



# Zájmy strojveduce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## ATWS upozorňuje na blížící se vlak

Správa železnic začala používat systém ATWS, který zvyšuje bezpečnost při stavebních pracích prováděných za provozu vlaků. Zařízení automaticky detekuje blížící se vlak a upozorňuje na něj akustickou a vizuální výstrahou. Pro ověřovací provoz systému byl vybrán traťový úsek z Karlštejna do Berouna.

Rada staveb na železnici se odehrává za provozu vlaků. Důležitá je při tom ochrana stavebních dělníků pohybujících se v kolejisti. Správa železnic proto nyní zahájila ověřovací provoz varovného systému ATWS (Automatic Track Warning System), který upozorňuje na příjezd vlaku. Celé staveniště může být rozděleno na



varovné sektory dlouhé několik set metrů. Pohyby vlaků zaznamenávají kolejové kontakty připojené k vysílači. Z něj se pak přenáší signál do zařízení, které spustí akustickou a vizuální výstrahu. Odjezd vlaku ze staveniště se detekuje opět automaticky, případně manuálně stavebním personálem. (šž)

## Problematika výhradního provozu ETCS, moderní způsoby zabezpečení Jednání o bezpečnosti železnice

Stran bezpečnosti železniční dopravy je v současné době odbornou veřejností i médií nejčastěji skloňovaným termínem ETCS. O problematice zavedení výhradního provozu tohoto zabezpečovacího zařízení od ledna 2025 se jednalo v Praze 23. srpna pod záštitou ministra dopravy Martina Kupky.

Setkání se na Ministerstvu dopravy ČR zúčastnily všechny zainteresované strany - výrobci ETCS, drážních vozidel, Ministerstva dopravy, Drážního úřadu, Drážní inspekce, Správy železnic, významných dopravců a za koncového uživatele, tedy strojvedoucí pak Federace strojvedoucích České republiky zastoupená jejím prezidentem Jaroslavem Vondrovicem.

Na jednání byl vyhodnocen dosavadní stav příprav a vytyčen další postup, který by měl vést k co nejladšímu přechodu k výhradnímu provozu pod dohledem ETCS na vybraných úsecích tratí.

Byly také vydefinovány aktuální problémy na infrastrukturní i mobilní části ETCS a jejich možná řešení. Rovněž bylo konstatováno, že počet vozidel vybavených mobilní částí ETCS se jeví jako dostačující, nicméně počet vyškolených strojvedoucích pro reálnou potřebu provozu bude třeba ještě významně navýšit.

### Odborné kolokvium

Následně se 29. srpna konalo ve velkém kolegiu Ministerstva dopravy odborné kolokvium k moderním způsobům zabezpečení české železnice, jehož se jako zástupci strojvedoucích zúčastnili Jaroslav Vondrovic a David Votroubek.

Během kolokvia bylo řešeno pět současných zásadních otázek:

**1. Jaký je nejefektivnější způsob přechodu od národního systému k ETCS?**

\* K této otázce bylo konstatováno, že je žádoucí, aby přechod proběhl co

nejrychleji, bez zbytečně dlouhých přechodových fází. Stávající projekty k optimalizaci jednotlivých traťových úseků budou prověřeny a pokud bude možnost, upraví se tak, aby nově vznikající úseky byly v co největší možné míře přizpůsobeny provozu pod zabezpečovačem ETCS.

**2. Jaké jsou možnosti urychlení vybavení systémem ETCS v případě tratí dosud nevybavených vlakovým zabezpečovačem?**

\* Jedná se převážně o lokální tratě s nižším dopravním zatížením. V těchto případech bude nutno hledat dodatečné zdroje k vybavení takových tratí alespoň systémem ETCS L1 nebo LS STOP, pokud bude předpoklad, že se na takových tratích bude pohybovat dostatek vybavených vozidel tak, aby nasazení takového systému bylo efektivní, logické a ekonomicky zdůvodnitelné.

**3. Jak řešit další zvýšení zabezpečení jízdy vlaků na traťových úsecích po dobu jejich rekonstrukce/modernizace? Pro tyto případy byla diskutována hlavně dvě témata.**

\* Je nutné upravit RBC tak, aby bylo možno provádět výluky co možná nejmenších úseků (ideálně jen výhybky nebo koleje) tak, aby nebyl nutně kvůli výluce menšího úseku vypínat ETCS i v přílehlých tratích a stanicích (tak to například bylo v Pardubicích, kde se kvůli modernizaci železniční stanice muselo ETCS vypnout v traťovém úseku dlouhém cca 26 km).

\* Bude vyvinut a odzkoušen PZV - prostředek pro zastavování vlaků. Ten se bude sestávat ze dvou interoperalibilních balíčků, které budou schopné

v součinnosti s OBU vozidla kontrolovat rychlost vlaku blížícího se k návěsti stůj, eventuální překročení nastavených limitů, případně při projetí této návěsti aktivovat nouzové brzdění.

\* V příštích týdnech se k tomuto tématu sejde pracovní skupina pro tvorbu předpisu D1 ETCS a vytvoří pro toto zařízení technické, provozní a předpisové rámce. Naši samozřejmě snahou bude, aby existence tohoto zařízení neznamenovala pro strojvedoucí žádný nárůst odpovědnosti a jakékoli další provozní zátěže.

**4. Která řešení jsou dočasně použitelná pro zvýšení bezpečnosti před zavedením výhradního provozu pod dohledem ETCS?**

\* V tomto případě byla nejvíce diskutována funkce VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla). Tato funkce je již nyní obsažena v některých elektronických stavědlech a její logika a výstupy jsou značně variabilní, neboť se jedná o národní funkcionalitu, která není svázána TSI. Výstupy jsou v současné době používány v zásadě tři:

- Výstraha je indikována obsluhu zabezpečovacího zařízení a na jejím uvážení pak je, jak se bude dále postupovat. Tento způsob není příliš efektivní, protože rychlost reakce je závislá na lidském činiteli

- Výstraha je dle preferovaných pravidel přenesena pomocí rádiové sítě na HV buď ve formě hlasového hlášení nebo příkazem GSM-R STOP.

