● Snížit počet mimořádných událostí na železnici nelze jen represemi, aniž by byly řešeny možné příčiny nehod ... str. 1 ● Víte vlastně, kdo vás zastupuje? ... str. 2 ● Přejezdy – trvalá hrozba ... str. 2 ● Problémům je lépe raději předcházet ... str. 2 ● Loučení našich kolegů se strojvůdcovskou profesí a službou na dráze ... str. 2, 3 a 4 ● Kulaté jubileum trati na jižní Moravě ... str. 3 ● Nečekaný a hlavně nezvaný noční návštěvník ... str. 3 ● Nespouštěj oči z trati ... str. 4 ● Ukázka z knihy Záchranná brzda ... str. 4 ●

číslo 2
31. ledna 2021
ročník 74

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Stav částečné nezaměstnanosti pokračuje

Vedení akciové společnosti České dráhy na jednání dne 6. ledna projednalo společně se zástupci odborových organizací podmínky prodloužení stavu částečné nezaměstnanosti.

Vzhledem k pokračování omezené poptávky po službách železničních dopravců není schopen zaměstnavatel zcela či zčásti přidělovat zaměstnancům práci i v následujícím období.

V projednaném dokumentu se uvádí: *„Pro zajištění kontinuity předchozích opatření a na základě ustanovení bodu 5.2.7. PKS na rok 2021 náleží Dotčeným zaměstnancům v době trvání částečné nezaměstnanosti v období od* ***1. ledna do 31. ledna t. r. náhrada mzdy ve výši 80 % průměrného výdělku a v období od 1. února do 31. března t. r. 70 % průměrného výdělku Dotčeného zaměstnance.***

Zaměstnavatel se zavazuje společně s usilováním o zajištění finanční podpory ze strany orgánů veřejné moci ve spolupráci s odborovými organizacemi i o případné čerpání překážky v práci z důvodu částečné nezaměstnanosti tak, aby výkon práce v rámci fondu stanovené pracovní doby za zúčtovací období nepoklesl pod 20 %, pokud se Dotčený zaměstnanec nedohodne se zaměstnavatelem jinak."

Představenstvo společnosti následně tuto dohodu s odborovými organizacemi schválilo.

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců České republiky

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

Vyhlášeny volby do prezidia a ústřední revizní komise FSČR

Na základě Stanov Federace strojvůdců České republiky a Volebního řádu FSČR se budou letos v březnu **konat volby do prezidia FSČR a ústřední revizní komise** naší profesní odborové organizace.

Prezidium FSČR o vyhlášení **voleb, které se uskuteční 25. března 2021**, již informovalo dopisem adresovaným do všech základních organizací. Kolegové v ZO při této příležitosti obdrželi rovněž dvojici závazných formulářů, které jsou připraveny pro případ kandidatury do prezidia a ÚRK FSČR.

Příjem kandidatur na člena prezidia – zástupce oblasti FSČR, prezidenta FSČR, člena ÚRK a předsedy ÚRK je zahájen **od 25. ledna 2021**. Ve volbách mohou kandidovat všichni členové naší samostatné profesní odborové organizace s hlasem rozhodujícím, a to za splnění podmínek daných stanovami a volebním řádem FSČR, a sice prostřednictvím formulářů, jež byly vydány k těmto volbám.

Písemné kandidatury se všemi stanovenými povinnými přílohami (jsou uvedeny v závěru formulářů) musí být doručeny na prezidium FSČR do **11. března 2021**, který je **dnem uzávěrky kandidatur**. Podle ustanovení platného volebního řádu nebude brán zřetel na kandidatury, které budou doručeny po tomto datu. Kompletní písemné kandidatury je tedy nutno včas dodat na adresu: **Prezidium FSČR, Jana Želivského 2200/2, 130 00 Praha** (k rukám analytika PhDr. Miloslava Pykala).

Seznam kandidátů splňujících podmínky stanovené Volebním řádem Federace strojvůdců ČR po zde uvedené uzávěrce vyhlásí volební komise.

K již pevně stanovenému datu voleb, kterým bude 25. březen 2021, je ovšem ještě nutno zdůraznit, že způsob, čas a místo vlastního konání voleb určí prezidium FSČR podle aktuálního stavu epidemiologické situace v České republice.

Kandidáti mají i v těchto volbách možnost představit se všem našim kolegům taktéž prostřednictvím Zájmů strojvůdce. Případní zájemci k tomu dostanou prostor v **čísle 5/2021** našeho časopisu, **vycházejícím 15. března**. Vzhledem k výrobním lhůtám k tomu musí texty svých příspěvků dodat na adresu redakce nejpozději do konce měsíce února, a to nejlépe v elektronické podobě na e-mailové adresy ***zajmystrojvudce@fscr.cz*** respektive ***Polacek@fscr.cd.cz***.

Redakce ZS a tiskové centrum FSČR

Nekončící cesta ke spravedlnosti

Ve čtvrtek 4. února 2021 uplyne sedm let od mimořádné události, ke které došlo v roce 2014, přesně v 6.28 hod. v km 25,155 trati Šumperk–Krnov v úseku mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a žst Jindřichov ve Slezsku. Spěšný vlak č. 1661 jedoucí z Lipové Lázní do Ostravy-Svinova v sestavě řídící vůz řady 943 – vlož. vůz ř. 043 a motorový vůz ř. 843.024-1 najel v uvedeném místě na tři spadlé duby a vykolejil oběma nápravami předního podvozku řídícího vozu. Strojvedoucí nebyl zpraven rozkazem „V" podle článku č. 4107 předpisu provozovatele dráhy D1. Při MU nebyl naštěstí nikdo zraněn, dopravci České dráhy vznikla škoda ve výši 1 114 410 Kč. Náhradu této škody dopravce požadoval od provozovatele dráhy, tehdy SŽDC, s. o. To však provozovatel dráhy odmítl.

Případ nakonec skončil v r. 2017 u Obvodního soudu pro Prahu 1, kde ČD žalovaly SŽDC o zaplacení výše uvedené částky. Soud prvního stupně žalobu zamítl s poukazem na tzv. **liberační důvody**, které bylo nutno dle názoru soudu v daném případě zohlednit. Ke stejnému rozhodnutí dospěl i odvolací Městský soud v Praze v roce 2019. A nakonec také Nejvyšší soud České republiky v Brně, když rozhodnutím ze dne 30. září 2020 odmítl dovolání Českých drah.

Co jsou liberační důvody? Liberace je pojmenování právního stavu, který umožňuje zproštění objektivní odpovědnosti, například za způsobenou škodu. Pokud ovšem žalovaná strana prokáže, že vzniku škody nebylo možno zabránit ani při vykonání maximálního úsilí, které je možno v dané situaci požadovat.

Situace umožňující použití liberačních důvodů vysvětlených v předchozím odstavci však objektivně nenastala. To vyplývá zcela jednoznačně ze závěrů vyšetřování Drážní inspekce, jejíž velmi pečlivě zpracovaná Závěrečná zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události č.j. 6 - 373/2014/DI ze dne 1. 9. 2014 vyčerpávajícím způsobem usvědčuje provozovatele dráhy z porušení právních předpisů. Tato ZZ je veřejně přístupná na webových stránkách Drážní inspekce ***www.dicr.cz*** v oddíle Mimořádné události a závěrečné zprávy v ročníku 2014. Drážní inspekce mimo jiné konstatovala, že ***„... provozovatel dráhy si byl vědom rizika možného pádu dřeviny (stromu) na dráhu...a tato rizika toleroval... Dráhu do doby vzniku MU vědomě provozoval s rizikem možného pádu nadzemních částí dřevin na dráhu nebo na projíždějící drážní vozidla..."*** Při šetření této MU Drážní inspekce konstatovala porušení těchto právních předpisů, platných v době vzniku předmětné MU: § 22 odst. 1, písm. a) a § 22 odst. 2 písm. d) zákona o dráhách, § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. (Dopravní řád drah), článků 49, 50 a 56 vnitřního předpisu SŽDC S4 a článků 17, 19 a 26 Metodického pokynu SŽDC č. j. S 34873/11-OP.

Už jen ze zde citovaného jasně vyplývá, že v tomto konkrétním případě nebyly ze strany provozovatele dráhy (SŽDC) naplněny liberační důvody. Provozovatel dráhy ani zdaleka nevynaložil veškeré úsilí směřující k zabránění vzniku mimořádné události a následné škody.

Podle článku 90 Ústavy České republiky jsou soudy povolány k tomu, aby zákonem stanoveným způsobem poskytovaly ochranu právům. V popisovaném případě soudy nevzaly v úvahu obsah čtyřicetidvou stránkové Závěrečné zprávy DI č. j. 6- 373/2014/DI, jako odborného státního orgánu vyšetřujícího příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě.

