● Dřevo, opět samé dřevo ... str. 1 a 4 ● Za vykolejený vlak s vápencem právě soudí strojvůdce ... str. 2 ● Jízda v průvanu již povolena... str. 2 ● Poděkování za podporu v těžké životní situaci ... str. 3 ● Další kapitola z historie brzdění vlaků ... str. 3 ● Penzista vzpomíná: Horké ložisko ... str. 3 a 4 ● Pozvánka na dvě tradiční sportovní akce – i letos se konají dálkový běh a pochod z Tanvaldu na Spálov a Mistrovství České republiky železničářů v netradičním triatlonu ... str. 3 ● Memoriál Břeti Demela 2021 ... str. 4 ● Nabídka kalendářových vložek na rok 2022 ... str. 4 ●

číslo 13-14
15. července 2021
ročník 74

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Projevy solidarity s kolegy postiženými řáděním přírodních živlů

Prezidium Federace strojvůdců České republiky, mnohé základní organizace FSČR, stejně jako rovněž jednotliví členové naší odborové organizace projevili velmi bezprostředně svoji solidaritu s kolegy, kteří byli postiženi nedávným řáděním přírodních živlů na jižní Moravě. Následky jsou zde mimořádně těžké, a tak odstraňování vzniklých škod bude trvat nejen dlouho, ale bude na ně především třeba vynaložit obrovské finanční prostředky.

Mezi prvními zareagovali kolegové ze **základní organizace Federace strojvůdců Krnov**, kteří se sešli na jednání své členské schůze 25. června. Jednomyslně se zde shodli, že finančně podpoří své kolegy z Břeclavska a Hodonínska, jimž mimořádně silná bouře s tornádem způsobila vážné škody na obydlích a dalším majetku.

Téhož dne se prezidium FSČR obrátilo na předsedy základních organizací, aby zjistili, **zda některý z členů jejich ZO také nepatří mezi postižené následky řádění těchto přírodních živlů**. Zároveň byli jednotliví členové Federace strojvůdců vyzváni, aby v případě, že náleží mezi postižené touto přírodní katastrofou, kontaktovali předsedu své ZO, a to spolu **s doložením škody (fotografie, případně potvrzení místního úřadu) za účelem možnosti poskytnutí pomoci ze strany P-FSČR z prostředků Sociálního fondu FSČR Stephenson**.

Z dalších projevů solidarity a snahy konkrétně pomoci uveďme ještě alespoň **základní organizaci Federace strojvůdců Břeclav, jež založila transparentní bankovní účet – 6013173389/0800**. Také touto cestou shromážděné finanční prostředky pomohou našim kolegům z obcí na Břeclavsku a Hodonínsku, které nebývale těžce zasáhla živelná pohroma.

Tiskové centrum FSČR

Stromy u trati nejsou naším nepřítelem, s bezpečností provozu však nejdou dohromady

Problematika přerostlé zeleně nacházející se v blízkosti zejména našich regionálních tratí, kde až příliš často ohrožuje bezpečnost železničního provozu, je téma, které se zřejmě jen tak brzy nevyčerpá. Svědčí o tom nejen trojice článků, které najdete právě v tomto vydání našeho časopisu. O aktuálnosti se přesvědčujeme neustále, mnohdy doslova denně v přehledech mimořádností vyskytujících se na naší železniční síti. A vše pak nebezpečně graduje zejména při rozmarech počasí, jehož výkyvy a řádění přírodních živlů jsou bohužel už i v našich končinách bohužel až příliš časté. A to při tom do tratí padají nejen stromy suché, poškozené či jinak nemocné, ale také zcela zdravé. Alespoň tak totiž při běžné vizuální kontrole vypadají. A posuzovat každý strom nacházející se v blízkosti trati i „zevnitř", je sice možné, ale jde o práci jen pro odborníky. A těch by se zřejmě v potřebném počtu nedostávalo, a pokud třeba i ano, pak by asi zase chyběl dostatek peněz na takovou jejich vysoce odbornou činnost.

Jak tedy dále? Jednoduché řešení prostě neexistuje. Úsilí, které pro zlepšení situace dlouhodobě vyvíjí Federace strojvůdců České republiky, ostatně velmi dobře charakterizoval ve své odpovědi našemu českobudějovickému kolegovi viceprezident FSČR Jaroslav Vincour. A dodejme, že abychom „jásali" nad likvidací velkých ploch lesních porostů, kam až oko od našich tratí dohlédne, tak s tím tedy opravdu ani my v redakci nemůžeme souhlasit! Přesto uveďme několik dalších argumentů, proč „o tom dřevu" ve firovském periodiku vlastně tak často píšeme.

Shodou okolností právě na stránkách minulého vydání našeho časopisu vyšel článek kolegy Ladislava Choce, který popsal svůj velmi silný zážitek, k němuž došlo před osmi lety. Vzpomínáte na v Zájmech strojvůdce několikrát otištěnou fotografii silnou větví akátu propíchnutého čela Regionovy? Tak to je přesně ono a v ZS 12 je vše detailně popsáno v příspěvku Akáty bílé, žaluji vás. A zdaleka nešlo o jediný případ bezprostředního ohrožení zdraví či dokonce přímo zranění strojvůdce. Nelze se tedy pak divit, že se naše profesní odborová organizace svými nesčetnými jednáními na ministerstvu dopravy a zejména se zákonodárci v Poslanecké sněmovně i Senátu Parlamentu ČR významně přičinila o to, že se tento problém s velkým „P" konečně začal řešit. Co jiného než bezpečnost provozu a ochrana zdraví našich kolegů, stejně jako cestující veřejnosti, by nám mělo ležet na srdci?!

A co uvést závěrem? Nejlépe opět nahlédnutí do statistiky. A tentokrát dokonce v poněkud širším časovém záběru. Proto se redakce Zájmů strojvůdce obrátila na Drážní inspekci, od níž se nám tentokrát podařilo získat údaje dokonce hned za poslední čtyři roky. Přehled uvádí události, které DIČR řešila v souvislosti s ohrožením bezpečnosti železničního provozu po pádu stromů do profilu tratí, a to pokud došlo k srážkám těchto překážek na trati se železničními kolejovými vozidly. – V roce 2017 tak bylo evidováno celkem 89 srážek vlaku se stromem a jeden zraněný. O rok později celkem 83 srážek vlaku se stromem a dva zranění. V roce 2019 došlo celkem k 81 srážkám vlaku se stromem, při nichž byli zraněni tři lidé. A loni DIČR evidovala celkem dokonce 99 srážek vlaku se stromem, byť naštěstí se všechny tyto mimořádné události tentokrát obešly bez zranění.

Čísla jsou to velmi přesvědčivá, byť zároveň pro komplexní popis a obraz toho, jaké maléry stromy působí v našich tratích, paradoxně vlastně ještě neúplná! Nejsou v nich totiž zahrnuty desítky dalších situací ročně, kdy vlak před překážkou zastavil. Takové případy totiž nejsou dle platného zákona mimořádnou událostí a Drážní inspekce je neeviduje, respektive jí nejsou ani hlášeny.

Dodejme ještě, že za konstatováním „vlak zastavil" se neskrývá nějaké to v současnosti stálé módnější autonomní vedení dopravního prostředku (pro vlaky zatím naštěstí jde ještě spíše jen o „hudbu budoucnosti"), nýbrž nic jiného než velmi pozorný a odpovědný výkon služby našich kolegů strojvedoucích. A někdy přitom také zároveň sehrála svoji roli i notná dávka štěstí, že jim okolnosti, profil trati a zejména časový prostor vůbec ještě umožnily takto zasáhnout.

Takže o nebezpečí číhajícím ve stromech bezprostředně u tratí na vlaky a lidi v nich psát v našem časopise budeme i nadále. Nebráníme se ale samozřejmě diskuzi, v níž bychom rádi přivítali hlavně odborné příspěvky. Odstraněné nebezpečné stromy přece nemusí nahradit jen pustina – vždyť existují typy porostů nižších, spíše plazivých, a ty mohou být nakonec pro okolí dokonce užitečné.