- Výstraha je přenesena na audiovizuální zařízení na zhlaví nebo záhlaví dopravní - tento způsob je poněkud problematický a je používán pouze



v případech, kdy místo není pokryto rádiovým signálem, neboť nemusí dojít k zaregistrování výstrahy strojvedoucím.

\* Zároveň byl diskutován i náš návrh na zřízení „ostrovního“ pokrytí rádiovým signálem na tratích, kde prozatím žádné pokrytí není. V případě takového pokrytí, které je z finančních důvodů reálnější, lze totiž v kombinaci s VNPN ošetřit nejrizikovější stav a sice odjezd vlaku do obsazeného mezistaničního úseku lepším způsobem než audiovizuálním zařízením umístěným na zhlaví stanice.

\* Dalším možným rozvojem funkce VNPN je pak její propojení s RBC, kde lze vyslat pokyn k zastavení i prostřednictvím ETCS, což může být výhodné i v případě „hlídání“ posunových dílů, kdy při porušení definovaných podmínek by mohlo docházet i ke generálnímu či adresnému zastavování vlaku

v dané oblasti. Takto by šlo fakticky dohlížet na nezanedbatelné množství jízdních posunových dílů, které systémem ETCS nelze zabezpečit téměř vůbec.

5. Je i nadále udržitelné pravidlo provozu rychlostí 100km/h (včetně) bez traťové části vlakového zabezpečovače? Jaké jsou možnosti řešení?

\* Zde bylo konstatováno, že v současné době není nutné řešit snížení rychlosti v tomto režimu, neboť samotná rychlost není nebezpečná a k MÚ v tomto režimu dochází z jiných důvodů než kvůli příliš vysoké rychlosti pohybu vlaků. Zároveň s tímto bylo ale potvrzeno, že vzhledem k výše uvedenému není zatím namístě debata o zvýšení stanovené rychlosti vlaků při výlukách ETCS, která je v této chvíli stanovena na 40/60km/h.

Jaroslav Vondrovic, David Votroubek, foto David Votroubek

## Potvrzení o studiu dětí pro účely zaměstnaneckých jízdních výhod pro rok 2024/2025

Dovolujeme si upozornit všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, na povinnost odezdat na příslušné personální pracoviště, v termínu do 31. října, 2024 potvrzení o studiu pro školní a akademický rok 2024/2025.

Povinnost doložit výše uvedené potvrzení platí pro všechny oprávněné osoby (tzn. zaměstnanci, důchodci, zaměstnanci externích společností, pozůstalí), které uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let. Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v informačním systému pro evidenci jízdních výhod odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu!

Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč. Jestliže dítě studium ukončilo nebo přerušilo, nárok na jízdní výhody zaniká.

V tomto případě je povinností oprávněné osoby tuto skutečnost neprodleně nahlásit na personální pracoviště dle své evidence. V případě přerušení studia je možné požádat o úschovu jízdních výhod a při opětovném zahájení studia lze po předložení příslušného potvrzení vydat jízdní výhody z úschovy bez poplatku. Pokud oprávněná osoba neoznámí ukončení či přerušení studia dítěte, jedná se dle předpisu ČD Ok 10 o zneužití jízdních výhod, a to s následkem odečtení jízdních výhod na minimální dobu jednoho roku jak oprávněné osobě, tak všem rodinným příslušníkům.

### Další informace

- děti, které dosáhnou věku 16 let do 10. 12. 2024 → potvrzení o studiu doložte do 31. 10. 2024,

- děti, které dosáhnou věku 16 let od 11. 12. 2024 a dále → doloží potvrzení o studiu v září/říjnu 2025 (potvrzení o studiu na školní a akademický rok 2025/2026).

### Evidence potvrzení o studiu

- u dětí zaměstnanců jsou potvrzení v evidenci personálních pracovišť příslušných společností,

- zaměstnanci GR ČD dokládají příslušná potvrzení (v tištěné či elektronické podobě) paní Ing. Monice Krausové nebo paní Zdeňce Vojáčkové, GR ČD, ÚLZ1,

- u dětí důchodců a pozůstalých jsou potvrzení v evidenci pracovišť Evidenčních center jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé (dále jen ECJV).

Důchodce a pozůstalý předkládá (osobně, doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenovaně emailem) potvrzení na ECJV. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých,

kteřá budou zaslána na ECJV, je nutné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

### Aktuální kontakty na ECJV

Úřední hodiny: po 8.00-11.00 hod., stř 11.00-13.00 hod.

Praha, Wilsonova 300/8: Zdeňka Valová / tel. 604 008 539 / e-mail: ValovaZ@gr.cd.cz

Plzeň, Purkyňova 1017/22: Markéta Krížová / tel. 601 053 221 / e-mail: Marketa.Krizova@cd.cz

Ústí n. L., Revoluční 76 : Irena Vilhelmová / tel. 607 011 073 / e-mail: irena.vilhelmova@cd.cz

Liberec, Nádraží 345/2: Jana Špačková / tel. 722 944 167 / e-mail: SpackovaJ@gr.cd.cz

Ostrava, Nádraží 196/213: Jarmila Pitoňáková / tel. 724 349 537 / e-mail: PitonakovaJ@gr.cd.cz

Brno, Nádraží 418/1: Marie Račická / tel. 607 011 458 /

e-mail: Marie.Racicka@cd.cz

Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé, Ministerstvo dopravy, Drážní úřad Praha, ČD-Telematika, TSS, ČD travel, Dopravní zdravotnictví, ČD Reality, ČD Bus.

### Do konce října

Doložená potvrzení je nutné zapsat do úlohy Zaměstnanecké jízdní výhody 2G nejpozději do 31. 10. 2024. Personální pracoviště ČD, SŽ a ČD Cargo zaevidují nejpozději do 31. 10. 2024 doložená potvrzení do personálního systému SAP. Současně je nutné provést kontrolu, případně zaškrtnout u dítěte položku „Souhlas s JV ČD“.

S tímto pokynem prosíme seznámt všechny zaměstnance, kteří za agendu zaměstnaneckých jízdních výhod zodpovídají. Současně s tímto pokynem také seznámte držitele jízdních výhod.

