezními podmínkami v žst Kdyně. Problémy s trávou přes hlavy kolejnic a výrazně sníženými adhezními podmínkami (i za suchého a slunečného počasí) byly zaznamenány ve dnech / u vlaků: 10. 8. 2020 / Os 17544, 24. 8. 2020 / Os 17556, 1. 9. 2020 / Os 17545, 4. 9. 2020 / Os 17550. Vyjádření strojvedoucích dopravce ČD jsou součástí spisové dokumentace. Vzhledem ke skutečnosti, že předmětní **strojvedoucí** (až na hlášení ze dne 24. 8. 2020) tato vyjádření napsali formou dodatečného **hlášení** až po vyzvání dopravce v rámci šetření MU ze dne 9. 9. 2020 a **řešili** je **původně pouze s výpravčím** nebo je neřešili vůbec, **byla jejich relevantnost provozovatelem dráhy zpochybněna**.

Závěry z vyšetřování jsou, že odpovědnost za vznik MU má strojvedoucí vlaku Os 17544, který při vjezdu do obvodu žst Kdyně i při jízdě po druhé staniční koleji nezvolil takovou technologii jízdy, včetně obsluhy brzdového zařízení motorového vozu, kterou by zajistil bezpečné zastavení v místě pro nástup a výstup cestujících a nejpozději před návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla „L2“. **Adhezních podmínek ve druhé staniční koleji si musel být vědom, protože s předchozím vlakem Os 17545 před vznikem MU za obdobných klimatických podmínek na této koleji v místě pro nástup a výstup cestujících bezpečně zastavil a bez problémů se rozjel (jeho jízda byla v opačném směru do stoupání 3,647 ‰).** Strojvedoucímu se před odjezdovým návěstidlem „L2“ v poloze zakazující jízdu nepodařilo s motorovým vozem vlaku Os 17544 zastavit. Vjel do postavené vlakové cesty pro vlak Služ 55025, vjíždějícímu na první staniční kolej, se kterým se na odjezdovém zhlaví v srdcovkové části výhybky č. 5 srazil a následně vykolejil.

Nezajistil bezpečnost železniční dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti. Tím, že se s vlakem Os 17544 v žst Kdyně neřídil pokynem „Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha“, daným vjezdovým návěstidlem „L“ tak, aby zajistil zastavení před odjezdovým návěstidlem „L2“, zakazujícím jízdu návěstí „Stůj“ a následně za toto návěstidlo nedovoleně projel.

Ve vyšetřovacích zprávách je informace, že datový soubor z elektronického rychloměru byl 9. 9. 2020 prostřednictvím PC stažen vyšetřovatelem ČD O18 GŘ, který přijel na místo MU a záznam předal DI. Vyšetřovací zprávy SŽ a ČDC uvádějí, že následně tento vyšetřovatel svolal schůzku na 29. 9. 2020 do objektu OCP Západ v Plzni za účelem komisionálního posouzení jízdy osobního vlaku podle záznamu stažených dat z rychloměru, kde za účasti zástupců DI ÚI Čechy a O18 GŘ Správy železnic rozbor provedl.

Rozborem se údajně zjistilo překročení povolené rychlosti o 20 km/h u vjezdového návěstidla, které signalizovalo návěst „Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha“ a také v prostoru za ním až do obvodu výhybek.

V obecném závěru rozboru z 29. 9. 2020 ve vyšetřovacích zprávách se píše o plynulých rozjezdech pod mezí adheze. Dále se tam píše o průběhu jízdních křivek ve fázích rozjezdu i brzdění, které odpovídají použité řadě drážního vozidla i místně příslušným traťovým poměrům. Že jízda je s přihlédnutím k absenci ARR (automatická regulace rychlosti) plynulá. Průběh rychlostních křivek v brzdné fázi potvrzuje účinek brzdy odpovídající použití provozní brzdy při 1. způsobu brzdění, a že rychločinné brzdění zjevně nebylo v posuzovaném úseku zavedeno. Snižování rychlosti bylo v celém posuzovaném úseku prováděno pomocí přímočinné nesamočinné brzdy.