Marek Poláček

Třetího července loňského roku se na jednom z nákladních vlaků ukázala lokomotiva 388 002 patřící nákladnímu dopravci ČD Cargo. Na snímku Michala Pavelky právě brzdila s nákladním vlakem k vjezdovému návěstidlu do výhybny Dluhonice (foceno kousek před zastávkou Rokytnice u Přerova, trať 270)

Nadační fond Skupiny ČD pomáhá jižní Moravě

Z transparentního účtu Nadačního fondu Skupiny ČD - ŽELEZNICE SRDCEM bylo 30. června odesláno celkem 540 tisíc korun na pomoc zaměstnancům Českých drah a ČD Cargo, které postihlo ničivé tornádo na jižní Moravě. Částka bude rozdělena mezi šestnáct rodin.

I řada našich zaměstnanců přišla o střechu nad hlavou nebo byla přírodní katastrofou jinak postižena, iniciovali jsme pro ně proto okamžitou pomoc a hned druhý den po řádění živlu jsme na jih Moravy doručili první finanční podporu. Zároveň se mezi našimi lidmi zvedla obrovská vlna solidarity, kdy se zaměstnanci hlásili do služby, aby nahradili kolegy, kteří ve svých domovech řeší následky ničivé bouře.

Kromě pomoci našim zaměstnancům nabízíme pomoc celému postiženému regionu. Na místě jsou k dispozici lůžkové vozy ČD a lehátkové vozy ČD Cargo, zaměstnanci drah organizují sbírku materiální pomoci v několika železničních stanicích, na místě pomáhají

dobrovolníci z řad našich zaměstnanců, ČD Cargo řeší případný odvoz suti atd.

Lenka Voplatková
Odbor komunikace GŘ ČD

Nesouhlasím s plošným vykácením všeho, co roste na dohled od trati

Svůj nesouhlas s v poslední době přímo „zuřivým kácení stromů v okolí tratí" a s články v našem časopise, jež takový přístup podporují, vyjádřil strojvedoucí a člen základní organizace Federace strojvůdců České Budějovice ing. **Jan Lapka**. V dopise adresovaném viceprezidentu FSČR Jaroslavu Vincourovi k tomu mimo jiné uvedl:

„Jezdím především trať z Českých Budějovic do Prahy. Občas Plzeň a výjimečně Jihlava, České Velenice, Horní Dvořiště. Tudíž mohu mluvit jen za tyto úseky, ale jistě to bude jinde podobné. Jsem strojvedoucí a svoji profesi mám upřímně rád. Přihlásil jsem se do FSČR abych podpořil správnou věc. Ale co mi opravdu vadí, je její názor na kácení stromů v okolí tratí.

Samozřejmě souhlasím s pokácením stromů nebezpečných, nemocných, suchých apod. Tam by mělo dojít k zásahu pokud možno okamžitě. S čím ale zásadně nesouhlasím, to je představa plošného vykácení všeho, co roste na dohled od trati. A to je bohužel to, co opakovaně propagujete a kvitujete.

Na rozdíl od FSČR mám přírodu a stromy rád a nevnímám je jako nepřátele, které je potřeba zničit a ještě na to udělat zákon. Opakovaná vyjádření slovy „Stromy tam nemají co dělat" mně tedy vaří krev. – Stromy tam mají co dělat, kolikrát tam rostou déle, než je tam trať! Aby se pak náhodou nestalo, že někdo přijde a bude tvrdit, že trať tam nemá co dělat! Přece nejde takovou hloupost paušálně říct! To jste opravdu takoví nepřátelé přírody?

Pokud ano, s tímto názorem nic neudělám, ale odmítám v tom FSČR nadále podporovat. Ostatní práce Federace strojvůdců je dobrá, proto jsem také jejím členem a chtěl bych být i nadále. Ale prosím, mírněte se v podpoře likvidace stromů a oslavných článků o tom. Pokud máte alespoň trochu rádi přírodu a stromy, napište do Zájmů strojvůdce také článek na jejich obhajobu.

Pokud píšete o tom, že za vykácení všeho, co vůbec roste, jsou strojvedoucí rádi, tak mluvte za sebe, nebo jen za ty, co jsou z toho nadšeni. NE za všechny a už vůbec ne za mě! ... Zdaleka ne všichni kolegové jsou nepřátelé přírody tak, jak nás prezentujete."

Nelze obhajovat zeleň, která může ublížit!

K názorům českobudějovického kolegy Jana Lapky, kritizujícího kácení dřevin kolem železničních tratí, se vyjádřil ve své odpovědi viceprezident FSČR Jaroslav Vincour. Rovněž z tohoto textu zde proto odcitujeme podstatnou část.

Nejsem sice autorem předmětných článků ze Zájmů strojvůdce, neznamená to však, že s jejich obsahem v podstatě nesouhlasím. Federace strojvůdců České republiky má ve své dlouholeté historii uvedeno v preambuli svých Stanov mimo jiné i prosazování zvýšené ochrany života a zdraví svých členů.

A přesně to se nám podle mého názoru při jednání o změně zákona o drahách podařilo zlepšit při definici paragrafu 10 tohoto zákona, viz následující text:

(3) Provozovatel dráhy má právo odstraňovat a oklešťovat stromoví a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění. Stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovím ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.

(4) Provozovatel dráhy je povinen při výkonu jeho práva podle odstavce 3 co nejvíce šetřit práv vlastníků a uživatelů dotčených nemovitostí a vstup na jejich nemovitosti jim předem oznámit. Po skončení prací je povinen uvést nemovitost do předchozího stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího jejímu předchozímu účelu nebo způsobu užívání. Provozovatel dráhy je rovněž povinen na žádost vlastníka dotčené nemovitosti na svůj náklad provést likvidaci vzniklého klestu a zbytků po těžbě.

Pokud tedy čtete uvedený text zákona pozorně, nelze interpretovat jako zuřivé kácení ale ochranu proti pádu stromů, které mohou svým pádem do kolejiště ohrozit zejména bezpečnost provozu a především život Váš i našich společných kolegů.

Pokud někde (a to nerozporuji) při úpravách zeleně kolem tratě došlo k vymýcení většího než přímo nutného zeleného porostu, došlo tak na základě rozhodnutí buď provozovatele dráhy, nebo vlastníka příslušného pozemku. Federace strojvůdců nikdy nerozhodovala o rozsahu mýcení zeleně kolem tratí.

Nebudeme se bránit tomu, aby na stránkách našeho časopisu došlo k případnému otevření diskuze na toto téma, ale jsem přesvědčen, že Váš názor určitě nebude většinový. A možná byste byl udiven, kolik takových incidentů řešil nejen náš společný zaměstnavatel, nebo se jimi zabývala Drážní inspekce, kdy v případech střetu s padlým stromem v průjezdném průřezu dochází nejen k materiálním škodám na zařízení dopravců, ale i zdravotním újmám našich kolegů strojvedoucích či cestujících, kdy veškeré takto vzniklé škody jdou pouze a pouze na vrub dopravců.

Co dodat závěrem? Snad jen to, že ode mě osobně se určitě nedočkáte článku, který bude obhajovat zeleň kolem tratí. Ale abychom si rozuměli – nikoliv žádnou zeleň, ale tu, která může ublížit.

Jaroslav Vincour, viceprezident FSČR

Upozornění čtenářům

Vážení kolegové, milí čtenáři, příště náš časopis vychází jako dvojčíslo 15–16/2021 v závěru měsíce srpna. Přejeme vám hezké letní dny, příjemné prožití dovolených a těšíme se opět na vaši přízeň a opět i na spolupráci při přípravě Zájmů strojvůdce, které jsou zde pro vás.

Redakce a redakční rada ZS

Za vykolejený vlak s vápencem právě soudí strojvůdce.

Rekapitulujme si událost, k níž došlo před dvěma lety

Za nehodu vlaku Pn 64520 s vápencem ze dne 28. července 2019 je souzen strojvedoucí. Pro připomenutí uveďme, že tato mimořádná událost (MU) se stala na dočasné přeložce trati u Mariánských Lázní, kde probíhala výstavba nové silnice II. třídy a stavba nového železničního mostu nad touto silnicí. Dočasná přeložka tratě byla uvedena do provozu 20. 5. 2019 v odpoledních hodinách s dočasnou pomalou jízdou 30 km/h. Tato pomalá jízda však byla elektronickou depeší z 12. 7. s platností od 15. 7. 2019 zrušena a na dočasné přeložce byla zavedena traťová rychlost 30 km/h. Celková škoda způsobená MU se vyšplhala na částku bezmála 28 milionů korun.