Lucie Bauerová, vedoucí skupiny benefitů, KNLZ

## Jak se usíná na nocležnách ve Trutnově? Dobrou noc. A spi rychle!

Není tomu tak dávno, kdy jsme vyplňovali dotazníky, co nám nejvíce na profesi strojevodců vadí. Mnozí z nás upozorňovali na různou kvalitu nocležen a tím i odpočinku při dělené směně. Jezdím v turnuse v Náchodě, kde je těchto směn většina, u nás je výchozí/konečný jen jeden vlak. Spíme v Broumově, v Meziměstí, v Hradci Králové a v Trutnově. A právě v Trutnově je stav nocležen asi nejhorší. Spí na nich denně dva Náchodáci a několik dalších strojevodců. Co tedy zdejší nocležny nabízí? K dispozici máme celkem 9 pokojíčků, ze kterých vás bude přecházet zrak...

Dva pokoje jsou přímo v budově v depu. Jednička připomíná skladiště nebo dávno opuštěnou kancelář. Najdete zde spoustu vyřazených skříněk, psací stůl a dokonce ventilátor a umyvadlo. Pokoj je v přízemí budovy, kde i v noci občas někdo chodí, nejlépe s puštěným telefonem. Staré dřevěné vyklápecí okno, které nejdě dovořit, je směrem do kolejí. V zimě naproti budově celou noc brejlovec topí soupravu a okno vibruje dle otáček jeho motoru. Po schodech můžete vystoupat do patra, kde je vedle staré sprchy a WC nocležna č.2. Ta je zřízena z původní kanceláře. Zde je sice stejné okno, ale alespoň otočené směrem k řece. Noclež je zde o poznání lepší, není tu ale klimatizace.

### Ráno slyší i hluchý

Po pětminutové procházce z depa do stanice se dostaneme do domu vedle staniční budovy, kde je zbývajících 7 nocležen. Dvě z nich jsou dole, kde je na chodbě také samostatná koupelna a WC. Oba pokoje mají stará dřevěná naprosto netěsnící okna přímo do kolejí. Náklady už sice v noci tliko nešibují jako dříve, ale zase vás ve 4 ráno vzbudí brejlovec najždějící na rychlík. Pokud vás nevzbudí už při příjezdu, tak určitě při zapnutí topení, případně při zkoušce magnetické brzdy. To je rána, že vyskočí z postele snad i hluchý. Oba pokoje nemají klimatizaci a špatně se větrají.

### Malé a bez vybavení

Po příkrých schodech tedy vystoupáme do patra. V létě s každým schodem

vzrůstá teplota vzduchu. V podkroví je ve vedrech i 30 stupňů, zde je ale na všech pokojích našťastí dobrá klimatizace. Všechny místnosti mají pouze střešní okna, která už něco pamatují. Jsou shnilá a zatéká jimi dovnitř. Navíc je nikdo nikdy nemyl, takže špína stéká po léta nemalovaných stěnách až dolů. Z hlediska zvuku je jedno, jestli jsou otevřená nebo zavřená, stejně neodhluční vůbec nic. Čtyři z pěti pokojů jsou do kolejí, tudíž ve čtyři máte buďček jistý. Jediná jednička je na druhou stranu, kde mašinu ráno tolik neslyšíte, ale za to slyšíte celou dobu poměrně rušnou silnici. Tento pokoj máme letos vyhrazený pro jednu směnu, kde vstáváme až v 5:30.

Abyste toho nebylo málo, na několika pokojích dodnes nejsou nové postele, jsou zde staré válečky bez výměnné matrace, které podle mě na trvalé spaní nikdy určené nebyly. Na kvalitní odpočinek můžete zapomenout už při samotném pohledu na ně. Na dva pokoje byly na můj popud přesunuty nevyužívané postele zespona. I novější postele už ale vržou a nemají ani větší pelest. Kromě jedničky jsou pokojíky malé, na většinu není prakticky žádné vybavení, když už je noční stolek, není žádný stůl, staré židle vyřazené z kanceláří. Pokoje jsou odděleny sádkartonovými stěnami, ve kterých jsou i zásuvky, slyšet je úplně všechno. Navíc zde neskutečně vrže podlaha, takže každý krok člověka na kterémkoliv pokoji spolehlivě slyšíte. Sádkarton je na mnoha místech popraskaný.

### Za 20 let nic

Spal jsem už na spoustě nocležen, mnoho z nich bylo ještě v horším stavu, ale po letech se zrekonstruovaly, nebo se spaní přesunulo zcela jinam. Je vidět nějaký posun, snaha. Tady se kromě dosazení klimatizace (zaplat' pánbů za ni!), výměny dlažby na chodbě a výměny (respektive přesunu) několika postelí za posledních 20 let neudělalo vůbec nic.

Mám dojem, že už je to pár let zpátky, kdy bylo garantováno, že pokud je nocležna do kolejí, musí mít kvalitní odhlučnění okna. Tento výnos do Trutnova ale asi nikdy nedorazil. Spát dnes na tvrdých válečkách je už také naprosto výsměch. BOZP zřejmě dělají, že nevidí, nebo zde nikdo z nich nespál?

### Musíme přežívat

Celkově je spaní v Trutnově noční hrůzou všech strojevodců, kteří zde někdy měli dělené směny. Spousta z nás na to upozorňovala jak v hláškách, tak v dotazníkovém šetření. Výsledek žádný. Už několik let jsou slibovány nové nocležny, ale budovy prý nejsou naše... Mezitím se vedení přesunulo do Hradce a z Trutnova je odstraněna jednotka daleko od Prahy. Po letech slibů jsme se dočkali nových motorových jednotek, a tak nezbyvá věřit, že se třeba někdy i dožijeme kvalitních nocležen v Trutnově. Zatím musíme přežívat v tom, co máme. A spát rychle, než nás vzbudí ranní provoz.

Jaroslav Smetana,  
člen ZO FS Meziměstí

## Reakce Prezidia FSČR

Je pravdou, že zázemí určené pro odpočinek mezi směny, či v případě dělené směny při splnění parametrů z PKS ČD a. s., byl v dotazníku pro strojevodce (na jehož otázky bylo možno odpovídat v průběhu měsíce července a srpna roku 2022) vyhodnocen jako čtvrtý z pěti hlavních připomínek.