Pak se ve vyšetřovacích zprávách uvádí informace z komisionální prohlídky z 6. 10. 2020, kdy se zjistilo, že byla chybně zadaná velikosti kol motorového vozu do elektronického rychloměru (ER). V době, kdy byl ER u MV 810 406-9 uveden do provozu (16. 4. 2019), byl Ø kol 845 mm, ale v době nehody byl skutečný Ø 833 mm. Proto vyšetřovatel O18 GŘ ČD, působící v Plzni svolal na 14. 1. 2021 znovu do objektu OCP Západ komisionální posouzení jízdy osobního vlaku podle záznamu stažených dat z rychloměru, opět za účasti zástupců DI ÚI Čechy a O18 GŘ Správy železnic bylo provedeno doplnění dodatku rozboru. Menší průměr kol zapříčinil, že záznam o ujeté dráze musel být korigován. Na 1 km skutečné dráhy byl vypočítán rozdíl -14,2 m. Vyšetřovatelům bylo údajně známé poslední místo zastavení u nástupiště v zastávce Dobříkov, a odtamtud k vjezdovému návěstidlu do Kdyně je to 5,173 km. Vyšel jim tak rozdíl 73,4 m (minimálně o tuto hodnotu je třeba rychloměrem naměřenou ujetou vzdálenost 319 m, rychlostí 60 km/h ve stanici Kdyně od vjezdového návěstidla zkrátit).

Bohužel smutné je konstatování v závěru vyšetřovací zprávy, že *„**...Vzhledem ke zjištěné příčině a odpovědnosti je zdroj ohrožení dráhy a drážní dopravy mimo působnost provozovatele dráhy...**“* (tedy Správy železnic) To považujeme za cynický výsměch všem zraněným při této vážné nehodě. **Správa železnic, tedy provozovatel dráhy, je** podle § 22 odst. 1 písmene a) zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., v platném znění v době vážné nehody i nyní, **povinen: Provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.**

Zajímavé je, že nikdo z uvedených vyšetřovatelů nepostřehl nebo spíš nechtěl, že druhá staniční kolej byla značně zanedbána, i když **papírově bylo vše v pořádku** v souladu s předpisy. **Jak mohl pochůzkář při osobní pochůzce 4. 9. 2020 uvést stav druhé staniční koleje „Bez závad“?** Vždyť nemohl vidět stav pražců a drobného kolejiva. Vzrůstem trávy byl přece silně narušen spodní průjezdný průřez, který stanovuje povolený přesah 55 mm nad temeno kolejnice. Dále norma stanoví i volný prostor těsně u kolejnic. **Průjezdný průřez vymezuje volný prostor pro bezpečný průjezd vozidel** a je stanoven ČSN 736320. Vyšetřovatelé (cca v 9:30 h) prováděli měření výšky travního porostu ve druhé koleji. Sice to bylo až po jeho částečném ušlapání několika lidmi v oranžových oblecích, kteří v rojnici předtím procházeli uvedenou kolej (asi tam něco ztratili a hledali to?), ale i tak naměřili vzrůst trávy 10 až 15 cm. Vždyť vyšetřovatelům muselo být evidentně jasné, že údržba a prohlídky kolejiště se prováděly formálně! Fotografie HZS Plzeňského kraje, které zde přetiskujeme, dokazují, že tráva byla vyšší, než uvedli vyšetřovatelé ve zprávě.

Dále se nikdo mj. nepozastavil nad rozdílem sklonových poměrů ve stanici. Ve staničním řádu je uveden nejnepříznivější spád na všech kolejích 3,30 ‰. Po nehodě železniční geodezie naměřila na druhé koleji spád 3,647 ‰. Není to sice velký rozdíl, který by měl na nehodu vliv, ale údaj je to odlišný. U strojvedoucích se zkoumá každý detail, ale u SŽ tomu tak zřejmě není.

„Obdivuhodný“ je také závěr vyšetřovatelů, že se strojvedoucí mohl s adhezními podmínkami koleje seznámit při předchozí jízdě s vlakem 17545 v opačném směru, prý za obdobných klimatických podmínek. Ty podmínky mohly být ale přeci jiné. Slunce v tu dobu na kolej nesvítilo a teplota tam byla určitě jiná než v 7 hodin ráno. Vyšetřovatelé z místa nehody neznají skutečný stav teploty, protože výpravčí se o to nezajímají a neevidují teplotu vzduchu a stav počasí jako kdysi. Data o počasí zjišťovali vyšetřovatelé z meteorologické stanice v Domažlicích, která je cca 10 km od místa srážky a v jiné nadmořské výšce. Rosný bod ve zprávě uveden nebyl, ale údajná vlhkost vzduchu prý měla být 90 %.