Vyšetřovatelé Drážní inspekce došli k závěru, že bezprostřední příčinou nehody bylo překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 61 km.h^{-1} v úrovni neproměnného návěstidla (rychlostník N) s návěstí „Traťová rychlost“ s číslicí „30“ strojvedoucím vlaku.

Přispívajícími faktory nehody byly: ● absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily překročení nejvyšší dovolené rychlosti; ● neseznámení se strojvedoucího vlaku Pn 64520 se změnami stavebně technických parametrů drah, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, konkrétně se změnami tabulek traťových poměrů (TTP) tratě 713B s přispěním nejednoznačnosti způsobu stanovené formy prokazatelného seznamování strojvedoucích dopravce ČDC se změnami stavebně technických parametrů drah a TTP.

Jako **zásadní příčina** bylo uvedeno porušení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce strojvedoucím vlaku Pn 64520 nedodržením nejvyšší dovolené rychlosti nařízené neproměnným návěstidlem rychlostník N s návěstí „Traťová rychlost“ s číslicí „30“. **Příčina v systému bezpečnosti** nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Drážní inspekce ale **vydala Drážnímu úřadu bezpečnostní doporučení** na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. S ohledem na předcházení mimořádným událostem **doporučila**, aby DÚ přijal vlastní opatření směřující k realizaci dále zde uvedených bezpečnostních doporučení u provozovatelů drah a dopravců v České republice: **požadovat úpravu ustanovení článků vnitřního předpisu provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, SŽDC D1 týkajících se umísťování předvěstníků a rychlostníků**, kdy současné znění čl. 197 *„Předvěstník je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí traťovou rychlost od nejbližšího následujícího rychlostníku.“*, čl. 1331 *„Návěst Očekávejte traťovou rychlost... předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku...“* a čl. 1349 *„Předvěstník se umísťuje před nejbližší následující rychlostník na vzdálenost nejméně...“*, ve spojení s čl. 118 ***„Předvěstění je činnost**, při které je dán pokyn, který **upozorňuje na návěst, která bude následovat.“***, **vylučuje umístění dalších rychlostníků mezi tato nepřenosná návěstidla**, i když jsou v drážním provozu potřebná.

V rámci úpravy článků bylo doporučeno např. **zvážit zapracování povinnosti umístění opakovacího předvěstníku v úrovni rychlostníku**, který je instalován mezi předvěstníkem umístěným na určenou vzdálenost od kmenového pro něj platného rychlostníku. A dále **doporučit** provozovatelům drah posouzení možnosti alternativního aplikování **osazení vzdálenostních upozorňovadel nebo tzv. opakovacích předvěstníků v případech zásadního snížení traťové rychlosti**, jejíž nedodržení by mohlo vést až ke vzniku vážné nehody podobně, jako jsou v současnosti umísťována vzdálenostní upozorňovadla před předvěstmi u hlavních návěstidel nebo opakovací přejezdníky.

Předvěstníky na konec platnosti rychlostníků NS a na snížení traťové rychlosti na onu třicítku v případě zde uvedené MU byly umístěny ve vzdálenosti 1559 m a nebyly zrovna přímo u koleje, jak je psáno v článku č. 624 SŽ D1 o umísťování návěstidel, ale za příkopem ve stráňce. DI sice v závěrečné zprávě uvádí, že vzdálenost bližšího okraje předvěstníku N s návěstí „Očekávejte traťovou rychlost“ od osy koleje byla 3,80 m a byla tak v souladu s ustanovením čl. 14, příloha 22, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1. Tento **článek 14, však pojednává o přenosných návěstidlech**, která nemají stanoven stožár.

Rychlostníky a jejich předvěstníky jsou ale nepřenosná návěstidla a o nich tam není žádná zmínka, takže by **měly být dle mého názoru umístěny u koleje** a ne až za příkopem cca 4 m od osy koleje. **Značení rychlostí na této jednokolejné trati je** od provedené rekonstrukce trati **značně chaotické**. Někde jsou předvěstníky vpravo, jinde vlevo a k nim patřící rychlostníky vlevo i vpravo, prostě, jak to prací pověřené zaměstnance asi napadlo, tak je umístili. Vůbec nikomu ze SŽ nevadilo, že na onom jednom sloupku před razantním snížením traťové rychlosti byl ve správném tvaru předvěstník N, ale předvěstník s návěstí **„Očekávejte konec platnosti rychlostníků NS“ byl nesprávně nainstalován**. Byl totiž **otočen o 180°**, což mohlo působit jako **zavádějící** a tudíž jako neplatné **návěstidlo** (**SN**), viz u tohoto článku otištěné foto, jež pořídil kolega Pavel Corradini.

Za zmínku jistě stojí, že v závěrečné zprávě DI je prezentována fotografie již řádného značení, které prý tam ale v době nehody takhle nebylo. Rovněž tak strojvedoucího mohl pravděpodobně uvést v omyl pár desítek metrů za předvěstníkem na snížení rychlosti na onu třicítku rychlostník N s návěstěnou rychlostí 95 km/h.

Jako možné nebezpečí a riziko byla uvedená změna provozních podmínek související s přechodem z přechodného omezení na trvalé omezení traťové rychlosti v km 422,060 až 422,300 v mezistaničním úseku Chodová Planá–Mariánské Lázně.

Provozovatel dráhy SŽ sice před změnou z pomalé jízdy na traťovou rychlost posoudil bezpečnostní rizika svého počínání, pravděpodobnost výskytu nežádoucí situace (nebezpečí) ovšem určil jako málo pravděpodobnou s občasným vznikem rizikové situace. Závažnost pravděpodobných následků byla SŽ sice vyhodnocena možností vzniku smrtelného úrazu, ale matematickým výpočtem byla míra rizika stanovena na 30 bodů ze 125 možných.

Z vyjádření provozovatele dráhy vyplývá, že pro usměrnění rizik souvisejících s přechodem z přechodného omezení na trvalé omezení traťové rychlosti využil pouze kodex správné praxe, tedy ustanovení zákonů, vyhlášek, norem a předpisů, konkrétně osazením neproměnných návěstidel a seznámením dopravce s touto změnou v TTP. Žádné další posouzení rizik, týkající se této konkrétní změny provozních podmínek, případně přijetí opatření pro jejich usměrnění, neprovedl, a to i na základě vyjádření, že se nejedná o rizika nová, ale naopak předem předpokládaná a řešená. Podle provozovatele dráhy je v tomto případě kodex správné praxe jedinou použitelnou metodou k usměrnění rizik. Na základě jakých postupů, metod nebo kritérií tak rozhodl, však ve své písemné odpovědi nedoložil. Provozovatel dráhy rovněž uvedl, že kodex správné praxe je prováděn celou řadou činností, avšak o jaké činnosti týkající se změny provozních podmínek, tedy přechodu z přechodného omezení na trvalé omezení traťové rychlosti v uvedeném úseku, se jednalo konkrétně, ve své písemné odpovědi také neuvedl.

České dráhy se o vzájemnou spolupráci s provozovatelem dráhy v rámci usměrnění tohoto rizika pokusily. Jedním z podkladů pro šetření okolností vzniku této vážné nehody byla kopie e-mailové komunikace z 26. 7. 2019, tedy dva dny před vznikem vážné nehody, v níž dopravce ČD informoval provozovatele dráhy SŽDC o zjištěné skutečnosti a žádal ho o prověření stavu, případnou nápravu (opatření) a vyjádření ke zjištěné situaci, na kterou již upozornilo více strojvedoucích během běžného provozu dne 16. 7. 2019, tedy krátce po zrušení přechodného a zavedení trvalého omezení traťové rychlosti dne 15. 7. 2019.