Na výše uvedenou otázku odpovědělo tehdy celkem 2 475 strojevodců, což lze považovat za velmi vypovídající údaj. Se stavem nocležen bylo v té době spokojeno celkem 506 respondentů (20,44%), částečně spokojeno bylo 1 038 strojevodců (41,94%) a nespokojeno se zázemím nocležny se objevilo v 931 odpovědích našich kolegů.

### Žádná konkrétní stížnost

V podstatě ihned po zveřejnění výsledků dotazníku se, (alespoň pokud mohu mluvit za společnost ČD a. s.) sešlo vedení společnosti s odbory a požadovalo sestavit seznam nevyhovujících míst k odpočinku. Je škoda, že v tuto dobu jsme i přes výzvu výborům ZO FSČR nedisponovali žádnou konkrétní stížností.

Přesto se podařilo někdy prostřednictvím informací samotných členů FS, či samotnou kontrolou těchto objektů, zařadit několik nocležen nejen do plánu akcí z peněz BOZP, ale úpravu i financovat z vlastních provozních prostředků firmy.

Podle některých zpětných informací od našich kolegů se poté i během

roku 2023 a někde i v letošním roce podařilo stav na některých „nedobrovolných“ místech oddechu zlepšit. Nedělám si ale iluzi, (i po nedávné vlastní zkušenosti z nocležny v Kolíně-dílny), že již neexistují místa odkud člověk rád a rychle vypadne.

A to se pak dá velmi, tak jak píše kolega Smetana ve svém článku, polemizovat o době „odpočinku“.

### Nejjednodušší řešení

Je nutno říct, že ne vždy je jednoduché dohodnout opravu nocležny, zejména je-li umístěna v objektu kde jsme v pronájmu. Ale například vybavení nocležny, tak jak kolega v článku popisuje, by mělo být vždy tím „nejjednodušším řešením“ pro zvýšení nejen spokojenosti ale zejména kvality, tak aby po „nařizeném“ odpočinku, kolega strojevodce neodcházel na další část směny více unaven než když na nocležnu přišel.

### Dojde i na Trutnov!

I nadále jsme všichni v Prezidiu FSČR s oblastními zástupci připraveni řešit problematiku nocležen (a samozřejmě nejen to).

A douška nakonec - Podle mých informací se nocležna v Trutnově začíná rekonstruovat, a tak se popisované nedostatky snad stanou minulostí.

Jaroslav Vincour,  
viceprezident FSČR



Nocležna 1 v depu



Okno na nocležnách ve stanici



Postel - válečka na nocležně

## Přehled o činnosti a jednáních členů P-FSČR v červenci a srpnu

### Společnost ČD

\* Uskutečnilo se připomínkové řízení k návrhu Změny číslo 4 předpisu ČD V 15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel.

\* Proběhlo připomínkové řízení k návrhu Změny číslo 2 dokumentu s názvem „Řízení pracovního výkonu zaměstnanců s tarifní mzdou – Osobní ohodnocení zaměstnanců“.

\* Konalo se připomínkové řízení k návrhu Změny číslo 2 Předpisu ČD o zdravotní péči.

\* Uskutečnilo se připomínkové řízení k návrhu „Memoranda o spolupráci pro zachování mlčenlivosti, ochranu informací, včetně zákazu jejich zneužití“.

\* Konalo se připomínkové řízení k návrhu 6. změny „Opatření ředitele Odboru provozu osobní dopravy (O18) číslo 38/2020 – Provozní aplikace pro strojevodce“.

\* Probíhá připomínkové řízení k návrhu novelizace předpisu ČD Ok 9 – Předpis o mimotarifních jízdních výhodách, poskytovaných ČD.

\* Dne 3. 7. se konalo na GR ČD v Praze konferenční jednání k návrhu Změny číslo 3 „Opatření ředitele Odboru provozu (O18) GR ČD číslo 5/2022 – Ověřovací provoz – Provoz drážních vozidel ČD v systému ETCS“.

\* Dne 3. 7. se uskutečnilo na GR ČD v Praze jednání s předsedou Představenstva ČD a generálním ředitelem ČD M. Krapincem. Hlavním tématem bylo zvyšování bezpečnosti železničního provozu zavedením Radiových mobilních jednotek RMJ D3 rozšířením funkcionalit ETD a minimalizováním rizikových obrátů ve vratných stanicích.

\* Dne 8. 7. se konalo testování funkcionalit Radiových mobilních jednotek RMJ D3 v Perninku.

\* Dne 9. 7. proběhlo na GR ČD v Praze jednání „Pracovní skupiny ČD pro OOPP a výstrojní součásti“, které se zabývalo problematikou zakázek stejnokrojů pro zaměstnance ČD.

\* Dne 6. 8. se uskutečnilo na GR ČD v Praze další jednání „Pracovní skupiny ČD pro OOPP a výstrojní součásti“, které se opět zabývalo záležitostmi zakázek stejnokrojů pro zaměstnance ČD.

\* Dne 14. 8. proběhlo na GR ČD v Praze jednání se zaměstnanci úseku lidských zdrojů k dalšímu postupu při zavádění nového systému osobního ohodnocení zaměstnanců.

\* Ve dnech 21. 8. a 28. 8. se konalo na GR ČD v Praze jednání k problematice zadávání oprav HKV do systému SH AP.

\* Dne 26. 8. se uskutečnilo na GR ČD v Praze několik jednání:

- K problematice přístupů odborových svazů do informačně technologických sítí ČD

- K problematice „Memoranda o spolupráci pro zachování mlčenlivosti, ochranu informací, včetně zabránění jejich zneužití“.

- Jednání vedení společnosti ČD se zástupci odborových svazů působících u ní.

\* Uskutečnilo se jednání s vedením OŘD Východ na téma „Provoz osobní železniční dopravy v Jihomoravském kraji bez vlakových čt“

### Společnost ČD Cargo

\* Proběhlo připomínkové řízení k návrhu „Plánu centrálních akcí BOZP společnosti ČD Cargo, a.s., na rok 2025“.

\* Uskutečnilo se připomínkové řízení k návrhu novelizace interní normy ČD Cargo IN PERs 14-B-2008 – Pracovní úrazy.

\* Konalo se připomínkové řízení k návrhu „Zprávy o prověrkách bezpečnosti a ochrany zdraví v ČD Cargo, a.s., v roce 2024“.