Také je zvláštní, že vyšetřovatelé tvrdí, že strojvedoucí nepískoval a že pískovací zařízení na motorovém voze bylo v pořádku. Na kolejnicích se sice našlo malé množství písku, ale údajně není prokazatelně jisté, že pochází ze zásobníku uvedeného MV. Ve zprávě se však nepíše, kdy naposled a s jakým výsledkem byl měřen průtok písku. Jak se může strojvedoucí bránit, když vyšetřování z velké části provedla Správa železnic, která ani částečně nepřiznala vinu za špatný stav pojížděné koleje a odpovědnost za MU uzavřela na strojvedoucího? Ostatní zprávy jsou napsané jak přes kopírák? **Proč druhý den po nehodě byla kolej řádně vyčištěna? Nebylo právě to náhodou přiznáním viny za nehodu?** Z jakého důvodu nebyla provedena rekonstrukce nehody? Možná by se zjistilo, že strojvedoucí Jaroslav K. nebude až tak velkým viníkem, jak je prezentováno.

U Okresního soudu v Domažlicích vypovídali mj. tři strojvedoucí ČDC a jeden strojvedoucí instruktor ČD, kteří soudu potvrdili, že stav druhé staniční koleje byl v rozporu s předpisy. Jeden z nich tam řekl, že o špatném stavu koleje informoval ústně výpravčího, když mu tam souprava manipulačního vlaku brzdila smykem kvůli špatné adhezi. (Výpravčí si to bohužel již nepamatuje, protože žádné opatření neučinil.) Další strojvedoucí vypověděl, že to tam vypadalo jak někde na zanedbané vlečce, že kolej nebyla způsobilá provozu. Všichni strojvedoucí se však nezávisle shodli, že kdyby druhá kolej byla v řádném stavu, tak by vlak i při vyšší vjezdové rychlosti bezpečně ve Kdyni zastavil. Základní organizace FSČR Klatovy poslala soudu dopis se svým stanoviskem k trestnímu řízení, kde poukázala na nedostatky ve vyšetřování a také vyjádřila nesouhlas s trestním obviněním jejich kolegy, kterému hrozí až 8 let vězení.

Podle stanoviska Správy železnic bylo kolejiště bez závad. Vidíte ale ten rozdíl, jak se proměnilo dva dny po nehodě, kdy bylo vyčištěno? (foto: Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje a archiv J. Otta)

A je zde zcela na místě uvést ještě kritickou poznámku týkající se přístupu Českých drah coby zaměstnavatele našeho kolegy Jaroslava K. Za nehoráznost můžeme považovat skutečnost, že při pravidelném školení dostali školaři z DVI úkol, aby nás seznámili s tím, že na základě šetření Správy železnic je viníkem pouze strojvedoucí. A stalo se tak, aniž by ČD vyčkaly rozhodnutí Drážní inspekce či aniž by jakkoliv samy hájily svého zaměstnance! To naopak u provozovatele dráhy se umí postavit za své lidi a svést tak veškerou vinu ve vyšetřování MU na někoho jiného.

Myslím si, a nejen já, že obžaloba se při tak závažné nehodě unáhlila, že nepočkala na závěry Drážní inspekce. Věříme ovšem, že soudní senát bude objektivní, zohlední v těchto dnech již zveřejněnou závěrečnou zprávu DI (ZZ), zejména pokud jde o stav kolejiště, vezme v úvahu výpovědi všech svědků z místa nehody, přehodnotí na základě toho dříve předložené vyšetřovací zprávy a hlavně pak spravedlivě rozhodne. Soudní spis obsahuje více jak 1 200 stran. Další, v pořadí již třetí jednání bylo stanoveno na 20. prosince 2021 v 8:30 hodin.

S použitím vyšetřovacích zpráv a soudních výpovědí zpracoval Jaromír Ott, předseda ZO FSČR Plzeň a přímý účastník MU.

Poznámka na závěr: Po zaslání tohoto článku redakci Zájmů strojvůdce vydala 29. 11. 2021 Drážní inspekce závěrečnou zprávu z vyšetřování. K analýze a rozporným pasážím v ZZ se vrátíme v následujícím článku, který vyjde v lednovém dvojčísle našeho periodika.