ČD mj. konstatovaly, že: ● v úseku Chodová Planá–Mariánské Lázně bylo v km 422,060–422,300 (dle TTP) změněno původní omezení traťové rychlosti na 30 km/hod z režimu „pomalá jízda“ do režimu „rychlostník“; ● v uvedeném místě se staví nadjezd pozemní komunikace a dráha je vedena ostrými protisměrnými oblouky po mostním provizoriu; ● standardní traťová rychlost je v předmětném úseku z důvodu nedostatku převýšení 70/95/100 km/hod.; ● uvedeným postupem provozovatele dráhy se dopravce dostal do stavu, kdy dříve při existenci pomalé jízdy bylo zajištěno vnímání takto dramatického snížení strojvedoucím dvěma způsoby, a to písemným rozkazem a návěstidly na trati, nyní byla jedna pojistka, písemný rozkaz, odstraněna; ● vzhledem k tomu, že poznání traťových poměrů strojvedoucích platí 13 měsíců a běžně na této trati jezdí strojvedoucí letmo, ale též strojvedoucí, kteří sem zavítají v rámci svého turnusu jednou za 11 týdnů, záleží dost na tom, zda si strojvedoucí všimne předvěstníků „Očekávejte traťovou rychlost“.

Dále ČD následně vyjádřily obavu, že: ● pokud by náhodou byl strojvedoucí vyrušen ze sledování trati např. přijímáním hovoru na radiostanici nebo sledováním a řešením náhle vzniklé poruchy vozidla a předvěstník přehlédl, nemuselo by vzhledem k tomu, že nebude o uvedené změně žádným způsobem zpraven, dojít k okamžitému respektování nově umístěného rychlostníku; ● navíc, když tato informace není uváděna v písemných rozkazech (informace o pomalé jízdě byly uváděny), vzniká u strojvedoucích mylný dojem, že stavební práce již byly ukončeny, pomalá jízda odstraněna a místo je nyní sjízdné původní rychlostí. Na závěr své žádosti dopravce (ČD) uvedl, že tento postup provozovatele dráhy mu nepřijde úplně vhodný. Nejedná se přeci o trvalou změnu, byť zde dočasnost trvá třeba i několik měsíců a žádal ho o vedení takových míst jako „přechodných“ omezení rychlosti s uváděním do písemných rozkazů.

Provozovatel dráhy na uvedenou žádost dopravce zareagoval formou „Reakce na dotazy týkající se uvedeného místa omezení rychlosti“ z 26. 7. 2019. Ve své odpovědi mimo jiné uvedl, že: ● změna způsobu návěstění byla projednána s vedením – GŘ NŘP odboru 11, ● dle návrhu byla podána v řádném termínu změna dotčených TTP tratě 713B (dnes 720), Plzeň–Cheb, ● způsob a metodika zpracování změny TTP předpokládá prokazatelné seznámení všech dotčených s konkrétní změnou, **● z pohledu provozovatele dráhy tedy není úplně možné vyhovět každému jednotlivému požadavku na zajištění vícestupňové kontroly**; podle provozovatele dráhy je to obdobné, jako když budete chtít řidiči auta tvrdit, že změnu v řízení křižovatky přehlédl, přestože je řádně označena, a vzhledem k obavám o možnost přehlédnutí přistoupíme raději k tomu, že budeme duplicitně a opakovaně zpravovat všechny vlaky o omezení, které lze vyřešit jiným způsobem.

Nesprávně nainstalovaný předvěstník s návěstí „Očekávejte konec platnosti rychlostníků NS“. Foto: ing. Pavel Corradini

Další pravdou podle provozovatele dráhy má být, že: ● **vlastní rozkazy nic zásadního neřeší**; ● stává se a provozovatel dráhy dokonce dostává takové dotazy, že pokud je uváděno značné množství pomalých jízd, jsou jednotlivé depeše nepřehledné a obecně špatně pro strojvedoucí akceptovatelné.

Z poznatků na stavbě provozovatel dráhy (SŽ) dále usuzuje, že: ● zpravování písemným rozkazem pro strojvedoucí neznamená, že 100% musí omezit rychlost, **● lze najít a dokladovat případy, kdy nedošlo k dodržení předepsaného snížení rychlosti přesto, že byl vlak zpraven a na trati byla osazena příslušná výstroj (návěstidla), a to i v konkrétním místě přeložky tratě.** Provozovatel dráhy dále uvedl, že z celkového řešení náspu usuzuje, že změnu pomalé jízdy na „rychlostníky“ lze ponechat. A pokud bude z pozice vedení rozhodnuto jinak, bude tato příslušná změna provedena.

I když z uvedeného tvrzení provozovatele dráhy není zcela jasné, co přesně mínil srovnáním strojvedoucích s řidiči na silničních komunikacích, a v reakci SŽ není ani uvedeno, jakým jiným způsobem lze jím popsaný problém vyřešit, **je zřejmé, že srovnávat silniční a železniční dopravu není na místě**. Asi není potřeba zde uvádět specifika a rozdílnost obou druhů dopravy. Už samotný fakt, že při vzniku vážných nehod na železnicích, aniž by byl snižován dopad a následky nehod silničních, bývají následky neporovnatelně vyšší, **si vyžaduje zajištění úrovně bezpečnosti vícestupňové**.

Ve vztahu k počtu bezpečnostních prvků souvisejících konkrétně s přechodem z přechodného omezení na trvalé omezení traťové rychlosti nelze úplně souhlasit ani s tvrzením dopravce, že se uvedeným postupem provozovatele dráhy *„dostal do stavu, kdy dříve při existenci pomalé jízdy bylo zajištěno vnímání takto dramatického snížení strojvedoucím dvěma způsoby, a to písemným rozkazem a návěstidly na trati, nyní je jedna pojistka, písemný rozkaz, odstraněna.“* Při zavedení trvalého omezení traťové rychlosti jsou neproměnná návěstidla s návěstmi pro pomalou jízdu nahrazena neproměnnými návěstidly s návěstmi pro traťovou rychlost a prokazatelné zpravování písemným rozkazem je nahrazeno údaji v TTP (včetně informování o změnách TTP), ve kterých jsou uvedeny údaje, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy. Důležitost TTP při organizování drážní dopravy tedy určitě nelze v žádném případě zpochybňovat, na druhou stranu ale **nelze ani přeceňovat skutečnost, že informování strojvedoucích o změně provozních podmínek související s přechodem z přechodného omezení na trvalé omezení traťové rychlosti „pouze“ prostřednictvím TTP a umístěním neproměnných návěstidel s návěstmi pro traťovou rychlost je řešení ideální a jediné možné**.

Obstát nemůže ani argument, že nelze vyhovět každému jednotlivému požadavku, neboť dopravce ČD je na jednu stranu skutečně pouze jedním z dopravců, na stranu druhou je však v poměrech ČR dopravcem jednoznačně největším a na zmíněné trati Plzeň hlavní nádraží–Cheb navíc s jednoznačně nejvyšším objemem přepravy. **O to větší by měla být snaha provozovatele dráhy zabývat se v tomto případě kvalitou a kvantitou bezpečnostních prvků ve vztahu k identifikovanému možnému nebezpečí a riziku**, ve spojení s deklarovanými obecnými postupy pro vytvoření a zavedení opatření k předcházení rizik, a to zejména s ohledem na skutečnost, že na něj podle sdělení dopravce upozornilo více strojvedoucích již během běžného provozu dne 16. 7. 2019, tedy krátce po zrušení přechodného a zavedení trvalého omezení traťové rychlosti dne 15. 7. 2019.

A jak již zde bylo zmíněno, **podle názoru provozovatele dráhy *„vlastní rozkazy nic zásadního neřeší*** *a stává se a dokonce dostává takové dotazy, že pokud je uváděno značné množství pomalých jízd,* ***jsou*** *jednotlivé depeše* ***nepřehledné a obecně špatně pro strojvedoucí akceptovatelné.“*** Rozbor důležitosti prokazatelného zpravování písemným rozkazem obecně, a konkrétně v souvislosti se změnou z přechodného omezení na trvalé omezení traťové rychlosti v km 422,060 až 422,300 v mezistaničním úseku Chodová Planá–Mariánské Lázně, a důvodů, proč k těmto změnám dochází, a to i v případech, kdy se z hlediska dočasnosti nejedná o trvalý stav, je uveden na jiném místě této naší analýzy. Argumentace provozovatele dráhy týkající se nepřehlednosti písemných rozkazů při uvádění značného množství pomalých jízd však může být pro méně znalé zavádějící až do roviny nesprávného pochopení, že by ke změnám z přechodného omezení na trvalé omezení traťové rychlosti mohlo docházet účelově v zájmu přehlednosti jednotlivých depeší. Tak tomu není, ale z hlediska systému zajišťování bezpečnosti a ve vztahu k možné nepřehlednosti písemných rozkazů z důvodu uvádění značného množství pomalých jízd je potřeba uvést, že v čl. 3261 vnitřního předpisu SŽDC D1 má provozovatel dráhy mimo jiné stanoveno, že: ***„Písemné rozkazy musí být jasné, stručné a na všech průpisech dobře čitelné, aby byly vyloučeny omyly a pochybnosti.“*** Jinými slovy je povinností provozovatele dráhy zajistit, aby písemné rozkazy byly přehledné a **pro strojvedoucí dobře akceptovatelné**, což je jistě i s ohledem na možnost využití současných moderních technologií v jeho silách.