\* Právě probíhá připomínkové řízení k návrhu 3. Změny interní normy společnosti ČD Cargo IN PERs28-B-ČDC-CZ (PERs28—2009) Zdravotní a odborná způsobilost.

\* Dne 27. 8. se uskutečnilo v sídle společnosti ČD Cargo v Praze jednání vedení ČD Cargo se zástupci odborových svazů, které u ní působí.

### Společnost Správa železnic

\* Konalo se připomínkové řízení k návrhu novelizace předpisu SZ Z11 Předpis pro obsluhu radiových zařízení – 2- kolo připomínkové řízení.

\* Uskutečnilo se připomínkové řízení k „Návrhu sportovních a kulturních akcí pořádaných

odborovými svazy působícími u společnosti Správa železnic, státní organizace, ve spolupráci se zaměstnavatelem“.

\* Proběhlo řízení a posouzení „Přehledu žádostí o poskytnutí sociálních výpomocí a zápůjček z FKSP na rok u společnosti Správa železnic, státní organizace“.

\* Právě probíhá připomínkové řízení k návrhu novelizace předpisu SZ D1 Dopravní a návštěvní předpis, které bylo zahájeno dne 12. 8. a potrvá do 11 10.

\* Dne 16. 7. se uskutečnilo v dopravně Teplice nad Metují město na trati Trutnov střed – Teplice nad Metují. jednání „Komise pro dohlednost nepřenosných návštěvadel“.

\* Dne 17. 7. se konala schůzka s generálním ředitelem Správy železnic, státní organizace, J. Svobodou. Hlavním tématem bylo zvyšování bezpečnosti železničního provozu na tratích D3 a nechráněných přejezdů.

\* Dne 18. 7. se konalo za účasti členů P-FSČR v železniční stanici Mstětice jednání „Komise pro dohlednost nepřenosných návštěvadel“.

\* Dne 22. 7. se uskutečnilo prostřednictvím aplikace Microsoft Teams společné jednání zástupců zaměstnavatele Správa železnic, státní organizace, s představiteli odborových svazů působících u společnosti.

\* Dne 22. 7. se konaly v Plzni Koterově pohledové zkoušky nových návštěvadel pro elektrický provoz

\* Ve dnech 27. a 28. 7. proběhl zátěžový test ETCS v úseku železniční tratě Praha – Česká Třebová.

\* Dne 8. 8. se uskutečnilo v železniční stanici Mníšek u Liberce další jednání „Komise pro dohlednost nepřenosných návštěvadel“.

- Dne 14. 8. proběhlo jednání k situování návštěvadel skupin A + B a přejezdníků v zastávce Krásný les-Bažantice na trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem.

\* V srpnu proběhlo za účasti členů P-FSČR několik dalších pohledových zkoušek připravovaných světlených návštěvadel pro elektrický provoz.

\* V srpnu se konalo za účasti členů P-FSČR jednání o zavedení principu místa zastavení a umístění orientačních značek pro centrování vlaku k podchodu nástupiště.

### Ministerstvo dopravy

\* Dne 3. 7. proběhla pracovní večeře s ministrem dopravy ČR M. Kupkou a generálním ředitelem Správy železnic, státní organizace, J. Svobodou.

\* Dne 23. 7. se uskutečnilo na MD ČR v Praze jednání „Komise ministra dopravy pro zvýšení bezpečnosti železniční dopravy“.

\* Dne 23. 8. proběhlo na MD ČR v Praze jednání k přípravě na výhradní provoz ETCS od 1. 1. 2025

- Dne 29. 8. se konalo na MD ČR v Praze odborné kolokvium k zabezpečení železnice v ČR.

### Ostatní subjekty

\* Ve dnech 8. 7., 22. 7., 5. 8. a 19. 8. se konala pravidelná jednání provozně technologické skupiny „ZESNAD.CZ“.

\* Dne 30. 7. se uskutečnilo v sídle společnosti RCC v Praze kolektivní vyjednávání k uzavření PKS u této společnosti.

\* Dne 31. 7. se konalo jednání se zaměstnanci Drážního úřadu. Hlavním tématem bylo školení ETCS a metodika správného řízení při projetí návštěvadel z viny strojevodců.

\* Dne 18. 7. se uskutečnilo v Hrádku nad Nisou pravidelné setkání společnosti Länderbahn se zástupci odborových organizací. Které působí u dané společnosti.

\* Dne 19. 8. proběhlo na P-FSČR v Praze jednání se zástupcem AŽD na téma úprav zařízení LS06 pro nadcházející jednání „Pracovní skupiny ETCS“ při Drážním úřadu.

\* Dne 20. 8. se uskutečnilo jednání s vedením Drážního úřadu na téma nedostatečné posuzování bezpečnosti u retrofitových projektů zástavby ETCS na HKV a k řešení dalších aktuálních problémů.

\* Dne 24. 8. se uskutečnil Dálkový běh a pochod Spálův pořádaný FSČR jako vzpomínka na oběti železniční nehody v roce 1990.

\* Dne 26. 8. proběhlo na P-FSČR v Praze pravidelné zasedání P-FSČR.

Miloslav Pykal

## Obrazem z Regionálního dne železnice 17. srpna ve Valašském Meziříčí



Foto Martin Ježek

## Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (3) Další negativní vlivy

V této sérii článků se zaměřuji na dokument, který v roce 1969 vydala tehdejší Federace lokomotivních čet. Jedná se o Výňatek lékařské zprávy kolektivní vedeném ve spolupráci s doc. Dr. K. Benem. Tento dokument vycházel ze starší studie, Otázky patofyziologického ovlivnění cest nervové soustavy u dispečerů a strojvedoucích všech trakcí. Dnes se budeme věnovat dalším vlivům, které mohou mít negativní vliv na práci strojvedoucích (pozn. autora - kurzívou bude v textu zvýrazněná originální zpráva. Poznámka (sic!) znamená doslovnou citaci).