Je přinejmenším smutné, že některá soudní rozhodnutí nepřispívají k posilování právního vědomí nejen občanů, kteří nemají odborné právní vzdělání, ale naopak zcela oprávněně v jejich řadách vyvolávají pocit elementární nespravedlnosti, hořkosti a bezmoci dosáhnout

Pokračování na str. 2

Případný sankční systém musí stát na racionálních základech a především se nevymezovat jen vůči jedné profesi

„Sankční systém strojvedoucích" je název pozměňovacího návrhu, kterým by se měl změnit zákon číslo 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Ministerstvo dopravy tento dokument v lednu předložilo k projednání v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky jako sněmovní tisk číslo 912. – Tolik úvodní konstatování k záležitosti, kterou naše profesní odborová organizace považuje za zcela zásadní. Svědčí o tom nejen naše stanoviska předkládaná na úrovni jednání bezpečnostní komise zřízené a pracující po loňské sérii mimořádných událostí na železnici na úrovni ministerstva dopravy, ale i písemné připomínky, jež jsme poslali Odboru drážní dopravy MD ČR. A opomenout samozřejmě nemohu ani naše důležitá jednání průběžně vedená k této věci přímo se zástupci MD ČR, Drážního úřadu, Drážní inspekce anebo s představiteli sněmovního Hospodářského výboru Parlamentu ČR.

Připomínám to proto, že obsah návrhu, jak je nyní předkládán ve sněmovním tisku, prozatím ani zdaleka neodpovídá tomu, co jsme pro smysluplné zpracování dokumentu, který je zvláště pro strojvedoucí tak mimořádně citlivý, udělali anebo ještě jsme připraveni vykonat. **Především zdůrazňuji, že je pro nás nepřijatelné, že k zákonodárcům se nyní již dostal návrh, který prozatím nezohlednil to, nač jsme své partnery při našich jednáních předem upozorňovali a o co jsme je žádali.**

Ostatně jak jsme s politováním zjistili, zvláště ve finální fázi přípravy dokumentu k tomu už ani nemohlo dojít. Na předložení svých písemných připomínek k návrhu doručenému nám v elektronické podobě jsme totiž dostali jen necelých čtyřiadvacet hodin, a navíc se tak stalo až v době, kdy resort dopravy dokument už jen urychleně dokončoval. Je tedy zcela namístě, abychom zde konkrétně uvedli alespoň některé z připomínek, jež jsou zahrnuty do obsahu našeho stanoviska. Vzhledem k jeho značnému rozsahu zde bohužel nelze uvést vše.

Návrh zcela nesystémově řeší nahodilý výskyt mimořádných událostí represí, nikoliv prevencí. Je snad už dostatečně známo, že represe mohou ovlivnit chování adresátů právní normy u úmyslných činů, nikoliv u činů nedbalostních. Doposud nebyl v mimořádných událostech na železnici shledán žádný systém, pravidlo, podle kterého by bylo možno určit, za jakých podmínek je zvýšená pravděpodobnost vzniku mimořádné události. Zásadně však nebyla zaznamenána mimořádná událost, u níž by důvodem jejího vzniku bylo úmyslné jednání strojvedoucího, výpravčího, dispečera, posunovače nebo jiné osoby zúčastněné na řízení a provozování dráhy nebo drážní dopravy.

V současné době se pracuje na novelizaci nařízení vlády č. 589/2006 Sb., ve které se mají řešit právě otázky délky směn zaměstnanců drážní dopravy, jejich odpočinky tak, aby došlo k vytvoření bezpečnějšího prostředí a umožnění lepšího a kvalitnějšího výkonu této profese. **Stále se také vede rozsáhlá diskuze k oblasti předpisové, kterou FSČR i nadále považuje za jeden ze spouštěcích mechanismů nehodových událostí, a dohoda v této oblasti je zatím v nedohlednu.**

Bezpečnostní komise jak na úrovni MD ČR, tak u zaměstnavatelů ČD a ČD Cargo teprve hledá způsoby, jak lze zkvalitnit výcvik, zlepšit informovanost v aktuálních dopravních situacích a jak dále zvýšit úroveň technického zabezpečení železničních tratí. Přitom už ve stádiu této diskuze, tedy bez řádného projednání, má být přijato okamžitě rozhodnutí o trestání strojvedoucích, jen jedné skupiny zaměstnanců v celé oblasti dopravy i řízení provozu! A navíc se tak má stát s nezanedbatelnými sankčními pokutami, které do původního návrhu nebyly zahrnuty.

Nelze připustit, aby jediným výsledkem činnosti ve věci omezení počtu mimořádných událostí na dráze byl vznik represivního nástroje, **aniž by zároveň byly řešeny možné příčiny způsobující špatné sociální a pracovní podmínky strojvedoucích a někdy i jejich přetížení z důvodů nevhodné sestavy směn a plnění jiných pracovních povinností**.

Předložený návrh řeší sankce pouze vůči strojvedoucím, avšak celá řada mimořádných událostí se závažnými následky vzniká v důsledku pochybení i dalších zaměstnanců drážní dopravy, např. výpravčích, posunovačů či dispečerů na dálkově řízených tratích.

Nemůžeme souhlasit s navrženou sankcí za projetí návěstidla. Návrh nijak neřeší závažnost projetí návěstidla. Praxe vzniku nehod přitom poměrně často jasně ukazuje, jak snadné je projetí návěstidla při náhlé změně návěsti a jak vlak někdy nelze ubrzdit ve skluzu, k němuž na koleji může dojít i vlivem například lokální námrazy.

Uzákonění sankce zákazu činnosti za opakované projetí návěstidla i finanční sankce do výše přesahující průměrnou mzdu strojvedoucího způsobí pouze problémy v dopravě, protože každý strojvedoucí bude dojíždět k návěstidlu opatrně a v době ztížených adhezních podmínek bude tak jako doposud předpokládat skluz na koleji, ale z důvodu hrozící sankce bude brzdit na vzdálenost mnoha desítek metrů před návěstidlem, aby k němu následně popojížděl nejnižší rychlostí, čímž budou způsobována značná zpoždění v dopravě. Bude tedy následně tento problém řešen vytvořením nové skutkové podstaty, a to jízda nízkou rychlostí?

Navrhovaná novela zákona řeší problematiku pouze úzce, mělo by se tak dít komplexně i s vazbou na tresty zákazu činnosti ukládané soudem. Současná legislativa totiž umožňuje zaměstnavateli rozhodnout o další pracovní činnosti zaměstnance, který byl účastníkem mimořádné události podle vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

K povinnosti strojvedoucího mít u sebe osvědčení k řízení drážního vozidla by měla rovněž být navržena sankce pro dopravce, který takové osvědčení neprodleně nezanesl do systému. Omezilo by to tak dosavadní „beztrestnost" některých dopravců a možnost zahlazovat nedostatky v jejich činnosti.

I když zde uvedený výčet našich výhrad k předloženému návrhu není úplný, je z něho zřejmé, proč s ním Federace strojvůdců České republiky nemůže souhlasit. A za velmi podstatné považujeme rovněž to, že tento proces přípravy „sankčního systému" už ze samé podstaty by ještě neměl být prozatím uzavřenou záležitostí. K tomuto přesvědčení nás vede v neposlední řadě rovněž skutečnost, že předmětem jednání je stále ještě také takzvaný monitoring licencí strojvedoucích (MLS), jenž má být v obecné rovině sice již uveden ve zde zmíněné novele zákona, ovšem detailněji má být uveden v život až novelou následující, na jejíž přípravě se rovněž už pracuje.

Rozhodně taktéž není vhodné řešit zavádění sankcí, aniž by předtím proběhl proces, kdy budou jasně stanoveny povinnosti a kompetence jednotlivých účastníků železničního provozu. Sankční systém by tedy měl být uveden v život až poté, co se podaří dosáhnout konsenzu i v ostatních s touto závažnou problematikou souvisejících oblastech projednávaných bezpečnostní komisí Ministerstva dopravy ČR.

Co k tomu všemu dodat? Naše profesní odborová organizace nemá v úmyslu zpochybňovat budoucí existenci tohoto ani případného jiného sankčního systému. Musí se však především týkat všech zaměstnanců železnice, kteří mohou způsobit závažné problémy v železničním provozu, a tedy nikoliv pouze strojvedoucích. A klíčově důležité je pro nás zejména to, aby každý takový systém byl sestaven na skutečně racionálních základech a byly v něm zohledněny všechny smysluplné argumenty, podněty a připomínky zainteresovaných stran zúčastněných na jednáních, jež by měly vést k potřebné dohodě. V případě „sankčního systému strojvedoucích" se tak prozatím bohužel nestalo, a proto za stávající situace a v nyní předložené podobě by neměl být schválen. K tomuto názoru ostatně dospěla nejen Federace strojvůdců České republiky, ale také většina dalších partnerů, s nimiž o této důležité problematice jednáme.

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců České republiky

Další desetiletá smlouva ČD a Olomouckého kraje

Zástupci Českých drah a Olomouckého kraje podepsali šestého ledna desetiletou smlouvu na zajištění regionální železniční dopravy v Olomouckém kraji. Kontrakt se týká provozního souboru Elektrická síť – střed a nová infrastruktura. Ten zahrnuje celkem sedm tratí v elektrické trakci, a to včetně trati Olomouc–Uničov–Šumperk (č. 290), jež v současnosti prochází elektrizací. Po jejím dokončení půjde o nejmodernější regionální trať v republice, v úseku Olomouc–Uničov budou vlaky jezdit rychlostí až 160 km/h. Díky nákupu téměř tří desítek nových vlaků RegioPanter získá Olomoucký kraj nejmodernější regionální železniční dopravu v republice.