Nepřehlednost písemných rozkazů tak může i s ohledem na různou důležitost předávaných informací spočívat spíš v jejich struktuře a grafickém podobě než v jejich obsáhlosti. Polemika o nepřehlednosti písemných rozkazů v tomto konkrétním případě nedává smysl, neboť v den vzniku předmětné MU byli strojvedoucí před jízdou v úseku Plzeň hlavní nádraží–Cheb zpravováni písemným rozkazem „pouze“ o pěti pomalých jízdách, přičemž mezi uvedenými stanicemi se nacházely tři z nich.

Provozovatel dráhy z poznatků na stavbě dále usuzuje, že ***„zpravování písemným rozkazem pro strojvedoucí neznamená, že 100% musí omezit rychlost, lze najít a dokladovat případy, kdy nedošlo k dodržení předepsaného snížení rychlosti přesto, že byl vlak zpraven a na trati byla osazena příslušná výstroj, a to i v konkrétním místě přeložky tratě.“*** K tomu lze dodat pouze to, že **pokud měl provozovatel dráhy k dispozici doložitelné informace o nedodržování předepsaného snížení rychlosti, dokonce i v konkrétním místě přeložky (místě vzniku MU), bylo jeho další povinností, a to i ve vztahu k vlastní identifikaci nebezpečí a výpočtu hodnoty (míry) rizika souvisejícího s činností zaměstnanců dopravců, toto zásadní porušení bezpečnostních principů řešit se samotným dopravcem. A v případě jeho neadekvátní reakce pak s Drážním úřadem**, který má ve vztahu k provozovatelům z pozice národního bezpečnostního orgánu dostatečné pravomoci k dosažení nápravy.

Již samotný fakt, že k předepsanému snížení rychlosti podle jeho tvrzení nedocházelo, by měl být pro provozovatele dráhy dostatečně alarmující, a to i s ohledem na další možné důvody, vyplývající např. z místních specifických podmínek, aby stav znovu prověřil. K tomu však zjevně nedošlo a namísto vzájemné spolupráce, která byla stanovena jako jedno z bezpečnostních opatření ve vztahu k identifikovanému riziku, bylo **toto zjištění**, o kterém však na rozdíl od provozovatele dráhy **nemá Drážní inspekce žádné důkazy**, použito pouze v rámci odpovědi na žádost dopravce ČD o prověření stavu, případnou nápravu a přijetí účinných opatření.

A jak zde již bylo také jednou uvedeno, provozovatel dráhy dopravce informoval, že: *„Z celkového řešení náspu usuzuje, že změnu pomalé jízdy na „rychlostníky“ lze ponechat.“* **Na základě jakých postupů a metod, a to i ve vztahu k posuzování a řešení možných rizik tak rozhodl, již není z jeho odpovědi patrné.** Již samotný fakt, že uvedená přeložka se nachází na až devět metrů vysokém náspu, kdy železniční trať tvoří nadjezd nad budovaným obchvatem a v případě vzniklé MU, by při vykolejení za jízdy vlaku hrozil pád drážních vozidel s mnohem většími následky, je dostatečnou argumentací proto, aby se k danému zjištění přistupovalo jinak. To ostatně z hlediska následků spočívajících ve škodě velkého rozsahu potvrdil i samotný vznik této vážné nehody. **Z uvedené odpovědi provozovatele dráhy, vzaté jako celku, není jasné, jakým způsobem bylo posouzení identifikovaného možného nebezpečí a rizika konkrétně provedeno, a na základě kterých zkušeností, postupů a metod došel k uvedeným závěrům.**

Ze zde zmiňované reakce provozovatele dráhy i jeho odpovědi na vyžádání DI bohužel **nebyla v tomto konkrétním případě patrna jeho ochota řešit možné problémy, nebezpečí nebo rizika, identifikovaná někým jiným**, jinak, než v rámci jím stanoveného kodexu správné praxe. **V praxi, kdy je potřeba operativně daný stav posoudit a vzájemně řešit, se** tak **opírá pouze o zaběhlou praxi**, ustanovení platných právních předpisů, norem a technologických postupů uvedených **ve vlastních vnitřních předpisech**.

Po diskuzi s mnoha kolegy strojvedoucími jsme došli k názoru, že by neměl před soudem stanout pouze strojvedoucí, jak je tomu právě nyní. **Příslušné orgány by měly posuzovat v neposlední řadě i míru zavinění těch, kteří podcenili možné riziko a nesmyslně rozhodli o zrušení přechodného a zavedení trvalého omezení traťové rychlosti při dočasné přeložce trati a svým nelogickým rozhodnutím tak ohrozili bezpečnost železniční dopravy.**

Paradoxem je, že i po takové velké nehodě připravovaný **nový předpis SŽ D1** (3. verze) prozatím **nepočítá s vydaným doporučením DI**, požadovat úpravu ustanovení článků vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, týkajících **se umísťování předvěstníků a rychlostníků, a zvážit zapracování povinnosti umístění opakovacího předvěstníku** v úrovni rychlostníku, který je instalován mezi předvěstníkem umístěným na určenou vzdálenost od kmenového pro něj platného rychlostníku, **nebo možnosti alternativního aplikování osazení vzdálenostních upozorňovadel nebo tzv. opakovacích předvěstníků** v případech zásadního snížení traťové rychlosti, jejíž nedodržení by mohlo vést až ke vzniku vážné nehody podobně, jako jsou v současnosti umísťována vzdálenostní upozorňovadla před předvěstmi u hlavních návěstidel nebo opakovací přejezdníky. **Nebo snad provozovatel dráhy s realizací doporučených opatření vyčkává na možnou budoucí ještě větší nehodu, aby je potom konečně mohl aplikovat?**

Přejeme kolegovi R. R., strojvedoucímu ČD Cargo, hodně štěstí u soudních jednání a doufáme, že soud při posuzování viny bude objektivní.

S použitím závěrečné zprávy Drážní inspekce zpracoval Jaromír Ott, předseda ZO FSČR Plzeň

Jízda v průvanu je již povolena

Jistě všem kolegům jezdícím u dopravce České dráhy neunikla novelizace přílohy 9 k ČD V2, nazývající se kritéria provozuschopnosti hnacích vozidel (HV).

Je zde mnoho důležitých závad, se kterými se v provozu setkáváme, já bych však chtěl „vypíchnout“ jednu, která je velmi častým jevem a byť se na první pohled nezdá být závažnou, ovlivňuje naše pracovní prostředí a tím bezpečný výkon služby. Je to porucha klimatizačního zařízení.

Zatímco při poruše vytápění stanoviště a teplotě pod 15 °C je strojvedoucímu milostivě umožněno rozhodnout o dalším provozu a při poruše klimatizace v prostoru pro cestující se má přihlédnout ke klimatickým podmínkám, v případě poruchy klimatizace na stanovišti stačí snížit rychlost na 100 km/h (což uplatnit nemusíte, když nechcete) a otevřít si boční okna do průvanu.

Jistě si mnozí z vás pamatují peripetie jednoho olomouckého kolegy, tehdy ještě pracujícího pro ČD, který po něčem podobném skončil v pracovní neschopnosti a když žádal částečnou náhradu mzdy, bylo mu odpovězeno, že *„zaměstnavatel vám tento způsob práce nestanovil, a měl jste sám předpokládat, co si takovou jízdou můžete přivodit“* (tato záležitost byla podrobněji popsána a otištěna v Zájmech 15-16/2016).