Jak bylo v závěru minulého článku zdůrazněno, závěrečná zpráva, zveřejněná před více než padesáti lety, velmi dobře popsala, jaké nebezpečí vyplývá z nebezpečí upadnutí do stereotypního stavu, kdy očekáváme, že to bude jako vždy, že ta červená před námi opět na poslední chvíli bude zelenou... Strojvedoucí nikdy nesmí očekávat, že když se objevil stejný signál se stejným významem několikrát za sebou, že se objeví i nadále. (sic!)

### Prostoje

Ovšem vedle této zátěže, která se vyskytuje i při dobré organizaci práce a dobrém stavu lokomotiv, existuje ještě i jiná zátěž: Narušení organizace práce díky prostoje při organizování hlavně nákladní dopravy. To známe asi všichni. Špatná komunikace mezi strojvedoucími, posunovou četou, dispečerem. To všechno způsobuje negativní emoce

a vztek, který jen málokdo umí překousnout hned na místě. Spousta z nás si tohle odvážíme na tratě a část směny s námi emoce cloumají ať chceme nebo nechceme. Je velmi zajímavé, že v tomto místě zpráva konstatuje, že na našich emocích má nezanedbatelný vliv také... v mnoha případech neodborné řízení dopravy. (sic!)

Jako by ta zpráva byla psaná docela nedávno...

### Závady lokomotiv

Velkým problémem byly již tehdy konstrukční závady lokomotiv, které rozhodně ani dnes nepřispívají k dobré pohodě na našich směnách. A to byly lokomotivy, které se daly opravit – z trochou nadsázky – doslova kládívem a hasákem skoro vždy. Na elektrických lokomotivách si pamatujeme naše předky, kteří do práce nenastoupili bez kabely plné překlenovacích drátů

s krokodýlky na koncích. Dnes neuděláte vůbec nic. Lokomotiva buďto jede, nebo ne. Problémy se zaváděním rekonstruovaných lokomotiv. Jen vzpomenu řadu 742 71., která se potýká s obrovskými potížemi a my, co jsme na ní něco najeli, víme o čem mluvíme.

Bezmocnost z moderních technologií  
Problémy se zaváděním ETCS jsou také nemalé. Proti našim předkům máme moderní technologie, které by nám měly usnadnit práci. Leč, v mnoha případech tomu tak ani náhodou není. Moderní technologie nás doslova svazují a my jsme často na stanovištích našich lokomotiv zcela bezmocní nad tím, jak se během jízdy někde v jednom z mnoha elektrických rozvaděčů utřepe káblík, nebo vypadne svorka, nebo jiná maličkost, v ceně několika korun, která zneschopní celý vlak.

Nikdo se nemůže divit negativním emocím. Místo toho, abychom ve

vrátne stanici měli čas na odpočinek a částečnou regeneraci, zabýváme se opravami, restartem systémů a dalšími věcmi, které nám neumožní ani se navačit a napít.

### Nevhodná hygiena

Pro mnohé kolegy může být lech překvapivé, že se zpráva, kterou se zabývám, dává na svoji dobu zajímavý prostor otázkám hygieny. Z tehdejších výzkumů a různých šetření vyplynul naprostý nedostatek WC pro strojvedoucí a doprovod vlaku. Také je uváděno mnoho vadných a nevhodně umístěných ledniček na potraviny a nápoje. Nedostatek možnosti nakoupit si v nočních hodinách ve vratných i nácestných stanicích nealkoholické nápoje a potraviny byl již tehdy velkým problémem a tento neutěšený stav rozhodně neprospíval dobré pohodě na stanovišti.

Zde musíme konstatovat, že mnohé automaty na nápoje, na pokrmy, které jsou na nádražích instalované, balené bagety a jiná hotová jídla, která si můžeme hned dát do mikrovlnné trouby na lokomotivě, jsou oproti možnostem

našich předků opravdovým luxusem. I tohle má velký vliv na náš odpočinek na směně.

### Odpočinek a spánek

Ale tehdejšími strojvedoucími vadily i jiné věci. Nevhodné umístění místností pro odpočinek a spánek. Nevhodné vybavení ložním prádlem... Všetaty, Havlíčkův Brod, Žilina a další. (sic!) Ve všech uvedených případech se objevuje téměř u všech strojvedoucích značná nespokojenost, nervozita a vyvolávání emoce a vzteku. (sic!)

Všechny druhy neurologické zátěže byly vyšetřovány neuropsychologickou metodou a měřením biorytmiky tělesné teploty, krevního tlaku, tepu prahu reflexu Achillovy šlachy před, během a po jízdě. Současně byly sledovány aspekty práce strojvedoucího při řízení lokomotivy, jeho chování na signály a obranné pohyby proti ospalosti. (sic!)

Jako by to nebylo více než padesát let, co toto šetření proběhlo...

## Z historie národního vlakového zabezpečovače (2) Od LVZ k ETCS

Připomeňme si vývoj vlakového zabezpečovače (VZ) a vývoj Automatického vedení vlaku CRW & AVV v Československu a v České republice.

### Kontrola rychlosti, nebo bdělosti

V prvním díle jsme zmínili, že koncem 60. let nastala potřeba vyvinout vlakový zabezpečovač -zařízení jak pro mobilní, tak i pro traťovou část. V traťové části byl kolejový obvod doplněn vysílačem, kterým byl motorový kodér spouštěný jízdou vlaku v daném prostorovém oddílu. Samozřejmě, že s tím souviselo vytvoření příslušných vazeb v daném návěstním bodě a závislosti mezi jednotlivými oddíly. Při výběru řešení bylo jasné, že je možné jít dvěma cestami:

a) Zařízení VZ s kontrolou bdělosti, kde se obsluhou tlačítka bdělosti vyvozuje, že strojvedoucí je dostatečně bdělý a schopný správně reagovat na situaci, kterou VZ vyhodnotil jako závažnou z hlediska bezpečnosti,

b) Zařízení s kontrolou rychlosti - zde je skutečná rychlost hnacího vozidla porovnávána s přenášnými informacemi. K tomu, aby bylo možné vygenerovat brzdnou křivku, musely být k dispozici informace o cílové rychlosti, cílové vzdálenosti, okamžité rychlosti, vlastnostech vlaku, sklono- vých poměrech tratí aj.