Penzista vzpomíná: Sběrač

Asi každý strojvedoucí elektrické trakce má nějakou tu zkušenost se závadou na sběračích. Ať je to třeba jen namotané laníčko, nebo vyštíplá hrana na smykadle. Jednoznačně nejhorší je sběrač poškodit či rovnou sundat ze střechy. A když je to vlastní vinou, kupříkladu nějaké to zapomenutí stáhnout, tak je to poměrně drahá legrace. Třeba na Vectronu to leze do statisíců.

Já osobně sundal sběrač ze střechy jen jednou a nebylo to mojí vinou. Poprvé jsem u toho byl ještě jako pomocník. Tehdy se vylomil uhlík z obložení smykadla a trolejový drát se zasekl o měděný pásek na konci smykadla, celý sběrač se následně vytrhl z izolátorů a ve zvednutém stavu pak následně propojil trolej do střechy lokomotivy. Následoval pekelný ohňostroj, trolej se přepálila a spadla na obě strany, neboť jsme se trefili zrovna na křížení trolejí. Dvakrát jsem také měl poškozené smykadlo vlivem závady na trolleji. Namotaná laníčka a vyštíplé hrany jdou u mne do desítek případů.

Ale abych se vrátil k tomu případu utržení sběrače. Stalo se to 22. srpna 2012 kolem páté ráno. Dělal jsem ranní osobák 6800 do Kadaně na lokomotivě „Peršing“ 162 020. Už když jsem stál na hlavním v Ústí nad Labem, tak stále vypadávalo napětí, snad už popáté. Po odjezdu to bylo dobré, ale na „západním“ po zastavení zase výpadek. Ještě jsem si říkal, co s tím napětím pořád dělají. Po odjezdu ze „západního“ to šlo až za lávku na „vnějším“ u depa. Tam se silně zablesklo a jen jsem viděl, jak se hodně rozkmitala trolej. A když říkám hodně, tak opravdu hodně, ta lítala úplně ze strany na stranu, takže jsem bouchnul do červeného tlačítka pro vypnutí hlavního vypínače a zavedl rychlobrzdu.

Než vlak úplně zastavil, jen jsem bezmocně pozoroval, jak pěkně tu trolej „čechrám“. Těsně před zastavením se ještě ze střechy ozvala rána, jako tečka na konci děje. S obavou jsem otevřel dveře a koukl nahoru na střechu. Ze zadního sběrače zbyl jen rám a spodní vzpěra, která trčela nahoru jako vztyčená pěst soudruhů dělníků proti kapitalistům na agitačních plakátech v minulých dobách.

Horní vzpěra i se smykadlem byla pryč a do toho se ještě pohupoval trolejový drát, který zůstal v celku a nespadl. Nosné lano a držáky troleje byly všelijak zohýbané. *„Dobrá práce, Zdendo!“* řekl jsem si a už jsem se zase viděl u psaní protokolů. A také komplikaci ve směně, jelikož jsem měl z Kadaně potom jet až do Kolína.

Nahlásil jsem událost výpravčímu a taky do depa v Děčíně. Strojmistr mi potutelně popřál pevné nervy, jelikož nehodovou pohotovost má dnes přednosta depa a zcela určitě tam vyrazí.

Jako kdyby jedno neštěstí nestačilo. Zhruba za čtvrt hodiny přišli k mašině dva zástupci elektroúseku. Aniž bych cokoliv řekl, hned spustili, že je to jejich vina a berou to na sebe. U depa totiž praskl na sloupu izolátor, prověsilo se příčné nosné lano, smykadlo mého sběrače od něho dostalo facku, až se zkroutilo, a já se podvlékl smykadlem nad trolejový drát, takže jsem jel smykadlem místo zespoda drátu ze shora. A cestou tak ničil laníčka, závěsky, držáky a také ohnul ramena konzol. Ale trolej se nepřetrhla, což pánové kvitovali s pochvalou.

Mezitím byl zastaven motorový vůz od Bílinky u mého prvního vozu a asi čtyři cestující do něj přestoupili a byli odvezeni zpět na západní nádraží. Přijel i pohotovostní motorový vůz trolejářů s montéry. Potom přišel ten okamžik, kdy se dostavil přednosta coby vyšetřující orgán za depo. Už jen to, že přišel v bílé košili, zatímco my všichni jsme měli oranžové bezpečnostní vesty, mě trochu zarazilo. Nechal si ode mne událost vysvětlit a pak mi lehce naznačil, že je to asi moje vina. Nemůžu říci, že by mne tím nezaskočil. Čekal jsem všechno, ale tohle ne. Vždycky jsem viděl snahu depských vyšetřováků, aby vina nebyla hlavně na depo. A když to nebylo tak úplně jednoznačné, tak chtěli fírovi i nějak pomoci.