Já osobně si třeba na průvan musím dávat pozor, protože jsem si v minulosti již přivodil blok krční či bederní páteře a kdo toto zažil, jistě ví, že to není legrace. I po injekcích kolikrát strávíte několik dní i týdnů pokroucen a v bolestech. Znamená to tedy, že teď již mohu „housera“ nárokovat jako pracovní úraz?

Pokud vím, je povinností každého chránit své zdraví a pracovat tak, abych si jej nepoškodil. Ale strávit celou směnu zabedněn třeba v „laminátovém kokpitu“ řady 814, kde není problém dosáhnout teploty 40 °C, to nejsou pěkné vyhlídky. A to ani nemluvím o nových řadách HV, kde jsou boční okénka svou velikostí vhodná tak akorát na prostrčení ruky na převzetí rozkazu či dávání návěsti.

Jistě se každý z vás v minulosti s touto závadou setkal a víte, že je často bagatelizována. Jeden můj kolega a kamarád odmítl převzít „Elefanta“ s touto poruchou a byla z toho ostrá šarvátka mezi ním, strojmistrem, dispečerem a nevím kým vším ještě. Celé to nakonec posuzovalo vedení, hlavně s tím, jak tohoto drzého troufalce potrestat.

Teď je ovšem již rozhodnuto, jak v případě nefunkční klimatizace postupovat, ale jaký dopad bude tento postup mít, se brzy ukáže.

Zdeněk Kozelský

Poděkování za podporu v těžké životní situaci

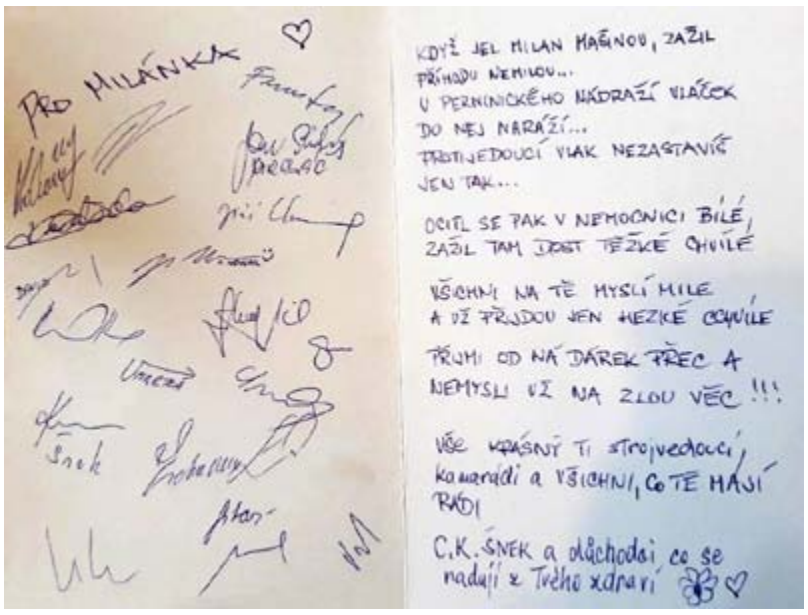
Členská schůze základní organizace Federace strojvůdců Karlovy Vary, která se konala 22. června v Sokolově, byla tentokrát svým průběhem vlastně docela výjimečná. Vedle pravidelných bodů programu jednání se totiž zčásti nesla i ve znamení vzpomínek na smutnou událost, k níž došlo zhruba před rokem na železniční trati u Perninku. Následky vážné nehody tam byly bohužel tragické. Při střetu dvou osobních vlaků zde 7. července 2020 zemřeli dva lidé a dalších čtyřiadvacet bylo zraněno. Mezi těžce zraněnými byl rovněž strojvedoucí srážkou značně poničené Regionovy, člen karlovarské ZO FSČR **Milan Čapek**. Náš kolega pak v nemocnici strávil dlouhé týdny a vlastně teprve nyní se po náročné rehabilitaci pomalu znovu vrací k normálnímu životu.

A právě na červnové členské schůzi karlovarské ZO mu mohla být předána finanční podpora, kterou pro něho na transparentním bankovním účtu shromáždili dárci, nejen jednotliví kolegové, ale kam přispělo také mnoho základních organizací Federace strojvůdců České republiky.

Předseda a místopředseda této základní organizace, kolegové Petr Sitař a Václav Vosmík, jim ve svém dopise zaslaném do Tiskového centra FSČR za tento konkrétní projev lidské solidarity srdečně děkují a dodávají: *„Doufáme, že tato finanční částka Milanovi alespoň symbolicky přispěje k návratu do běžného života. Přejeme mu samozřejmě především zdraví, osobní spokojenost a pohodu.“*

K fotografii, pořízené o přestávce jednání naší členské schůze, uveďme, že kolega Čapek je na ní v první řadě i se svojí přítelkyní Alicí, která mu byla v nejtěžších chvílích i nyní vždy velkou oporou. Tu mu ostatně, jak vidno z druhého obrázku, projevují nejen jeho aktivně sloužící kolegové, ale také ti, kteří jsou nyní již ve výslužbě.

Výbor a členové ZO FSČR Karlovy Vary



Kapitoly z historie brzdění vlaků

II. – Pokračování ze ZS č. 12/2021

Přelomová událost v brzdění se udála roku 1868, kdy se začaly nahrazovat dřevěné brzdové špalíky litinovými. A začátkem 80. let 19. století začal být na dráze zaváděn úplně nový systém brzdění – sací vakuová brzda. Ta splňovala podmínku ovládání z jednoho místa a zároveň zastavení obou částí vlaku při jeho roztržení. Tím je řečeno i to, že už tehdy se vlaky trhaly. A jak by řekl jeden drážní klasik, vlaky se trhaly, trhají a asi i trhat budou. A kdo viděl přetržené táhlo od samočinného spřáhla, ten ví své, vždyť je to jen kus železa.

Novým systémem brzdění byly velice rychle vybaveny osobní vozy, u vozů nákladních to šlo pomaleji. Touto brzdou byly vybaveny i lokomotivy, jejichž důležitou součástí se stal sací injektor. Celá souprava byla propojena pomocí pružných gumových hadic a brzda pracovala na principu rozdílů tlaků. Při vzduchoprázdném stavu byla brzda povolena, připouštěním vzduchu do potrubí se brzdové zařízení uvádělo v činnost. Protože se však brzdilo jen silou atmosférického tlaku, měly brzdové válce veliký průměr. Tento systém, ač ještě značně nedokonalý, se bez větších změn používal téměř 50 let. Velkou nevýhodou tohoto systému byla skutečnost, že ke své činnosti byl využíván jen rozdíl mezi tlakem nulovým a atmosférickým, tedy cca 1 bar.

Ve druhé polovině 90. let 19. století se v Rakousko-uherské monarchii začal využívat vylepšený systém sací brzdy, tzv. Hardyho sací rychločinné brzdy. Mezitím v roce 1869 vynalézá Američan George Westinghouse samočinnou tlakovou brzdu, na kterou získává patent roku 1872. Tlaková brzda vycházela z brzdy vakuové s tím, že místo podtlaku v brzdovém zařízení se používá přetlak. To byla obrovská výhoda, neboť brzdná síla se několikanásobně zvýšila.

Evropské železniční správy ale k tomuto vynálezu přistupovaly značně opatrně. Patrně první v Evropě začaly tento systém používat drážní společnosti v Maďarsku.

Začátkem roku 1909 uspořádala brzdová komise třetí konferenci evropských železničních správ na téma „Technická jednotnost na železnici“ a již v květnu téhož roku předložila požadavky na jednotnou brzdu nákladních vozů a předpokládaný program zkoušek. Zde byly posuzovány výsledky sací brzdy Hardyho (Rakousko) a brzda Westinghouse, používaná v Maďarsku. Tlaková brzda jednoznačně zvítězila.