Generální ředitel ČD Ivan Bednárik (vpravo) s hejtmanem Olomouckého kraje Josefem Suchánkem po podpisu nové smlouvy

Na podpis smlouvy v sídle hejtmanství navázala tisková konference, na které byl představen rozsah dopravy a moderní elektrické bezbariérové jednotky, které České dráhy díky novému kontraktu nabídnou obyvatelům a návštěvníkům Olomouckého kraje. Smlouva je uzavřena pro období od 1. ledna 2023 do konce platnosti jízdního řádu 2031/2032. V rámci provozního souboru Elektrická síť – střed a nová infrastruktura najedou vlaky Českých drah na regionálních tratích 4,2 mil. vlakokilometrů ročně.

ČD v rámci smlouvy investují do nákupu nových vozidel a zásadního zvýšení komfortu cestování přes čtyři miliardy korun, další více než jedna miliarda korun půjde do údržbové základny. Na regionální tratě v kraji budou elektrické jednotky RegioPanter postupně nasazovány v letech 2023 a 2024. Nové elektrické jednotky určené pro Olomoucký kraj vyrábí konsorcium Škoda Transportation a Škoda Vagonka. Půjde o moderní klimatizované bezbariérové jednopodlažní třívozové elektrické jednotky pro regionální dopravu s kapacitou téměř 240 sedících cestujících. Vlaky budou mít maximální rychlost 160 km/h a budou vybaveny nejmodernějším evropským zabezpečovacím zařízením ETCS.

Stávající smlouva na provozní soubor Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura byla uzavřena v září 2019 a platí do konce roku 2022, tedy do dokončení již zmíněné elektrifikace trati č. 290.

-mp-

Nekončící cesta ke spravedlnosti

Dokončení ze str. 1

toho, že obrazně řečeno bílá je bílou a černá je černou. Tedy opravdové spravedlnosti. A to je v demokratické společnosti a v právním státě špatné. Více než špatné.

A úplně závěrem: Redakce Zájmů strojvůdce zjistila, že České dráhy se v popisované záležitosti obrátily na Ústavní soud České republiky. Naše čtenáře budeme samozřejmě o dalším vývoji tohoto případu informovat.

Vladimír Selucký

Víte vlastně, kdo vás zastupuje?

Jednání s ředitelem provozní jednotky ČD Cargo se v „době předcovidové“ účastnili zástupci základních organizací Federace strojvůdců a OSŽ z celé naší PJ. Vždy jako první na něm vystoupil ředitel PJ, aby nás seznámil se situací, pak nám své řekli technolog, ekonom a také vedoucí provozních pracovišť k tomu občas ještě také něco sdělili. Řešily se problémy na všech pracovištích a všech profesí. Pravda, věci týkající se jen strojvůdců se v této fázi setkání moc neřešily. Ty vždy přišly na řadu spíše až na závěr jednání, kterého se pak účastnili jen zástupci Federace strojvůdců a za hospodářské vedení ještě vedoucí lokomotivních čet. Na takovém tom „separé“ jednání, abychom ostatní už „nezdržovali“. Ze zástupců OSŽ občas zůstal jeden a to byl rovněž strojvůdce. Ostatní odboráři z OSŽ zájem o účast už neprojevili, i když pár strojvůdců ve svých základních organizacích rovněž mají.

My jsme se na takových společných velkých jednáních dozvěděli, co trápí ostatní profese. Obecněji řečeno, co se chystá a co to může přinést i pro nás strojvůdce. Například že se omezují pracovní doby posunovačům, vozmistrům, ruší se jejich pracoviště a hrozí tedy, že budeme muset dělat činnosti i za ně.

Zástupci OSŽ zájem o naše problémy ale neměli. A tak jsme občas slyšeli na jednáních či o přestávkách zajímavé dotazy. – Jestli strojvůdce ví, kolik může vézt vagónů (mysleli tím jakou normu na dané trati). Vyskytlo se i divení, že máme nástupy ve dvě hodiny v noci či sedmihodinové směny, anebo že v každé stanici už není otevřená dopravní kancelář a na mašině není voda na mytí. Jako strojvůdce samozřejmě nevím, co vše mají za povinnosti a problémy přípraváři, tranzitéři, posunovači, vozmistři a další profese. Také proto je ostatně nezastupujeme, ale alespoň malý náhled do jejich pracovních strastí nám byl občas k užitku.

Na posledním společném jednání si vyšší představitel OSŽ zřejmě potřeboval „načechrat peří“, a tak kvůli nejasnostem ve směnáři vozmistra volal generálního ředitele a před svými ovečkami ukazoval, jak je mocný. No dopadlo to ale tak, že následný mechanismus zafungoval a to další připravované společné jednání ředitel naší PJ raději zrušil. Zřejmě totiž nemá zapotřebí, aby ho někdo zbytečně prudil. Zvláště když takto velká jednání byla jen o jeho dobré vůli. Takže teď už se scházíme jen zástupci Federace strojvůdců s ředitelem PJ bez širšího vedení. A řešíme pak polovinu problémů, což je ke škodě všech.

Tak už víte, Martinové, Jakubové, Jirkové, ale i další nejen z té naší PJ, kdo vás zastupuje? No hlavně, že pak na Vánoce jste od svých zástupců dostali kolekci a uspořádají pro vás třeba i nějaký ten zájezd do Maďarska. O tom ta odborová práce přece je, dárky a výlety... Až se mne zase budete ptát, co se děje v provozní jednotce, ukažte mi aspoň fotku ze zájezdu.

Miloš Brunner
člen výboru ZO FSČR Praha

Loučení, jaké se už jen tak nevidí

Doslova báječné překvapení pro svého kolegu, který po čtyřiačtyřiceti letech končil svoji službu na dráze, připravili pro strojvedoucího **Zoltána Galamboše** přátelé a spolupracovníci z depa Valašské Meziříčí.

Když totiž 29. prosince 2020 přijel do cílové stanice svého posledního vlaku 3170 Frenštát pod Radhoštěm–Valašské Meziříčí, kolegové ho pozvali ještě také k poslednímu točení, které se uskutečnilo s obdivovanou krasavicí, „Barčou“ T478.1004. Ta je totiž ve valašskomeziříčském depu udržována pod hlavičkou Centra historických vozidel Lužná u Rakovníka a tentokrát byl tento legendární stroj propůjčen právě k důstojnému rozloučení se „Zoltym“.

Kolega Galamboš, člen místní základní organizace Federace strojvůdců, nastoupil k tehdejším ČSD již v roce 1976. Nejprve působil v depu Čierna nad Tisou, aby ho pak ale cesty života již brzy přivedly na Valašsko, jemuž zůstal věrný až do konce svého působení na železnici. Jako strojvůdce vozil vlaky osobní i nákladní, a to například na traťových výkonech do Trenčína anebo Brna. V posledních letech pak v regionální dopravě s motorovými vozy řady 842 nazývanými Kvatro.

Kolegovi, který na konci loňského roku odešel do výslužby, kolegové a spolupracovníci děkují za práci odvedenou na naší železnici a ještě do mnoha dalších let mu přejí pevné zdraví, štěstí, lásku a spokojenost!

Foto ČD Nostalgie: Jiří Dobiáš

V Podivíně si připomněli oběti tragického neštěstí

O příčině tragické nehody, k níž došlo na přejezdu v železniční stanici Podivín 21. prosince 1950, jsme psali již v loňských Zájmech strojvůdce č. 21 v článku Smutná výročí. Vzpomněli jsme, že poté, co zde po osudovém omylu signalisty do linkového autobusu ČSAD narazil rychlík jedoucí z Bratislavy do Brna, zemřelo 34 našich spoluobčanů a dalších více než pět desítek jich bylo zraněno.

A právě obětem tohoto neštěstí je od prosince loňského roku věnován památník ve tvaru kříže spojeného zároveň i s motivem výstražného kříže umísťovaného před železničními přejezdy, který v den sedmdesátého výročí tragédie na místě bývalého přejezdu a hradla společně odhalili představitelé Velkých Bílovic a Podivína.

Starosta města Podivína Martin Důbrava nám poslal zde zveřejněnou fotografii nového památníku, u něhož vedle dalších květinových darů je i ten, který věnovaly společnosti České dráhy a ČD Cargo.

Představitelé obou měst, která se zásadním způsobem zasloužila o vznik památníku, původně zamýšleli u příležitosti jeho odhalení uskutečnit taktéž pietní setkání občanů, to se ovšem bohužel nakonec nemohlo uskutečnit vzhledem k přísným opatřením spojeným se současnou velmi složitou epidemiologickou situací.

Marek Poláček

Problémům je lépe raději předcházet

Mnoho našich kolegů začátkem ledna zaujala informace, která se objevila zejména na internetu, a sice že v provozu na naší železnici existuje hrozba falešné návěsti Volno. Připomeňme si, o co šlo. Světle zeleným světlem o průměru cca 80 mm umístěným na boční straně (na svých podélnících) jsou vybaveny německé vagony Snps, určené na přepravu dřeva. Jelikož se ovšem jedná o vozy volného oběhu, je u nich celkově velmi problematické zjistit místo jejich výskytu. A že je tomu tak, o tom se přesvědčila i redakce našeho časopisu, jíž se nepodařilo ani prostřednictvím několika našich spolupracovníků, zejména kolegů strojvedoucích ČD Cargo, pořídit fotografii tohoto vozu.