### Permisivní návěst Stůj

Vzhledem k tomu, že v té době chyběla zařízení, která by údaje pro variantu (b) systému LVZ dodala, bylo rozhodnuto vyvinout „Zařízení VZ s kontrolou

bdělosti“. A tak u tohoto typu zařízení bylo v plné kompetenci a odpovědnosti strojvedoucího, aby snížil rychlost a zastavil vlak před návěstídem v poloze Stůj. Na automatickém bloku byla navíc zavedena u návěstidel automatického bloku tzv. Permisivní návěst Stůj. Pokud tedy bylo na návěstidle Stůj, tak strojvedoucí rozhodoval sám, zda po zastavení bude po 3 minutách pokračovat dál. Podmínkou ale bylo, že nesmí před sebou vidět konec předchozího vlaku. Přesný postup byl uveden v dopravním předpisu. Název Liniový vlakový zabezpečovač (LVZ) byl zvolen proto, že strojvedoucí prostřednictvím kolejového obvodu dostává informace po celou dobu jízdy na tratích vybavené automatickým blokem s LVZ. Na návěstní opakovací se přenášelo 4 až 5 znaků, které byly odvozeny od znaků hlavního návěstidla, ke kterému se vlak blížil. Z toho jsou dva znaky „restriktivní“ (červená a žlutá mezikružní) a dva znaky jsou povolující (zelená a žlutá). Při restriktivním znaku nebo přerušení příjmu kódu z tratí, musí strojvedoucí obsluhovat periodicky tlačítka bdělosti. Při rychlosti vlaku pod 10 km/h je uvedena do činnosti automatická výluka.

### Živák, KBS, LS 90

Vlakový zabezpečovač typu LVZ nepřenášel informace o stupni návěstního omezení rychlosti a nekontroloval

skutečnou rychlost vlaku. V 70. letech minulého století se v důsledku úspory zaměstnanců zaváděl systém „jednomužné obsluhy hnacího vozidla“. Při dvoumužné obsluze byla povinností strojvedoucího a pomocníka, aby vzájemně hlasově ohlašovali návěst na návěstidle, ke kterému se blížili. I když nebyla vybudována traťová část LVZ spojitě a nebyla vybavena také většina železničních stanic, tak došlo ke zrušení výluky funkce kontroly a tlačítka bdělosti byla využito ve funkci kontroly „bdělosti“ strojvedoucího a označeno bylo jako „ŽIVÁK“. Na regionálních tratích bez autobloků tak byl použit systém KBS (kontrola bdělosti strojvedoucího) přesto, že již byl vyvinut bodový vlakový zabezpečovač, který měl být nasazován na tento typ tratí. Skutečností je, že obsluhou tlačítka bdělosti je kontrolována přítomnost strojvedoucího na stanovišti, ale není kontrolována jeho pozornost. Na přelomu 80. a 90. let bylo vyvinuto nové obvodové řešení LVZ, pod označením LS 90. I u tohoto nového řešení byl zachován přenos informací a kontrola bdělosti. Cíle využití řešení a automatizace řízení hnacího vozidla pro vlakový zabezpečovač LS 90 byly potlačeny. Možná zde sehrály svoji roli pronikající informace o řešení Evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Vlakový zabezpečovač LS 90 vyvinul Výzkumný Ústav Železniční

ve spolupráci s podnikem Automatizace železniční dopravy Praha. Byl koncipován již tak, že pokud bude dostávat z rychloměru korektní informace, bude VZ kontrolovat i povolenou rychlost.

### Využití LVZ při modernizaci koridorů

Počátkem 90. let zahájily ČD modernizaci tranzitních koridorů. Před zahájením projekčních stavebních prací byly zpracovány studie proveditelnosti a zásady modernizace koridorů. Maximální rychlost byla stanovena do 160 km/h. To sebou přineslo problém řešení zábrzdny vzdálenosti. Na hlavních tratích byla maximální rychlost 120 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 m. Měnit zábrzdnu vzdálenost na tratích vybavených automatickým blokem by bylo velice komplikované. Došlo by ke snížení počtu traťových oddílů, což by v blízkosti velkých uzlů snížilo propustnou výkonost tratí. Modernizace koridorů probíhala několik let a v konečném důsledku by to vedlo ke střídání úseků s různými zábrzdny vzdálenostmi.

Nakonec bylo zvoleno jednoduché řešení s využitím vlastnosti LVZ. Zábrzdna vzdálenost byla rozložena do dvou traťových oddílů. Příjem kódu žlutého světla na návěstním opakovací VZ znamenal snížit rychlost vlaku tak, aby u následujícího návěstidla byla maximální rychlost 120 km/h. Toto řešení bylo zapracováno do návěstního předpisu D1, ale zpočátku mělo v řadách

odborníků mnoho odpůrců. Poukazovali na to, že je to nesystémové řešení a navrhovali vyčkat na nasazení ETCS. To byl také impulz k tomu, že nebyl zájem ze strany ČSD a později ČD o modernizaci našeho LVZ.

### Nová verze zabezpečovače

Ale i přesto společnost AŽD Praha přišla v roce 2013 s novou verzí VZ označenou jako LS 06. Tato verze obsahovala navíc mimo tlačítka bdělosti potvrzovací tlačítka při restriktivní návěsti. Strojvedoucí musí do 9,5 s od příjmu restriktivní návěsti provést stisk a uvolnění speciálního potvrzovacího tlačítka. Pokud to neprovede, je vydán povel k zavedení nouzového brzdění. Dále je zde nutné potvrzení rozjezdu proti návěsti Stůj. Před rozjezdem proti návěsti Stůj musí strojvedoucí provést speciální úkon (tj. trvale stisknout potvrzovací tlačítka na nejméně 2 s, odbrzdit a poté potvrzovací tlačítka uvolnit). Navíc, při takovém rozjezdu strojvedoucí musí do 9,5 s od odbrzdění provést ještě obsluhu potvrzovacího tlačítka, jinak je opět vydán povel k zavedení nouzového brzdění. Takto je tedy zavedena dvojitá ochrana rozjezdu proti Stůj.

Celkem bylo objednáno 900 instalací LS 06 a dosud jich bylo namontováno 500. Na koridorech jezdíme rychlostí 160 km/h již dvacet let, projekt ETCS se realizuje teprve v posledních letech.