Ale tak už to na dráze chodí, na prvním místě je viník vždy fíra. Nevím, jak k tomu dospěl, ale řekl jsem mu znova, že tady už byli od elektroúseku a vinu berou na sebe, že tam byla technická závada na troleji. Nechal to bez odpovědi a pak řekl: *„A kde je ten zbytek sběrače?“* Řekl jsem, že u prvního vozu,

Pokračování na str. 4

Upozornění čtenářům

První vydání časopisu Zájmy strojvůdce v příštím roce pro vás bude z technických důvodů připraveno jako **šestistránkové dvojčíslo 1-2/2022**. Zveřejněno v elektronické podobě na webových stránkách *www.fscr.cz* a zároveň v tištěné podobě expedováno do všech našich základních organizací bude **v závěru měsíce ledna**.

Nová kniha J. Schröttera

V závěru tohoto roku vyšla další zajímavá kniha o železnici, nazvaná **Železniční nehody, řízení a zabezpečení**. Publikace autorské trojice Josef Schrötter, Petr Lapáček a Bohuslav Fultner mapuje železniční nehody u nás i ve světě a popisuje vývoj systémů řízení a zabezpečení železnice od roku 1825 až do současnosti. Jednotlivé kapitoly zahrnují vždy dvacetileté období a jsou opět doprovázeny nádhernými ilustracemi malíře Bohuslava Fultnera. Při popisu jednotlivých železničních nehod jsou rozebrány všechny faktory a okolnosti, které k nehodě vedly, a poukazují rovněž na to, že řada chyb se bohužel neustále opakuje.

Kniha je z produkce nakladatelství CPress a je k dostání nejen u knihkupců, ale i v *eshop@albatrosmedia.cz* nebo na *www.albatrosmedia.cz*

Staňte se literáty na trati

Literární skupina ČZS FISAIC vyhlásila již devátý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati. I tentokrát budou knihy dvě: **„Příběhy grafikonu“** a **„Poezie grafikonu“**. Vaším úkolem je dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Další informace získáte na: ***http://obecspisovatelu.blogspot.com/***, na e-mailové adrese: ***frantisek.tylsar@seznam.cz*** nebo na tel. čísle **+420 776 58 2331**.

Obdivuhodný sportovní výkon kolegy Tomáše Bělíka

O letošním obdivuhodném sportovním výkonu jednoho z našich kolegů redakci Zájmů strojvůdce informoval místopředseda základní organizace Federace strojvůdců Frýdek-Místek Aleš Bartolom. K souboru fotografií, z nichž jednu zde zveřejňujeme, uvedl:

*„Začátkem měsíce července se uskutečnil cyklistický závod 1000 mil Českem, jehož se zúčastnil i člen naší základní organizace, strojvedoucí, pan **Tomáš Bělík**. Mimořádně fyzicky náročné sportovní akce se účastnilo 150 závodníků a Tomáš skončil na 46. místě.*

Do cíle dorazil za 16 dnů, 5 hodin a 16 minut. A jak nám sám posléze řekl, závod si „užíval“ i přesto, že jen asi 50 kilometrů z celé trasy 1781 km bylo vedeno po silnici a zbytek byl naopak v těžkém terénu, a to až extrémně náročném, kdy se kolo muselo nést.

O Tomášově účasti v tomto závodě nejprve vědělo jen pár kolegů. Drželi jsme mu palce a věřili, že to ve zdraví zvládne. Dopadlo to výborně a celá naše frýdecko-místecká ZO mu nejen blahopřeje, ale i děkuje za perfektní reprezentaci.“

Poznámka redakce: Pokud se o závodu, který má oficiální název 1000 Miles Adventure a probíhá pod hesly „Non-stop závod vlastní silou bez zabezpečení“ aneb „Dobrodružství, které jinde nezažiješ!“ chcete dozvědět další informace, můžete navštívit jeho webové stránky *https://www.1000miles.cz/*

Společenská rubrika

Třetího listopadu tohoto roku oslavil své šedesáté narozeniny kasičkový strojvůdce krkonošské magistrály, pan kolega **Vladimír Mejvald**. Pevné zdraví a ještě do mnoha dalších let jen to nejlepší mu přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Trutnov. Brutus

***

Druhého prosince se dožil krásných 55 let náš karlovarský kolega **Vilém Čuda**, strojvedoucí Cargo karlovarských manipuláků. Vildo, vše nejlepší, hlavně zdraví a pohodu Ti přejí kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Karlovy Vary.