Potenciální problém záměny takovéto světelné signalizace s návěstidlem nevzal na lehkou váhu Drážní úřad, který před těmito nákladními vozy ve svém dopise bezprostředně po tomto zjištění varoval české železniční dopravce. Ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář je výslovně upozornil na povinnost *„zajistit, aby tato světla, jsou-li na vozech umístěna, byla na drahách celostátních a regionálních vyřazena z provozu, a to včetně nakládky na manipulačních kolejích na těchto drahách. Drážní úřad rovněž upozorňuje, že výkon státního dozoru ve věcech drah v roce 2021 bude mj. zaměřen i na existenci, resp. pohyb těchto vozů po síti drah a z toho vyplývající možné důsledky.“*

Za tento rychlý a razantní zásah je třeba Drážní úřad pochválit. Vypadá to, že bezpečnost provozu na naší železniční síti by nyní už neměla být těmito vagony ohrožena. Přesto se zároveň přímo nabízí otázka, jak je možné, že toto opatření odpovídající podmínkám železničnímu provozu v České republice nebylo vydáno ještě před tím, než takovou „světelnou zvláštností“ vybavené vozy Snps na naše tratě vůbec vyjely. Zvláště když je zřejmé, že podobným rizikům a z nich vyplývajícím možným problémům je přece vhodnější vždycky raději předcházet!

Marek Poláček

Z reakce na medializaci zvažovaných kroků společnosti České dráhy ve vztahu k vládním daňovým změnám, ale i realizaci úsporných opatření v důsledku pandemie Covid-19

V důsledku pandemie loni přišly ČD na tržbách o více než 4 miliardy korun a stále přicházejí o další peníze. Proto hledají cesty, jak snížit všechny náklady. Úspora v oblasti osobních nákladů je pouze jednou z nich. Možné snížení smluvních mezd, o kterém se vede diskuze, se 90 % zaměstnanců ČD netýká, protože mají mzdy tarifní, jejichž změny se řídí kolektivní smlouvou. Těmto zaměstnancům se mzdy díky kolektivním vyjednavačům a vzhledem k vládním daňovým změnám k prvnímu lednu tohoto roku naopak zvýšily.

Smluvní mzdy, jež má jen asi 700 lidí v administrativě s vyššími příjmy, platí vždy na období jednoho roku počínaje 1. dubnem. *„Pandemie jednou skončí, pokud tedy k snížení smluvních mezd letos přistoupíme, nebude to navždy... dohodou obou stran se každoročně nově nastavují, a to jak v závislosti na výkonech jednotlivých zaměstnanců, tak v souvislosti s finančními možnostmi firmy...,“* vysvětluje generální ředitel ČD Ivan Bednárik a dodává: *„Zvažovali bychom to i v případě, že by nedošlo k zrušení superhrubé mzdy. To sice zmírní dopad do čistého příjmu dotčených zaměstnanců, ale jinak to nemá s naším rozhodnutím nic společného.“* ČD zároveň očekávají, že letos dojde i k snižování počtu zaměstnanců, a to rovněž primárně v administrativě. Snahou bude nastavit nově procesy a identifikovat možné duplicity ke zvýšení efektivity. Varianty a návrhy řešení budou diskutovány na zasedání Dozorčí rady ČD a bude potřeba dosáhnout i shody se sociálními partnery.

Přejezdy: trvalá hrozba

Letmý pohled do statistiky mimořádných událostí vedené Drážní inspekcí může svádět k mírnému optimismu. Počet střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly na železničních přejezdech v roce 2020 je nejnižší za uplynulých deset let. Ve srovnání s rokem 2019, kdy toto číslo dosáhlo hodnoty 181, se v roce 2020 zastavilo „jen“ na čísle 146. K zásadnímu poklesu ovšem nedošlo v těch nejdůležitějších ukazatelích. V počtu usmrcených a zraněných osob. Pro objektivní posouzení statistických údajů je nutné doplnit, že v době od 13. března do 6. května 2020 a opět od 5. října do 31. prosince 2020 byl na území ČR vyhlášen v důsledku pandemie nemoci COVID19 stav nouze, který nutně znamenal pokles v intenzitě silniční i železniční dopravy. Přehled za uplynulých deset let poskytuje přiložená tabulka.

Střety na přejezdech 2011–2020

Rok	Počet	Úmrtí	Zranění
2011	190	34	107
2012	188	27	110
2013	180	23	83
2014	180	43	77
2015	165	32	130
2016	176	46	68
2017	171	34	83
2018	170	33	77
2019	181	43	93
2020	146	39	95
Celkem	**1747**	**354**	**923**

Podívejme se na uvedená čísla z jiného úhlu pohledu. Policie České republiky šetřila v roce 2020 celkem 94794 dopravních nehod. Při nich zahynulo 460 osob, 1807 osob bylo zraněno těžce a 20880 lehce. Hmotná škoda odhadnutá na místě nehody přesahuje částku 6 miliard korun. Zde uvedený počet 146 střetnutí na železničních přejezdech představuje pouze 0,15 procenta z počtu nehod šetřených Policií ČR. V podílu z počtu usmrcených osob to však dosahuje hodnoty 8,48 %! A toto číslo je více než varovné.

Na tomto místě je nutné připomenout, že střetnutí vlaku se silničním vozidlem na přejezdu má dopad na podstatně vyšší počet osob než běžná nehoda v silničním provozu. Cestující z vlaku musí být přepraveni do svých cílových stanic nebo přestupních stanic ve většině případů náhradní autobusovou dopravou. Doprava na železniční trati bývá přerušena v souvislosti s vyšetřováním na řadu hodin. V případě vykolejení drážních vozidel na desítky hodin. A také náklady na likvidaci následků těchto nehod jsou nepoměrně vyšší, než u běžných nehod v silničním provozu.

Varovným zjištěním je fakt, že k největšímu počtu střetnutí na přejezdech dochází na těch, které jsou zabezpečeny PZZ se světly bez závor. Statistické údaje z let 2011 až 2019 dokládají, že se tak děje ve 43,03 až 53,59 procenta. To dokládá obrovskou nekázeň řidičů silničních vozidel, kteří nerespektováním ustanovení § 6 odst. 3 zákona o dráhách a §28 a §29 zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou v drtivém počtu případů viníky střetnutí na přejezdech. Připomeňme jen MU ze dne 14. 6. 2020 na přejezdu P6029 (PZZ se světly bez závor) u Struhařova na trati č. 222 Benešov u Prahy–Trhový Štěpánov, kde bylo při střetu linkového autobusu s vlakem zraněno 12 osob. A také MU ze dne 27. 4. 2020 na přejezdu P647 (výstražné kříže) na trati č. 181 Nýřany–Heřmanova Huť, kde došlo při střetu osobního auta a vlaku k usmrcení čtyř osob a zranění jedné osoby.

Resumé je tedy jasné. Přejezdy jsou trvalou hrozbou pro bezpečnost a pravidelnost drážní dopravy. Řešení tohoto stavu spočívá v urychleném budování mimoúrovňového křížení na nejvíce frekventovaných pozemních komunikacích s železnicí. A také dosazení závorových břeven na přejezdy, kde je dosud jen PZZ se světly. Současná právní úprava umožňuje také snadnější rušení zcela zbytečných přejezdů. I tu je potřeba maximálně využívat. Ke zvratu současného nepříznivého stavu jistě pomůže i dosazení kamer s použitelným záznamem pro Policii ČR na vybrané přejezdy, kdy bude možné ustanovit a postihovat řidiče silničních vozidel, kteří svým hazardním chováním ohrožují nejenom sebe, ale své spolucestující ve vozidle a také cestující ve vlacích.

Vladimír Selucký

Nečekaný a hlavně nezvaný noční návštěvník

Příběh z tohoto článku se moc často nestává, a tak by mohl třeba nést i název „Noční směna jak malovaná!“. Jednalo se o směnu, kdy jsem v našem depu (dnes již bývalém) „osedlal“ takzvaného motopsa, jak říkáme soupravě složené z motorového vozu řady 854 a řídicího vozu 954. Mimo jiné jsem zkontroloval přítomnost konvice na vaření vody na kávu, abych se ráno „restartoval“. A pak jsem už vyrazil do stanice na tzv. flamendráka, to znamená poslední osobák z Jihlavy směr Brno, s tím, že konečná je v Třebíči.

Pochopitelně, že informační systém v mojí soupravě byl tak akorát na okrasu, což jsme spolu s vlakvedoucím zjistili, jak jsme „odpálili“ z Jihlavy. Signalizace zastávka na znamení prostě nereaguje, takže stavíme všude. Jsem poněkud „nastartován“ a sumíruji si v hlavě, co napíši do knihy oprav. Nakonec se ale přikloním ke starému přísloví, že ráno je moudřejší večera. Nakonec ale bylo vše jinak...