Téměř veškerý vývoj v oblasti brzd se zastavil v období Velké války. Tedy téměř... Němci si totiž v tomto období vymysleli svůj brzdový systém Knorr. Ten vycházel z brzdy Westinghouse, byl ale vylepšený a více spolehlivý. Hned po skončení války uložili vítězové poraženým státům podmínku, že smějí na svých vozech používat pouze tlakovou brzdu schopnou spolupracovat s brzdou, kterou zavedou spojenci sami.

V roce 1923 nově vzniklá Mezinárodní železniční unie na jednání v Paříži přijala ustanovení, že za základ všech brzd se použije brzda Westinghouse a za mezinárodně uznanou připadla i brzda Kunze – Knorr. O pár let později k nim přibyla i brzda systému Božič.

Na základě těchto rozhodnutí začaly československé lokomotivky a vagonky vybavovat svá vozidla brzdami systému Knorr. Nové vozy od firmy Ringhoffer určené pro mezistátní provoz měly složité kombinace sací a tlakové brzdy Knorr. U vozů cizích železničních správ se vyskytovaly brzdy systémů Knorr, Hildebrandt – Knorr, Kunze – Knorr, Oerlikon, Westinghouse a o pár let později se objevuje i brzda Božič.

Přestože původní rozhodnutí o přestavbě brzd na železničních vozidlech u ČSD znělo na brzdu systému Knorr, tak v letech 1929 až 1935 bylo rekonstruováno 30 000 nákladních vozů na tlakovou brzdu Božič.

Proč k této změně došlo? V roce 1925 vynalezl Jugoslávec Dobrivoj Božič nový systém tlakové brzdy. Byl to opět vynález přelomový, neboť Božič jako první vynalezl řešení problému stupňovitého brzdění a odbrzďování a i tzv. nevyčerpatelnosti brzdy. Patent na tento vynález mu byl udělen roku 1928. Aby nedošlo k mýlce, všechny tehdejší tlakové systémy brzdění měly dvě věci stejné. Byl to tlak v hlavním potrubí 5 barů a uměly postupně zvyšovat brzdící sílu. Co neuměly, bylo postupné odbrzďování a doplňování ztrát vzduchu v poloze zabrzděno. Pouze v zemích bývalého Sovětského svazu mají nastaven základní tlak v potrubí na 5,5 baru.

Zmíněný Božičův systém je vlastně používán dodnes, pouze se neustále vylepšuje a zdokonaluje. Za pár roků tedy oslaví už své sté narozeniny.

Pokračování

Josef Oliva, Ústí nad Labem

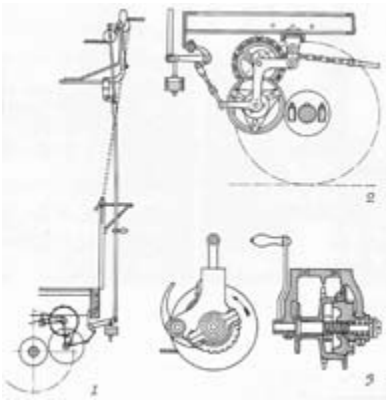
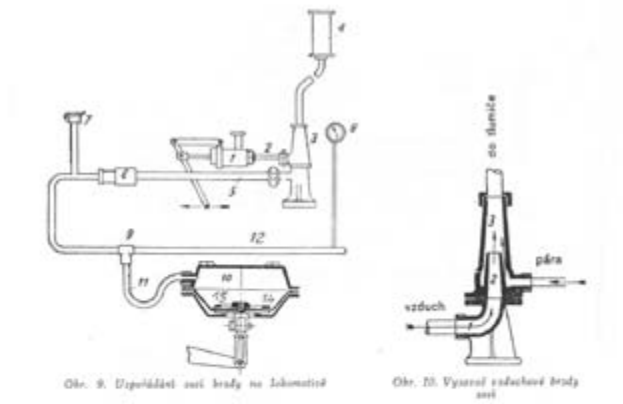
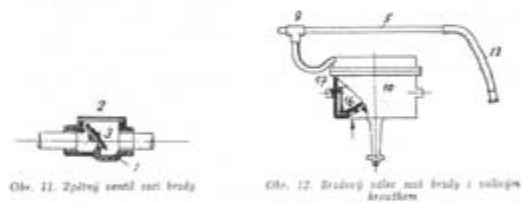
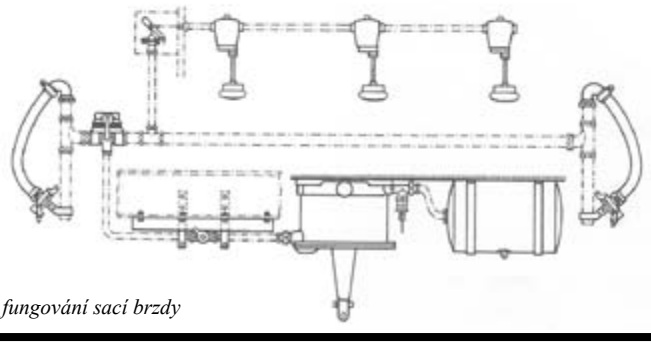


Schéma Heberleinovy provazcové brzdy (blíže v ZS č. 12/2021)







Princip fungování sací brzdy

Penzista vzpomíná: Horké ložisko

Byl docela horký červen roku 1983, neděle jedenáctého. Já měl službu ve směnném nákladním turnuse a momentálně jsem stál s vlakem na šachetním (předávacím) nádraží v Ledvicích. Sem se přivážely prázdné vozy na nakládku uhlí a po naložení pak vlaky odtud odjížděly do různých i vzdálených destinací. Dělal jsem úplnou zkoušku brzdy a vlak byl složen z takzvaných malých vozů, dvouosých Vtr (Es) a velkých čtyřosáků řady Vsa (Eas). Obecně se takto složenému vlaku říkalo „salakvarda“. Když to občas bylo špatně složené, tj. hodně velkých vozů v zadní části vlaku, tak to si pak člověk s brzděním vlaku opravdu užíval a takový vlak se pak jmenoval „žvejkačka“, protože velké vozy odbrzďovaly pomaleji. A když byla v přední části převaha malých vozů, které odbrzdily rychleji, tak se vlak natahoval jako uvedený žvýkací materiál. Na přetržení vlaku to byla perfektní sestava. Fíra při brzdění nesměl spěchat s povolením brzdy, jinak bylo zle. Kolikrát bylo lepší nechat to úplně zastavit, počkat a znovu se rozjet.

Ale vraťme se zpátky do Ledvic. Když vozmistr dodělal zkoušku brzdy a soupisářka přinesla dokumentaci k vlaku, nějakých 2 300 tun, tak posléze následoval odjezd. Ze šachetního nádraží vede asi dvoukilometrová vlečka, která se napojuje na ohníčské zhlaví ve stanici Světec. Nejdříve je krátká rovina, ale pak je pěkný sešup dolů do Světce. Na předvěsti volno, takže když jsem dojel zhruba do půlky sešupu, zastavil jsem, zabrzdil jen přídavnou brzdou, a když se pak do mne vlak opřel, pomalu jsem odbrzdil přídavnou a už se to hrnulo z kopce. Je tam rychlost 30 a za zhlavím je zase trochu stoupání k zastávce Hostomice, takže nechat to rozjet už seshora a pak si dole přibrzdit by byl vyložený hazard, jelikož, jak jsem uvedl předtím, znamenalo by to buď vlak přetrhnout, nebo s ním uváznout. K tomu je ještě před zhlavím trvalá stahovačka sběračů a za zhlavím měnírenský úsek se světelnou stahovačkou. Takže chce to trochu fištrón.

Vlak tedy překonal tento úsek bez úhony a já jsem s ním šupajdil směrem k Ohníči. Když to jde, tak se vždy v příhodných obloucích nepravidelně koukám po vlaku, což jsem udělal až před zastávkou Lbín, která je před stanicí Úpořiny. Někde okolo osmého vozu za mašinou jsem viděl, jak se tam tetelí nějak moc tepla. Přes Úpořiny byla zelená a hned za stanicí je pěkný oblouk doprava, takže jsem nelenil a hned zase koukal po vlaku. A ejhle, z toho vozu už stoupal dým, takže jsem začal brzdit provozním brzděním. Nechtěl jsem dávat rychlobrzdu, abych si nevyrobil další problém.