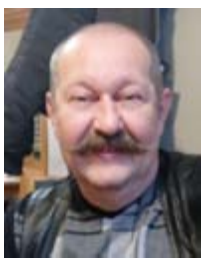
***

V závěru roku 2021 oslaví své šedesátiny náš kolega, člen základní organizace Federace strojvůdců Pardubice, pan **Luboš Dubský**. Přejeme mu do dalších let mnoho zdraví, štěstí a osobní pohody v práci i osobním životě.

***

Podzimní měsíce jsou významné pro naše dva kolegy, neboť v nich slaví významná životní jubilea. První oslavenec, pan **Miloš Červa**, bývalý strojvedoucí a člen základní organizace Federace strojvůdců Turnov 28. září oslavil 70 let od svého narození. Osmého listopadu ho následoval pan **Václav Hlavatý**, kterého všichni známe jako poctivého a obětavého strojvedoucího ČD Cargo a který oslavil své šedesátiny. Oběma našim kamarádům přejí hlavně spoustu tolik potřebného zdraví, ale dále také neméně štěstí a životní pohody do dalších let kolegové a spolupracovníci z Turnova.

***



Dne 23. listopadu oslavil v plné svěžesti a dobré náladě své šedesáté narozeniny jilemnický strojvůdce, šéf místního pracoviště a předseda revizní komise základní organizace Federace strojvůdců Trutnov, pan kolega **Vladimír** „Machíno“ **Machek**. Ať mu zdraví slouží a život ho těší, přejí trutnovští kolegové. Brutus

***

Dne 14. ledna 2022 oslaví své první 50. narozeniny kolega **Jaroslav Svoboda** (ČD Cargo) a poté 23. ledna své 65. narozeniny kolega **Pavel Kejzlar**, strojvedoucí Českých drah. Oslavencům k jejich životním výročím srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové

V prosincových dnech oslavili svá jubilea kolegové ze ZO Federace strojvůdců Česká Třebová: 15. 12. pětapadesát let **Vladislav Vrátný** (ČD Cargo) a 17. 12. svou krásnou metu 60 let **Jiří Chudíček** (ČD Cargo). Oběma jubilantům srdečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě. Výbor a členové českotřebovské základní organizace FSČR.

***

Dne 22. prosince oslavil své sedmdesáté narozeniny kolega **Josef Trnka**, člen základní organizace Kolín. K tomuto významnému výročí mu blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové kolínské ZO Federace strojvůdců

Radku, děkujeme!

S koncem letošního roku odchází na zasloužený odpočinek strojvedoucí Českých drah, OŘOD - Východ, Středisko lokomotivních čet Brno hl. n., kolega **Radoslav Ondráček**. Stává se tak po osmatřiceti letech služby, nejprve u ČSD, posléze Českých drah.

Začínal v Rušňovém depu Trenčianská Teplá a odtud přešel do Brna, kde pak strávil svá další služební léta. V jedné službě, i když se její jména v rámci různých reorganizací často měnila. Nejprve lokomotivní depo Brno dolní, později DKV, po něm OCP - Východ a nyní Oblastní ředitelství osobní dopravy Východ. Většina lokomotiv motorové i elektrické trakce, na kterých jezdil v průběhu doby, byla v provozu již v době jeho nástupu k ČSD a vydržela dodnes. Jen elektrické jednotky ř. 660 InterPanter, na kterých slouží poslední léta, jsou již z jiné generace. Vedle strojvůdcovské profese dlouhá léta zastupoval i strojmistry. Bohaté provozní zkušenosti ochotně a rád předává svým mladým kolegům.

Radek se hned po obnovení strojvůdcovských odborů zapojil aktivně do jejich činnosti. Devět let byl předsedou základní organizace FSČR Brno dolní a šest let jejím místopředsedou. Dlouhá léta působil jako člen a místopředseda redakční rady Zájmů strojvůdce. Věnuje se i předpisové problematice, zejména dopravním a návěstním předpisům.