Přijedeme do Třebíče, kde slouží známý výpravčí a jde ke mně. Během hovoru zmiňuji, že soupravu otáčím ráno na Os 4850 do Jihlavy atd. Zjišťujeme rozpor v názoru ohledně toho, co souprava dělá dál. Končí to tak, že téměř o půlnoci volám strojmistra v Havlíčkově Brodě a po nedlouhé debatě si situaci vyjasňujeme. Jasně, bota v nezvládnutém svátečním opatření. Žádnou 4850 ráno do Jihlavy nedělám, neboť bych pak nemohl dělat Os 4801, který je výchozí z Třebíče! Sbalím si tedy svých pět švestek a odeberu se na jinou soupravu, kterou tam večer odstavil kolega z Heršpic.

Souprava po Heršpičákovi se stává mým novým domovem, neboť po dobu rekonstrukce staniční budovy v Třebíči nemáme k dispozici místnost k odpočinku. A tak se tam zabydluji, mj. startuji motor a topení, přece tam nebudu v té zimě! Zatímco již podruhé umývám páčky na pultě a opět kontroluji konvičku na vaření vody na kávu, tak se zvolna zvedá teplota v oddíle pro cestující, kde hodlám trávit čas do nějakých 3:20, neboť 4801 odjíždí krátce před čtvrtou hodinou. Takže se v oddíle na nějaký ten čas natáhnu. A zatímco motor klape, procházím soupravu s baterkou, abych náhodou nebyl nad ránem něčím překvapen. Procházím ji dokonce dvakrát, na ráno jsem si totiž zapomněl nakonfigurovat tachograf na řídicím voze, který je vzadu. Koukám na sedačky (bývaly jeden čas pořezané), nebo jestli v oddíle nezůstal po cestujících nějaký ten nepořádek atd.

Pochopitelně, že na řidičáku zapínám baterky. WC je odstaveno, ale jeho dveře jsou plně otevřené a uvnitř se svítí. Pochopitelně, že zkontroluji všechny dveře, že jsou nejenom zavřené, ale taky zamčené – na motoráku u druhého stanoviště musí být zamčené na FABku. A právě tak nakonec i ty přední dveře, neboť čtyřhran má dneska kdekdo.

Uložím se do „vodováhy“, protože před noční raději nespím (neusnul bych) a mám za sebou de facto celý běžný den. Je již hodinu po půlnoci, ale kýžený oddech nějak nepřichází. Asi půlhodinku poté zaslechnu, jak v motoráku klaply dveře – a pochopitelně uvnitř! Nejsem tady sám! Okamžitě se posadím a vidím, jak potemnělým oddílem ke mně kdosi kráčí. Hned se postavím, doslova vyskočím, a vzhledem k tomu, že nejlepší obrana je útok (byť verbální) hned dosti hlasitě spustím: *„Co tady děláte? Jak jste se sem dostal? Co tady chcete?!“* Svítím mu baterkou do obličeje, je to dobrá a osvědčená taktika – toho druhého totiž oslepíte. Jedná se o chlapa ve věku cca 25 roků, nepříliš uspořádaného zevnějšku, takový poloviční bezďák.

Evidentně zaskočený nevítaný návštěvník začne blekotat něco o tom, že jel vlakem a usnul, že se právě teď probudil a že se nemůže dostat ven. V hlavě mi to šrotuje. Celou soupravu jsem dvakrát prošel a nikoho jsem přeci neviděl! Kde se tam tedy vzal? Opět na něj zhurta spustím – kde se tam vzal?! Opakuje, že usnul ve vlaku, prý v tom druhém vagóně a teď se nemůže dostat ven. A prý, jestli bych ho pustil ven? Všechny dveře mám zajištěné, zamčené, vezmu jej tedy do zavazadlového prostoru. Otevřu dvojité dveře a vyzvu jej, aby odešel! V přítmí ještě vidím, jak sahá do náprsní kapsy a vytahuje sežmoulanou stokorunu a dvoustovku a jednu z bankovek mi podává se slovy: *„Tak se, prosím, nezlobte...“* Kouknu na něj a opět zvýšeným hlasem mu řeknu, ať si to schová, sebere se a zmizí!

Nezvaný návštěvník byl tak nějak napůl „pod vlivem“. A když už byl na peróně, tak se mě ještě dotazoval, který vlak odsud jede do Prahy? Odvětil jsem, že žádný! Další dotaz byl na nejbližší vlak do Brna. Trochu rozdíl, že?! Tenhle vlak jede první do Brna, a to ve 3:50, zní krátká a důrazná odpověď, načež zavírám dveře zavazadlového oddílu. Ještě koukám na hodinky, bylo 1:40.

Jdu se znovu uložit, ale v mozku mi to ještě šrotuje – kde se tam ten podivín vzal!? Celý motorák jsem přece dvakrát prošel! A při procházení se dívám i po podlaze, vzpomínám si dokonce i na bílý váleček pod sedačkou v „řidičáku“, byla to srolovaná jízdenka. Není možné, že bych toho chlapa mohl přehlédnout! Jeden záchod na motoráku byl zablokován (motorový vůz byl bez vody) a druhý měl otevřené dveře a svítilo se tam, jinde být přece nemohl!

Seberu se a jdu opět zkontrolovat vnitřek soupravy. No do Prčic! Ten exot se tam v řidičáku emetoval! Tohle nadělení tam o půlnoci dozajista nebylo, určitě bych to viděl. Na podlaze mezi tzv. čtyřkou! Ještě, že to bylo na PVC a ne na koberci v bývalé I. třídě! Opět kontroluji všechny dveře, jsou zamčené, zariglované! Kde se tam vzal, je fakt záhada. A tak tedy v řídicím voze zprovozňuji WC a zapínám topení.

Pochopitelně, že za takových okolností z odpočinku nebylo nic. Ve 3:20 mi zvoní mobil (buzení) a musím jít připravit soupravu. Když dojdu k tomu, co tam ten pobuda ponechal, tak na tu hromádku naházím papírové ubrousky a celou čtyřku ohradím toaletním papírem.

Na odjezdu ještě kontroluji soupravu zvenčí. Nedávno totiž v Třebíči jednu soupravu posprejovali, tahle byla pro změnu „vymalovaná“ zevnitř! Jsem na peróně a bavím se s „vlakošem“ a jedná se o téhož, co soupravu dovezl. Dušuje se, že večer celou soupravu prošel, a že tam nikdo nebyl! Jak tak stojím na peróně, vidím, jak se k soupravě blíží nejistým krokem postava. Bacha, to bude ten chlap! Když je ode mě cca dva metry, tak následuje dotaz: *„Pane, jede tenhle vlak do Br...“* Hned mu skočím do hovoru a tónem s náležitým akcentem reaguji na dotaz otázkou: *„Tak to jste vy, co jsme spolu měli ten rozhovor v noci, někdy o půl druhé?!“* Dotyčný se evidentně mého ostrého tónu polekal a začal couvat. Ha, už ho mám, neřáda, a teď si to po sobě pěkně uklidí (!), pomyslím si.

„Já ..., já ..., já jsem teď přišel a celou noc jsem byl doma,“ povídá ustrašeně tázaný mladík v kšiltovce. Hmmm, tak to nebude ten pravej, pomyslím si. *„Ano, pane, tento vlak jede do Brna a odjíždíme asi za 10 minut,“* zní moje odpověď. Zalezu zpátky do motoráku, ale za chvíli zase vystoupím na perón, když vidím, jak se klátivým krokem blíží další postava. Ha, to bude ON! Pro jistotu si jej pozorně prohlédnu, a když se ujistím, že se tentokrát opravdu jedná o toho, s kým jsem měl o půl druhé co do činění, tak na nic nečekám a zhurta spustím: *„Tak to jste vy, že ano, co jsme měli spolu v noci ten rozhovor cóóó?!“* – *„Ne ..., ne..., ne ...,“* zní odpověď. *„Ale ano, jste to vy, já si vás pamatuji!“*. Vsadil jsem na tento slovní výpad a taktika se vyplatila. Hned se přiznal, že je to skutečně ON! Byl jsem „nabroušený jako cikánská kudla“, a tak to začalo lítat: *„Tak vážený pane, v tom vagóně, co jste v něm bivakoval, jste si něco zapomněl, odložil jste si tam ... cosi!“* Odpověď byla velice rozpačitá a nejistá: *„A...aaa co jako ...?“* Nebral jsem si servítky: *„Coby, vyblil jste se tam a koukejte si to po sobě uklidit!“* A poslal jsem tam s ním vlakvedoucího, aby na něj dohlédl.

Krátce na to jsme odjeli, cestou za mnou kolega přišel, a já povídám: *„Jak to dopadlo?“* Vlakoš se pousměje a povídá: *„Co myslíte? Když to uviděl, tak prohlásil, že to není jeho, otočil se a šel pryč.“* – *„No, bodejť by se přiznal, to by byl úplnej vůl, vždyť za půl hodiny mu do Brna jede další vlak,“* okomentoval jsem sdělení kolegy.

Jedeme do Zastávky u Brna, tam náš vlak končí. Je tam dlouhodobá výluka, cestující jdou na autobus a já otáčím na vlak směr Jihlava. V Zastávce pohotově nastupuje jiný vlakvedoucí, jemuž cestou sděluji noční peripetie. Na což Julek reaguje konstatováním, že již potřetí jsem mu dovezl poblitý motorák.