Josef Schrötter

## Završil „štreku na štrece“



Dne 5. srpna byl symbolicky otočen na točně všemi oblíbený kolega a kamarád pan Pavel Plhal. Po celoživotní službě strojvedoucího u ČD dovezl svůj poslední vlak 3816 (640 218) do své domovské stanice Vyškov na Moravě, čímž završil svou dlouhou „štreku na štrece“. Rozloučit se s ním přišli v hojném počtu kolegové z vedení ČD, tak i SŽ a kolegové a kolegyně z řad vlakových čet a strojvedoucí. Přejeme mu do dalších let mnoho úspěchů, radosti a elánu. Kamarádi ze ZO Brno – Dolní.



## Společenská rubrika

V srpnu měli narozeniny viceprezident FSCŘ **Jaroslav Vincour** (4. srpna dosáhl věku 62 let), bývalý prezident FSCŘ **Petr Čechák** (významné jubileum měl 25. srpna) a své 61. narozeniny slavil současný prezident FSCŘ **Jaroslav Vondrovic** (26. srpna).

Všem jubilantům blahopřejeme k narozeninám, děkujeme jim za vykonanou práci ve prospěch naší odborové organizace a do dalších let přejeme hodně zdraví, štěstí a životní pohody a optimismu.

V srpnu zaznamenali kulaté výročí tři zaměstnanci z bývalé Výtopny Horažďovice předměstí - paní **Emilie Brejchová** oslavila 85. narozeniny, pan **Václav Mach** 70. narozeniny a pan **Eduard Kubík** pak své 75. narozeniny. Všem jubilantům přejeme hlavně pevné zdraví. Kolegové z bývalé výtopny Horažďovice předměstí.



Dne 1. srpna oslavil 70. narozeniny bývalý trutnovský rychlíkový strojvedoucí na penzi kolega **Oldřich Kozlovský**, dlouholetý člen Výboru FSCŘ ZO Trutnov. Do dalších let přejeme Oldovi pevné zdraví, svatou trpělivost s vnučaty i pohodu na zahrádce v Pekle. Text a archivní foto Brutus.

Dne 16. srpna oslavil 65. narozeniny člen FSCŘ ZO Trutnov strojvůdce **Josef „Mrvič“ Sehnal**, ještě stále v činné službě u Českých drah. Do dalších let přejeme Mrvkovi pevné zdraví a radost z jízdy. Za všechny Brutus.

Dne 28. srpna oslavil krásných 60 let věku pan **Lubomír Babčan**, který pracuje u společnosti ČD a. s. a je členem ZO FSCŘ Kolín.



K 31. srpnu odešli do starobního důchodu **Jan Zuščík** (viz foto) a **Jiří Janecký** ze ZO FSCŘ Louny. Děkujeme za vykonanou práci a přejeme klid a hodně zdraví.

V měsíci září slaví své narozeniny paní **Jarmila Šírková**, hospodářka FSCŘ a flotilář HVP. Děkujeme jí za vykonanou práci ve prospěch naší odborové organizace a do dalších let přejeme hodně zdraví, štěstí a životní pohody a optimismu.

Dne 1. září oslavil své životní jubileum náš kolega ze Seniorského klubu při liberecké základní organizaci, krásných sedmdesát pět let **Jaromír Souček**. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorského klubu mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života

přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

Dne 2. září slaví své 80. narozeniny pan **Josef Vohradský** a 3. září 70. narozeniny pan **Jiří Křeček**. Hodně štěstí a pevné zdraví přeje výbor ZO FS Nymburk.

K 3. září 2024 ukončil svoji práci na železnici a odešel do předčasného důchodu náš kolega, kamarád **Pepa Rumpík**, strojvedoucí ČD a člen základní organizace FS Brno dolní. Za vykonanou práci mu děkujeme a na zaslouženém odpočinku ještě po mnoho let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přeje celý výbor ZO FS Brno dolní a kolegové/kamarádi z Brna.

Dne 4. září slavil výročí 60 let **Jan Seifert** ze ZO Louny. Blahopřejeme!

Dne 13. září oslavil 60. narozeniny člen plzeňské ZO FSCŘ **Petr Nozar**, strojvedoucí ČDC PP Plzeň. Výbor ZO FSCŘ Plzeň spolu s kolegy a kamarády přeje Petrovi do dalších let pevné zdraví, štěstí a pohodu. Ke gratulaci se rovněž připojují kolegové a kamarádi z Domažlic a Bělé nad Radbuzou.

### Opustili nás

Koncem července nás navždy opustil **Josef Vykydal**. Strojvedoucí a dlouholetý předseda ZO FS Břeclav. Po ukončení studia na Střední průmyslové škole v Břeclavi nastoupil k ČSD, kde vykonával funkci pomocníka strojvedoucího. Po absolvování základní vojenské služby nastoupil jako kandidát strojvedoucího. K 1. lednu 1977 byl jmenován strojvedoucí. Po roce a půl na zálohách přešel do traťové služby. Jezdil Pn, Rn, Nex do Přerova, Kutné Hory, Bratislavy, Galanty či Letohradu. Po rozdělení republiky byl zařazen do rychlíkového turnusu, kde působil do odchodu do důchodu.

Od roku 2002 občas zaskakoval jako strojvedoucí. V letech 2005 až 2015 svědomitě vykonával funkci předsedy ZO FS Břeclav.

Čest jeho památce ZO FS Břeclav

Dne 29. července 2024 by oslavil 70. narozeniny náš kolega

a kamarád, trutnovský strojvůdce **Miroslav „Šmidra“ Žilvar**, důvěrník TS 871, člen výboru a dlouholetý předseda Revizní komise FSCŘ ZO Trutnov, který nás opustil po dlouhé těžké nemoci 3. března 2017. Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Foto 21. srpen 2012 - archiv Brutus.

Dne 21. srpna tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku nedožitých 81 let náš kolega, člen Seniorského klubu při základní organizaci Federace strojvůdců Liberec, pan **Roland Mizera**. Čest jeho památce. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž vy svoji tichou vzpomínku. Děkuji všichni aktivní členové i členové Seniorského klubu liberecké ZO FSCŘ.

V září vzpomínáme na dobu před deseti lety, kdy nás náhle opustil **Jiří Topič**.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscrcz. Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Peříšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscrcz. 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