Jeden z dlouhé řady moudrých Římanů, významný básník Ovidius Naso, Publius (43 př. n. l. až 18 n. l.) v díle Umění milovat napsal: *„Snažme se užívat času, vždyť čas tak překotně míjí.“* Myslím, že Radek se touto starou moudrostí řídí. Do mnoha dalších let mu přejeme pevné zdraví, rodinnou pohodu a veselou mysl. Ať ho neopouští jeho láska k horám, zvláště k Šumavě, a vůbec k mnoha místům naší krásné vlasti. K tomuto přání redakce Zájmů strojvůdce a redakční rady se připojují i kolegové a kamarádi ze ZO FSČR Brno dolní.

Radku, děkujeme!

Za redakci a redakční radu
Zájmů strojvůdce Vladimír Selucký

Cestování na Slovensko

Dokončení ze str. 2

a 242/243 po uhrazení SC příplatku (aufpreis) ve výši *8 EUR (TK 98)* v 1. i 2. vozové třídě;
● použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě a zakoupení povinné místenky platné pro část cesty na území Slovenska.

Při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazy pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky poskytované podle předpisu ČD Ok 9.

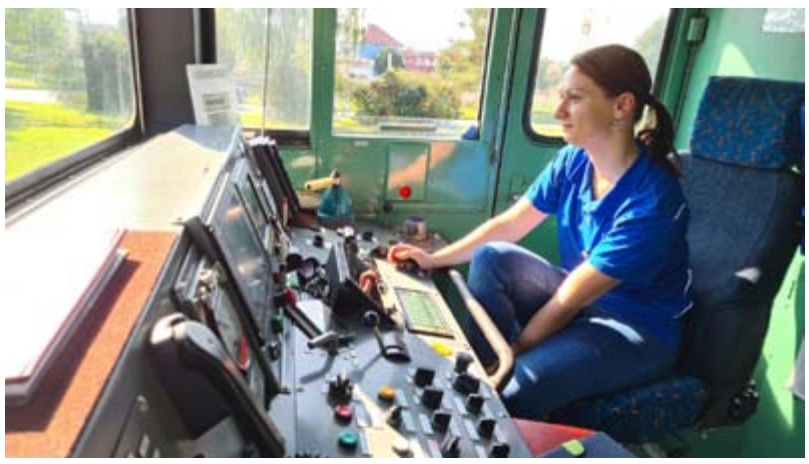
Upozorňujeme všechny držitele In Karty, že časový doplatek do 1. třídy vozové zakoupený dle tarifu TR 10 neplatí pro přepravu v 1. vozové třídě vlaků cizích železničních správ, včetně Slovenska.

Před jízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel In Karty s aplikací železniční průkazka v evidenci jízdních výhod, **zda má jeho In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čipu karty.**

Kontrolu aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách ***http://www.cd.cz***.

Kompletní informace naleznete v pokynu „Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD, a.s. a ZSSK, a.s. pro rok 2022“ (č.j. 1647/2021-O10, ze dne 7. 12. 2021), který je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

-šp-



Již druhým rokem pracuje v provozní jednotce ČD Veselí nad Moravou kolegyně strojvedoucí Erika Popovská, členka místní základní organizace Federace strojvůdců České republiky. Svoji strojvůdcovskou profesi vykonává nejen na motorových vozech řady 810, 814, 854 a 842, ale v neposlední řadě i na lokomotivách řad 714, 799, 754 a 750.7. Můžete ji tak vidět za řízením na stanovištích hnacích vozidel provozovaných Českými drahami na tratích Staré Město u Uherského Hradiště–Brno, Staré Město–Luhačovice, Hodonín–Velká nad Veličkou, Bzenec–Moravský Písek, Otrokovice–Zlín a Hodonín–Břeclav. Na snímku Libora Poláčka, pořízeném 25. září, je na stroji 754 075-0 v čele vlaku R 885 Slovácký expres do Luhačovic

Penzista vzpomíná: Sběrač

Dokončení ze str. 3

vedle tratě. Chtěl to vidět, a tak jsme tam šli. Prohlédl to a povídá: *„Tak to naložte na zadní stanoviště, ať se to dostane do Děčína!“* Na to jsem mu řekl, že jistě, ale sám to tam nedám. Je to těžké a na mašinu je to vysoko, jestli mi tedy pomůže. Řekl, že ještě něco zkusí a odešel. Přišel za pět minut a řekl, že to zařídil u trolejářů, že jedou stejně do Děčína, a tak to do depa přivezou. Pak si sepsal moje iniciály a už jsem ho neviděl.