Ráno ještě přemítám o tom nočním návštěvníkovi a jediné, co mě napadá, je to, že do soupravy patrně vlezl malými bočními dvířky na řidičáku (jsou totiž jen na čtyřhran), procházel soupravu a koukal, co by tam bylo k mání. Někdy si tam chlapi totiž nechávají tašky, když jdou spát do penzionu Eliška. Co ale potom ta odpuzující hromádka na zemi?

Domů jsem se v ten dostal někdy před jedenáctou hodinou a pak již konečně následovala vytoužená sprcha a oběd. Do postele jsem šel před dvanáctou, tedy v poledne. Bezva, což?

Strojvedoucí PP Jihlava
Radek Smejkal

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!

*Šestého ledna tohoto roku ukončil svoji více než čtyři desetiletí trvající práci na naší železnici kolega strojvedoucí ČD Cargo **Jan Chmelík** z provozního pracoviště Děčín. Tento člen základní organizace Federace strojvůdců Děčín se nejprve vyučil v Odborném učilišti v Lounech, aby se v roce 1978 se stal zaměstnancem tehdejšího lokomotivního depa ČSD Děčín – od roku 1983 jako strojvedoucí. Po dlouhodobé nemoci nyní odešel do výslužby z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti k výkonu této profese. Kolegové, kamarádi a spolupracovníci mu děkují za práci vykonanou na naší dráze a do dalších let života přejí spokojenost, pohodu a zejména zdraví. Snímky kolegy Chmelíka s lokomotivou ČDC 372 006-7 pořídil Alois Sedlařík*

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

VII. část (Pokračování ze ZS č. 1/2021)

Úsek Hrušovany nad Jevišovkou– Znojmo je neodmyslitelně spjat s úsekem Hrušovany nad Jev. – Břeclav. Zde desítky let v osobní dopravě dominovaly lokomotivy 354.6, poslední – 354.628 – se zde objevovala ještě roku 1968. Tyto stroje v polovině 60. let vystřídaly lokomotivy 354.1, které do LD Břeclav přišly z Horních Heršpic, kde je nahradily T 444.1. V roce 1972 se na trase Břeclav–Znojmo objevují lokomotivy 477.0 z Brna, pro které již tam nebylo uplatnění. Do LD Břeclav přišla čísla 14, 20, 24, 27, 36. Provoz „Papoušků“ skončil v květnu 1976. Ve vozební stanici Znojmo byli ještě papoušci číslo 22 a 58, kteří přišli z Jihlavy – vozili dva páry osobních vlaků počátkem 70. let. I zde předtím desítky let působila řada 354.6. Po roce 1965 zde krátce působily 354.1.

I tyto stroje vozily vzpomínané dva páry osobních vlaků Znojmo–Okříšky. Ostatní osobní vlaky vozily M 262.0, dnes 810 (809).

V nákladní dopravě v trase Břeclav–Znojmo se objevují 434.1, 434.2 na nákladních vlacích (Pn i Mn), občas v celém poválečném období až do počátku 70. let se podle potřeby na nákladních i osobních vlacích vyskytují americké 456.1, jichž byl v Břeclavi značný počet. Koncem 60. let minulého století pak nákladní dopravu ovládají 556.0 – jak Pn, tak Mn vlaky.

V sedmdesátých letech se objevují na Pn vlacích „Sergeje“ T 679.1, které následně vozí i Mn vlaky. Zde jedna zajímavost – i na Pn vlacích Jihlava–Znojmo jezdily Sergeje, ale pouze jediný rok, od dubna 1973 do května 1974. Poté vydala Traťová distance Znojmo zákaz používat tyto stroje pro nadměrné opotřebovávání kolejnic v obloucích na této trati. V tomto tisíciletí je osobní doprava na trase Znojmo–Břeclav vedena výlučně motorovými vozy. Oproti těm, které jsou uváděny na trati z Hrušovan nad Jev. do Brna na úseku Břeclav–Znojmo jezdily i M 262.1, dále oba prototypy řady 842 (kromě vozů sériového provedení).

Pro zajímavost si uveďme počet lokomotiv ve výtopně Hrušovany nad Jev. roku 1910 – označení řady podle StEGu, v závorce počet kusů (bez záruky): 22 (1), 34 (6), 200 (2).

ČSD
VLAKOPIS pro lokomotivní vlak č.
ČSD RAKŠICE

Vlakopis pro poslední parní lokomotivní vlak 556.0131 ze železniční stanice Rakšice do Brna je z 19. ledna 1979

Železniční stanice Střelice v roce 1974 před odjezdem Pn 64245 se zátěží 1800 tun směr Oslavany. Na snímku D. Švestky jsou zachyceny stroje 556.0508 a 556.0203 (foto ze sbírky Z. Hájka)

Vlak Pn 6941 s uhlím pro oslavanskou elektrárnu táhla dvojice Štokrů 556.024 a 556.0203 z Lokomotivního depa Brno. Snímek z archivu Zdeňka Hájka pořídil D. Švestka v roce 1973

Roku 1914 byly ve Znojmě v bývalé výtopně ÖNWB (dnešní vozební stanice) prokazatelně tyto stroje, v závorce počet kusů: 16 (4), 155 (5), 163 (4).

Po silném úpadku nákladní dopravy v tomto tisíciletí několik málo stávajících vlaků přepravují lokomotivy 742 a 731 jak v úseku Hrušovany nad Jevišovkou–Střelice (–Brno), tak v úseku Břeclav–Znojmo, kde k nim přistupuje ještě řada 744.1.

Praktická neexistence nákladní dopravy se projevila i výlukou dopravní služby v nočních hodinách – tzv. dopravní klid. Proti frekvenci za kkStB se projevil pokles již při vzniku ČSD. Dopravní klid se začal zavádět už roku 1923. A například v polovině 60. let byl v Břežanech, Miroslavi, Rakšicích, Moravském Krumlově, Silůvkách. V souvislosti se zavedením třetího páru Mn vlaků počátkem 60. let zůstal už jen v Miroslavi a Břežanech. Nyní je situace taková (2019), že výpravčí z Moravských Bránic ovládá Silůvky, Ivančice a Moravský Krumlov dálkově. V Rakšicích noční klid není, v Miroslavi ano, Břežany jako stanice jsou zrušeny.

Nejsilnější nákladní doprava v celé historii byla na úseku Střelice–Moravské Bránice, a to v 1. polovině 70. let. Jezdily zde čtyři páry Mn vlaků a dva páry Pn/Vn vlaků, které vozily uhlí do oslavanské elektrárny ze Zbýšova. Většinou 1x, někdy 2x týdně jel Pnpp (vlak podle potřeby) s polským nebo ruským prachovým uhlím do elektrárny (elektrárna Oslavany byla odstavena 30. května 1993).

Jak si jistě řada pamětníků vzpomíná, „uhlí“ jezdilo od roku 1969 5x týdně kromě neděle a pondělí. V letech 1972 až 1975 zde jezdila zelenočerná lokomotiva 556.0203. Po generální opravě v České Lípě v květnu 1972 měla uši, kryty šoupátek a válců, budku a uhelnou nádrž tendru nalakovány zeleně se žlutými proužky ohraničujícími plochy. Bylo to na přání strojvedoucího, který se zhlédl v lokomotivě 498.108, která byla koncem 60. let natřena stejně.

Přepravu uhlí po roce 1975 z Dolu Jindřich II ve Zbýšově pak převzala lanovka. Cesta uhlí po kolejích měřila 33 km, lanovkou necelých 5 km.

Lokomotiva 556.0203 měla i krásně znějící čtyřhlasou lodní píšťalu. Rovněž Olvy (zpětné mazací záklopky) a záklopky na napaječi byly „zlaté“ (mosazné). Občas bylo nutno použít smirkový papír, pak se to pěkně lesklo. Někdy bylo nutno použít i trochu „vídeňského vápna“, kterého měl její strojvedoucí ještě zbytkové zásoby. Co to bylo za hmotu (vypadala jako plastelína), již není známo; používalo se to na leštění mosazných pásů na kotli u lokomotiv 387.0.

V úseku Střelice–Moravské Bránice bylo lze zahlédnout v 70. letech nejvíce různých řad, a to většinou na přípřežích či postrcích, ale i s vlaky Pnpp: kromě turnusových 434.2 a 556.0 to byly řady 524.0 (do roku 1971), 524.13 (do roku 1973), dále 475.1, 433.0 i 477.0.

Pokračování

Zdeněk Hájek

Nespouštěj oči z trati

Výrazné tabule s tímto nápisem se nacházely před desítkami let u hranic každého lokomotivního depa. Na řadě míst můžeme ještě spatřit torza těchto tabulí. I přes nástup moderní techniky, např. AVV, neztratila tato slova na aktuálnosti ani dnes.

Přesně v jejich duchu postupoval i kolega strojvedoucí **Pavel Špaček** z ČD OCP Východ, SLČ Telč při vedení vlaku Sp 1914 dne 14. ledna 2021 v úseku Dačice–Telč na trati Kostelec u Jihlavy–Slavonice. Když spatřil u přejezdu P6478 v km 62,814 uvázlý nákladní automobil v průjezdném průřezu trati, tak bezpečně zastavil. Další opatření s odstraněním překážky už obstaraly přivolané jednotky Hasičského záchranného sboru a Policie ČR. Strojvedoucí Pavel Špaček svým příkladným výkonem služby zabránil možné hmotné škodě. Doprava v daném úseku byla přerušena od 14.20 do 16.55 hod. Veřejné poděkování a ocenění jeho práce je i v tomto případě naprosto zasloužené.

Vladimír Selucký

Literáti na trati

Literární skupina ČZS FISAIC již pracuje na osmém ročníku železniční knižní antologie Literáti na trati. Opět bude tvořena dvěma knihami: **Příběhy vlakových cest** a **Poezie vlakových cest**.

Pokud máte zájem se na ní rovněž podílet, vaším úkolem je dodání textu, který se dotýká železnice a **odkoupení alespoň dvou výtisků knihy**. Může jít o ukázky z knih, články, poezii i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotografie. Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy, a to ať už profesí či láskou k železnici.

Podělte se tedy i vy o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již sedmdesátičlenné party a vytvořte společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvahu a pojďme do toho! Stojí to za to!

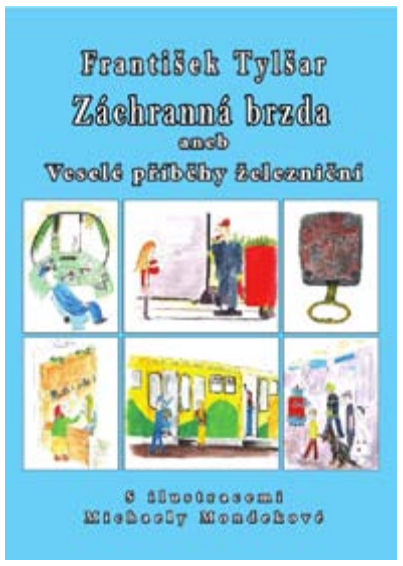
Další informace získáte na webu: *http://obecspisovatelu.bloger.cz/*, na e-mailové adrese: *frantisek.tylsar@seznam.cz* nebo na tel. čísle +420 776 58 2331.

Záchranná brzda

Zatáhnete za červené táhlo, ozve se rána, ohromné syčení a vlak začíná prudce brzdit. Přiběhne vlakvedoucí, a v tomto okamžiku teprve začíná ta pravá legrace. To věděl už v minulém tisíciletí vojín CK ozbrojených sborů Josef Švejk.

Dobře to ví také spisovatel, vedoucí literární skupiny Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC František Tylšar. Je totiž „Literát na trati“ a pravidelné klapání kol železničních vozidel je jeho denním chlebem. Pracuje jako vlakvedoucí, ale zná problematiku téměř všech železničních profesí, které dlouhá léta školil.

Po dva roky vycházely jeho minipovídky a fejetony v časopise Železničář a úsměvem rozzářily nejednu tvář železničáře či uživatele kolejové dopravy. S humorem sobě vlastním v nich probírá běžné situace, se kterými se můžete setkat při každé cestě vlakem i mimořádnosti, jaké nastanou maximálně jedenkrát za deset jízdních řádů.



Železnice je zvláštní svět. Svět plný rychlých kol, vagonů, lokomotiv, návěstidel, podivných slov, pravidel, ale také lidí. A všude, kde se sejdou lidé s technikou, není nouze o příběhy a legraci.

Autor vás v nich provede nejen po tratích či nádražích, která důvěrně znáte, ale zabloudí i do zahraničí, kde také rád cestuje. Jedno je jisté. Ať už jeho cesty vedou kamkoli, vždy slibují dobrou zábavu.

Knihu o 120 stranách s ilustracemi slovenské výtvarnice Michaely Mondekové, která potěší každého železničního příznivce, si můžete objednat na adrese *frantisek.tylsar@seznam.cz* za akční cenu 240 Kč.

Náš šumperský kolega Miloš Cikryt na lokomotivě E499 004 (řada 140)

Miloši, děkujeme!

Dne 31. ledna 2021 odchází na zasloužený odpočinek kolega strojvedoucí, bývalý strojmistr a spoluzakladatel novodobé Federace strojvůdců České republiky, pan **Miloš Cikryt** ze základní organizace FSČR Šumperk.

Kolem lokomotiv se pohyboval již od ukončení střední školy v České Třebové v roce 1975, kdy nastoupil k ČSD v Hradci Králové jako topič parních lokomotiv. Od roku 1979 pracoval již jako strojvedoucí elektrických lokomotiv, poté v roce 1980 přestoupil do depa Olomouc a v roce 1982 do současného působiště v Šumperku.

Právě v Šumperku si dodělal kvalifikaci i na motorovou trakci, aby mohl jezdit na všech hnacích vozidlech v obvodu našeho depa. Od roku 1990 do roku 2010 vykonával práci strojmistra a v naší ZO FS zastával mnoho let funkci hospodáře. Později již uvolnil místo mladším, a i když nárok na odchod do důchodu přišel již před léty, pořád ho práce bavila a díky zdravému životnímu stylu tedy ještě pár let přesluhoval.

Miloši, děkujeme za vše, co jsi nejen pro naši železnici a Federaci strojvůdců vykonal, ale i za organizování sportovních akcí, ať už pěšky, na kole nebo na lyžích! V současné době loučení s mašinkami se rozhodl ještě v případě potřeby a nedostatku personálu k občasné výpomoci za nemoci nebo dovolenou.

Takže věříme, že se budeme alespoň občas ještě potkávat a Ty budeš mít víc času na své koníčky, ke kterým patří především cestování za technickými památkami a zajímavostmi, převážně z období II. světové války, dále oblíbené kolo, péče o dům a zahradu a v neposlední řadě o dvě čiperné jezevčice.

Pevné zdraví, hodně štěstí a pohody do dalších let přejí výbor a všichni členové ZO FS Šumperk!

Společenská rubrika

Dne 13. února oslaví své významné jubileum – padesáté narozeniny náš kolega **Jiří Bek**, dlouholetý člen Federace strojvůdců a předseda ZO Hradec Králové. Jirko, pevné zdraví, spokojenost a úspěchy jak v rodinném, tak i profesním životě Ti přejí výbor a všichni členové této základní organizace. K blahopřání svému dlouholetému spolupracovníkovi se připojují rovněž redakce a redakční rada Zájmů strojvůdce.

***

Dne 18. ledna tohoto roku oslavil své šedesátiny náš kolega **Jaroslav Roubal**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a úspěchů. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvůdců Přerov

***

Dne 6. října 2020 ukončil svou pracovní aktivitu u ČD a odešel do zaslouženého důchodu lehce přesluhující náš kolega strojvedoucí, pan **Josef Kučera** (tzv. Pepa Poeta), aby následně na to – dne 12. listopadu – oslavil své 65. narozeniny. Za dlouholetou prací mu děkujeme a dále je třeba vyslovit velký dík za básničky, ve kterých dokazuje trefně dát do rýmu dění jak na pracovišti, tak i ze soukromí svých kolegů. Do mnoha dalších let přejeme Pepovi zejména zdraví a každoročně přiměřeně velkou úrodu švestek. Výbor a ostatní členové základní organizace FS Frýdek-Místek.

***

K našemu jubilantovi, kolegovi **Romanu Foltínovi** – Před nedávnem jsi vstoupil do našich řad a teď už slavíš svých 50. Mnoho štěstí, pevné zdraví a ať se ti stále daří! To Ti přejí kolegové a členové základní organizace Federace strojvůdců Bohumín.

***

Začátek roku měl zpestřen kulatým výročím „Cargonaut“, maloměřický kolega **Jan Kulíšek**. Ke gratulantům se přidávají i kolegové z Federace strojvůdců ČR Brno-Maloměřice. Do další šedesátky Ti, Honzo, přejeme hodně štěstí doma i na kolejích, ale zejména zdraví v této pohnuté době. S doutníčky to moc nepřeháněj.

***

Dne 29. ledna oslaví své šedesátiny náš kolega **Radomír Janák**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a úspěchů. Kamarádi a členové základní organizace Federace strojvůdců Přerov

***

K závěru loňského roku odešli po mnohaletém mašinfírování na zasloužilý odpočinek dva naši kolegové, a to 30. listopadu strojvedoucí ČD Cargo pan **Miloslav Pokorný** z pracoviště Ostrava hl. n. a k 31. prosinci dlouholetý člen výboru ZO a turnusový důvěrník, horal z pod Lysé hory a chovatel ovcí, kamarád strojvedoucí ČD, pan **Ferdinand Koval**. Oběma přejeme ve výslužbě především pevné zdraví a štěstí v oné již klidnější etapě života. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek-Místek

***

Na začátku února dosáhne na svou šedesátku **Pavel Tešný** z maloměřického Carga. Za celou brněnskou Federaci strojvůdců Ti, Pavle, přeji hodně směn plných pohody. Pevné zdraví a klid v rodině k tomu neoddělitelně patří. Užij si také hodně piv s Rumem a se všemi, které máš rád. Zdeněk Herzig

***

V měsíci únoru oslaví svá životní jubilea naši kolegové a členové základní organizace FS Chomutov. Dne 16. února oslaví 60. narozeniny pan **Vít Sixta** a 17. února 55. narozeniny pan **Pavel Řeháček**, oba strojvedoucí ČD Cargo. Oběma do dalších let mnoho zdraví, štěstí a úspěchů v osobním i pracovním životě přejí kolegové a kamarádi z chomutovské ZO Federace strojvůdců.