Potom se dostavili elektromontéři s tím, že se musí dostat na střechu lokomotivy, takže jsem jim umožnil výstup poklopem ve střeše lokomotivy. Přidrátovali zbytky sběrače k rámu, prohlédli si střechu a potvrdili mi, že kromě sběrače nedošlo k žádnému dalšímu poškození. Dostavil se i zástupce Drážní inspekce. Dostal jsem klasicky dýchnout na test alkoholu, sepsal se mnou protokol o mimořádné události a také se mě zeptal, kde je zástupce depa. Jenže zástupce depa už jaksi na místě nebyl a odjel.

Dál to zkrátím s tím, že mne odtáhli, lokomotivu jsem odstavil, vzal si jinou a odjel s rychlíkem do Kolína. Zhruba po týdnu jsem šel za naší paní vedoucí a ptám se jí, jestli z Děčína už něco nepřišlo, že jsem ještě nesepsal protokol o mimořádné události. Paní Josefa tedy volala do Děčína a zjistila, že se na to poněkud pozapomnělo, ale že pan přednosta už posílá mailem předem předepsaný protokol jenom k vyplnění. Když to přišlo, paní vedoucí dokument vytiskla s tím, že se to jen doplní a podepíše. Vzal jsem to do ruky a čtu: *„Při jízdě k zastávce Bílina-Kyselka jsem u kolejí spatřil osobu, která náhle vstoupila do kolejí. Použil jsem rychlobrzdu, ale došlo k usmrcení!“* Takže říkám: *„Proboha, co to je, vždyť já jsem jen utrhl sběrač, já nikoho nepřejel!“* Takže znova telefonát do Děčína. Pan přednosta se spletl a poslal něco jiného, takže to prý máme sepsat sami a poslat mu to. Dál to nekomentuji. Ústečáci a hlavně Děčíňáci ale jistě vědí svoje.

Ještě jen tak na konec příhodičku s trolejí, když už o tom píši. Jednou jsem dodělával konec šichty v depu a strojmistr povídá: *„Běžte s Jardou F. pro dva Peršinky na koleji 205 a přivezte je dolů do údržby!“* Tak jsme šli a po příchodu na místo zjistili, že před první mašinou se utrhlo laníčko od nosného lana a z troleje visí dolů do profilu. Jarda už pospíchal domů, a tak mi říká: *„Já s mašinou pojedu hodně pomalu a ty se koukej, jestli to vyjde a já to zkusím podjet, ať se nezdržujeme!“* Takže to nahodil a jel hodně pomalu k tomu laníčku. Pozorně jsem sledoval, jak to minulo přední stažený sběrač a už se to přibližovalo k brzdovému odporníku, který tvoří na střeše takový hrb. Už jsem jasně viděl, že to nevyjde snad o 10 centimetrů, takže jsem Jardu zastavil a koukal jsem na to laníčko. V ten moment zafoukal nezbedný větříček, laníčko se zhouplo a škrtlo o ten hrb. Následovala dělová rána s oslňujícím bleskem a já jsem dobrých pět minut měl v očích jen svítící kola, jako kdybych koukal při svářeni přímo do elektrody. Laníčko se u trolejového drátu upálilo a spadlo na střechu, takže cesta už byla volná...To je snad vše. Přeji vám klidné šichty…

Zdeněk Sedlák
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem

Horní vzpěra i se smykadlem byla pryč... Foto: Zdeněk Sedlák

Poslední rozloučení

Dne 15. listopadu 2021 zemřel po zdlouhavé nemoci ve věku nedožitých osmdesáti let jilemnický strojvůdce na penzi, náš kolega, pan **Antonín Hájek**.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Za trutnovské kolegy a bývalé spolupracovníky Brutus

***

S lítostí a smutkem na duši dáváme na vědomí, že nás 1. prosince 2021 opustil ve věku 74 let náš prima kolega, trutnovský strojvůdce na penzi, pan **Jaroslav Turek**. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Fotografie byla pořízena 18. dubna 2009 v Jaroměři.

Za Krakonošovo Brutus

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