***

V loňském roce oslavili svá významná výročí naši kolegové, členové frýdecko-místecké Federace strojvůdců, z nichž mnozí jsou už ve výslužbě, a to 55 let **Karel Kolek**, 65 let **Ladislav Gurecký**, **Zdeněk Pěgřím** a **Zdeněk Tomalík**, 70 let **Bronislav Brzezina**, **Kamil Sobek**, **Pavel Novotný**, **Zdeněk Míček** a **Petr Němec**, 80 let **Milan Petroš**, 82 let **Miloslav Holemář**, 83 let **Jan Ručka**, 85 let **Karel Kunčický**, 86 let **Karel Fišer** a 87 let **Josef Brezina**. Do dalších mnoha let přejeme stálou pohodu, štěstí a hlavně zdraví. Výbor základní organizace FS Frýdek-Místek

***

Osmého ledna slavil své 60. narozeniny náš kolega **Pavel Plhal** ze základní organizace FS Brno dolní. K tomuto jubileu mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let především zdraví, ale také spokojenost a pohodu v práci i osobním životě přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců.

***

Mezi našimi jubilanty budou v příštích týdnech rovněž tři kolegové ze základní organizace FS Děčín. Desátého února bude slavit rovnou sedmdesátku **Eduard Šram**, 14. února pětapadesátiny **Jiří Žák** a 16. února krásných 85 let **Antonín Horák**. Výbor a členové děčínské ZO Federace strojvůdců jim přejí do dalšího spokojeného života jen to nejlepší, pohodu a hlavně pevné zdraví.

***

Čtrnáctého ledna oslavil své životní jubileum náš kolega z liberecké základní organizace, strojvedoucí ČD Cargo **Václav Svoboda**, a to padesát pět let. Výbor, členové ZO Federace strojvůdců a kolegové ze Seniorklubu Liberec mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

***

Významné životní jubileum 80 let oslavil 14. ledna kolega **Rudolf Amler** a 26. ledna krásné 70. narozeniny kolega **Miroslav Beneš**. Oba jubilanti jsou ze základní organizace Federace strojvůdců Louny, která jim nejen blahopřeje, ale do dalšího spokojeného života přeje štěstí, zdraví a osobní pohodu.

***

Již na začátku tohoto roku slaví svá životní výročí hned několik našich kolegů ze základní organizace Cargo Ostrava: první padesátku 7. ledna **Richard Ondrůšek**, 27. ledna **Milan Mejta** a 10. února **René Moldrzyk**; 55. narozeniny desátého ledna **Pavel Dluhoš** a 16. ledna **Pavel Lubojacký**; 60. narozeniny 20. ledna **Ondřej Lincer** a 23. ledna **Dalibor Lehocký**. Všem jubilantům srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme vše nejlepší, štěstí, pohodu a zejména zdraví.

***

Ke změně dopravce v naší oblasti v loňském roce ukončili svoji práci na železnici a odešli do důchodu naši kolegové, strojvedoucí ČD **Ota Pavlík**, **Vladimír Resl** a **Ladislav Šmíd**, členové základní organizace FS Liberec. Za vykonanou práci všem děkují a na zaslouženém odpočinku ještě po mnoho let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti jim přejí výbor a ostatní členové i kolegové ze Seniorklubu liberecké ZO Federace strojvůdců.

***

V příštích týdnech oslaví svá jubilea dva naši kolegové, členové kolínské základní organizace FS. Šedesáté narozeniny již 12. února **Jaroslav Černý**, dlouholetý předseda této ZO FS, a 28. února se šedesáti let dožívá rovněž **Josef Talácko**. K těmto významným výročím jim srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Kolín

Zkoušky

Přijde-li na železnici nový zaměstnanec, musí se všechno naučit. A věřte mi, není toho vůbec málo. Dopravní předpisy, absolvuje odborná školení, kurzy i praktický výcvik na pracovišti, aby nakonec vykonal odbornou zkoušku, kterou se teprve stane skutečným železničářem.

Před týdnem mě nesměle oslovil jeden z nich, začínající průvodčí, ještě v zácviku: *„Slyšel jsem, že znáte předpisy.“ – „Na dráze je známe všichni,“* odpověděl jsem. *„Vy ale trochu víc, alespoň se to říká…“*

A měl pravdu. Nejen, že předpisy znám, ale jako bývalý „školař“ a jejich spolutvůrce znám spoustu skrytých detailů. A taky je umím vysvětlit.

„Tak o co jde?“ zeptal jsem se, abych rozptýlil kolegovy rozpaky. *„Mám ve čtvrtek zkoušky a pořád nechápu ty výpočty ručních brzd. Ten vzoreček, jak si ho můžete vůbec pamatovat?“*

„Snad si nemyslíte, že já si ho pamatuju? Taky ho v hlavě nenosím, ale spočítat to umím i bez něj. Vlastně ho ani nepotřebujete…“ Pustil jsem se do výkladu. *„Je to jednoduché. Na daném spádu musíme mít vyzkoušené určité brzdící procento. Například při hmotnosti vlaku dvě stě tun je z nich jedno procento kolik?“ – „Dvě tuny,“* odpověděl. *„Správně! A když je jedno procento dvě tuny, tak například tři procenta je kolik?“ – „No, šest.“* To už mu oči zazářily radostí z toho, jak je to snadné, i když na školení to vypadalo mnohem složitěji…

První zkouškou to ale nekončí. Každý železničář prochází po celý život celým sítem zkoušek. A ani já jsem nebyl výjimkou. Rád vzpomínám na tu svoji první. Zkoušel mě, tenkrát před více než třiceti roky, přerovský „školař“, pan Andrejšín. Zkouška začala písemným testem na padesát otázek. Ten jsem napsal bez chyby. Pak následovala ústní část. Jedna otázka za druhou. A protože jsem všechno věděl, přistoupil zkoušející k otázce těžšího kalibru, jaké průvodčím nákladních vlaků obvykle nedává. Ukázal mi obrázek s návěstidlem Začátek snížené výšky trolejového drátu a chtěl znát jeho význam. Odpověděl jsem skoro přesnou citací předpisového článku.

S uspokojením, že vím, přihodil ještě doplňující otázku: *„A co je to bílé kolečko na vrcholu návěstidla?“* A já s naprostou samozřejmostí železničního praktika odpověděl: *„Díra, aby to šlo na tu trolej pověsit!“* Zkoušejícího to tak rozesmálo, že zbytek zkoušky byl už sranda. Dnes bych se smál i já, protože už dávno vím, že to není díra, ale bílá odrazka pro lepší viditelnost.

Pak následovaly další a další, snad stovky zkoušek. Já měl ale štěstí. Téměř vždy jsem u nich seděl na lepší straně stolu – v pozici zkoušejícího. Jen občas to bylo naopak. A to jsem se i někdy bál. Jako například, když nás z nového předpisu zkoušel jeho obávaný gestor. Tehdy bylo zavedeno mnoho novinek, názvů, definic, a tak nikdo z naší zkoušené skupiny ani netušil, do čeho jdeme.

Padla první otázka: *„Jakou návěst můžeme dát radiostanicí?“* Každý něco odpověděl. Já střelil od pasu tu nejznámější – Stůj, zastavte všemi prostředky!

„Všichni špatně!“ zahřmělo od stolu. *„Radiostanice není návěstidlo, takže se s ní nedávají žádné návěsti, ale co? No, vždyť jsem vám to na semináři říkal dvakrát. Radiostanicí se dávají pokyny! Takže, ještě dvě špatné odpovědi a máte hotovo. Můžete jít domů a sejdeme se za týden!“*

Všechny polil pot. Jen já, nevím, kde se ve mně vzala ta drzost, jsem se přihlásil a zaprotestoval: *„Já si myslím, že nemáte pravdu! Moje odpověď je správná!“*

Všichni přítomní ztuhli ještě víc, protože věděli, že to nemám šanci dokázat. A já pokračoval: *„Mohu si půjčit váš předpis D1?“* Po krátkém listování jsem začal citovat text příslušných ustanovení: *„Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky se dává kroužením jakýmkoli předmětem…“* To už všem přítomným i zkoušejícímu došlo, kam mířím. Přeci i radiostanicí se dá kroužit!

Gestor byl ale profesionál. Dal mi za pravdu, za jedna, a od těch dob jsme také přátelé…

***

PS: Pokud vám tato příhoda někoho nebo něco připomíná, možná máte pravdu. Tím zkoušeným i zkoušejícím mohl být kdokoli z vás.

Z knihy Františka Tylšara „Záchranná brzda“

Poslední rozloučení

Dne 12. prosince 2020 nás navždy opustil ve věku 76 let pan **Evald Knispel**, bývalý člen Federace strojvůdců Bohumín.

Prosíme členy bohumínské základní organizace, ale i všechny ostatní, kdož tohoto našeho kolegu znali, aby mu společně s námi rovněž věnovali svoji tichou vzpomínku.

Výbor základní organizace FSČR Bohumín

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