S vlakem jsem zastavil nějakých sto metrů před zastávkou Velvěty. Sice jsem zablokoval přejezd, ale říkal jsem si, že chvilku to snad někdo vydrží, než dojdu k tomu vozu a odvětrám rozvaděč brzdy, protože ten vůz asi zůstal přibrzděn. Osobní vlaky po této trati tenkrát nejezdily, nahradil je autobus.

Šel jsem tedy k tomu vozu, a když jsem tam přišel, tak jsem strnul. Nekouřilo se od kol, ale dým vycházel z ložiskového domku nápravy. To značilo velký problém s ložiskem, mohlo být zadřené a poškozené a tím pádem by se mohl poškodit i čep nápravy. Podíval jsem se na ložiskový domek podélně podle kolejí a vyvalil oči, protože domek byl vychýlen šikmo nahoru. Tak to bylo vážné, hrozilo ukroucení čepu a spadnutí vozu na dvojkolí a za jízdy by to asi vykolejilo.

Hned jsem si vzpomněl na nedávné technické školení, kde se probírala nehoda tohoto rázu v Kolíně, kde byl vlak zastaven ve Velkém Oseku a strojvedoucí po prohlídce ložiska prohlásil, že to do Kolína dojede. Do Kolína sice dojel, ale jen na osecké zhlaví, kde se čep ukroutil, vagón si lehl na bok a strhl ještě dva za sebou. Takže nám pak ve škole vtoukali do hlav, že jak bude takový problém s ložiskem na trati, musíme si nechat zavolat „pomocňák“, tedy nutný pomocný vlak. Pro neželezničáře vysvětlím, že se jedná o zvláštní

Pokračování na str. 4

Pozvánka na dvě tradiční sportovní akce

České dráhy, ČD Cargo a Federace strojvůdců ČR pořádají **v neděli 5. září Mistrovství České republiky železničářů v netradičním triatlonu** XXXIV. **LOKOMUŽ 2021** a XXX. **Memoriál Edy Vraštila**. Účastníci absolvují tři disciplíny (triatlon) v těchto objemech: 300 m plavání, 40 km jízda na kole, 10 km běh, měří se celkový čas. Místo startu: přehrada Fojtka, Mníšek u Liberce (6 km od Liberce). Závod proběhne v kategoriích: M – do 40 let, V – nad 40 let (rozhoduje datum konání závodu), F – ženy. Časové limity: plavání do 10:30, kolo do 13:30, běh do 15:30. Odstoupení ze závodu je nutno nahlásit pořadateli. **Registrace před startem a předání kol do depa končí v 9:00 hod.** Přihlášky do **2. září** přijímá Pavel Semecký – Hybernská 13, Praha 1, 110 00, telefon: **773 008 910**, e-mail**:** ***semeckypavel@seznam.cz***. Soutěže se může zúčastnit každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance ČD a ČD Cargo.

Vyhlášení výsledků proběhne od 17:00 v Hotelu Petra v Liberci. Každý účastník obdrží diplom, vítěz pohár, první tři v každé kategorii obdrží cenu. Pořadatel případně zajistí pro zájemce ubytování od 4. do 6. 9. 2021. Zájemci o pořadatelskou a rozhodčí službu se přihlásí u Pavla Semeckého nebo Ivana Nevrlého (tel. 607 601 927). Akce je financovaná z Centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD a ČD Cargo.

***

I letos se můžete společně s námi vydat rovněž na Spálov. V sobotu **28. srpna** se uskuteční již 21. ročník **amatérského dálkového běhu** a 20. ročník **dálkového pochodu Tanvald–Spálov**, který pořádají akciové společnosti České dráhy a ČD Cargo a odborová organizace Federace strojvůdců, dalšími partnery jsou obec Jesenný, město Tanvald.

Délka běžecké trati i pochodu je 18,6 km. Start běhu se uskuteční v 10:00 hod. na tanvaldském vlakovém nádraží. Start pochodu je v 9:45 až 10:15 hod. Tamtéž se také od 8:30 do 9:45 hod. koná prezentace účastníků. Trasa trati je z tanvaldského vlakového nádraží vedena přes Popelnice, Svárov, Velké Hamry, Plavy, Lhotku, zámek Návarov, Jesenný, Bohuňovsko, závěr údolím Kamenice po červené turistické značce až do Spálova. Cíl se nachází v prostoru mezi železniční zastávkou a restaurací Na Spálově.

V cíli v 12:45 až 13:15 proběhne vyhlášení výsledků vytrvalostního běhu, poté je možnost zúčastnit se pietního aktu u pomníčku obětí železniční nehody. Věcné ceny budou připraveny pro první tři v běžeckých kategoriích. Akce je pořádána pro všechny zaměstnance ČD a ČD Cargo a jejich rodinné příslušníky a je hrazena z centralizovaných prostředků sociálního fondu těchto akciových společností a zároveň je i akcí veřejnou. Kontakt na pořadatele: Pavel Semecký, tel. **773 008 910**, e-mail: *semeckypavel@seznam.cz*

Další bližší informace a propozice k oběma sportovním akcím najdete na webových stránkách Federace strojvůdců, tedy na adrese ***www.fscr.cz***.

Pavel Semecký
člen prezidia FSČR a ředitel obou závodů

Dřevo, opět samé dřevo

Ano, dřevem je zčásti naplněno i toto číslo ZS. Dodejme, že dřevem padajícím na koleje. Jako autor dlouhé řady článků věnujících se tomuto tématu, které nyní opět otevřel dopis našeho kolegy z Českých Budějovic viceprezidentovi FSČR Jaroslavu Vincourovi, se chci v následujících řádcích také vyjádřit. S vyjádřením J. Vincoura a také s obsahem článku M. Poláčka, otištěných na jiném místě tohoto vydání ZS, bezvýhradně souhlasím.

Místo dlouhého vysvětlování problematiky si dovolím citovat ze svého článku **Věc: Inkvizice 2015**, který byl otištěn v č. 3/2015 Zájmů strojvůdce: *...Co tak přistoupit k opravdu konstruktivnímu řešení? Například, aby ministerstva životního prostředí a dopravy ve vzájemné součinnosti oslovila třeba prestižní školy, jako je Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně a Česká zemědělská univerzita v Praze. Tato vysoce kvalifikovaná pracoviště mohou například navrhnout vzhledem k typu půdy a charakteru terénu výsadbu a způsob údržby dřevin takového druhu, kde bude z hlediska bezpečnosti železničního provozu minimální stupeň ohrožení...*

Co se stalo v této věci za uplynulých šest let? Kromě toho, že byly přijaty některé legislativní změny, zejména zákon č. 319/2016 Sb. a zákon č. 367/2019 Sb. v podstatě nic. Byť se začalo kácet v daleko větším měřítku, tak dlouhá léta zanedbané porosty nelze „zkulturnit“ v krátkém časovém horizontu, i když to umožní sebelepší zákon. Po kácení musí následovat výsadba dřevin, o nichž se zmiňuji v citovaném článku z roku 2015.

A tak stromy padají na naše tratě dál – příroda pracuje za nás. Že taková „samoregulace“ je pro ekonomiku provozovatele dráhy i dopravců krajně nepříznivá, je nasnadě. To dokládá i několik čísel z provozu v uplynulých dnech.

Ve čtvrtek 24. června, v den, kdy tornádo těžce poškodilo několik obcí v okresech Břeclav a Hodonín a na několik dnů zcela zastavilo provoz na koridorové trati v úseku Břeclav–Hodonín, došlo na jiných místech ke třem MU – najetí vlaku na spadlé dřeviny. Kromě toho bylo na 27 dalších místech zaznamenáno zastavení vlaku před spadlým stromem nebo skupinou stromů, pády stromů na trakční vedení a větve v trakčním vedení, stromy opřené o sloupy TV... V noční směně z úterý 29. června na středu 30. června bylo v době od 18.00 hod. do 06.00 hod., tedy za dvanáct hodin, zaznamenáno 58 obdobných nežádoucích případů. Za oba uvedené dny došlo ke čtyřem MU – najetí vlaku na spadlé dřeviny. Ve všech případech došlo k zastavení provozu v řádu desítek minut až několik hodin. Na své si přišla tolik „oblíbená“ náhradní autobusová doprava a vše co s tím souvisí. Pouze výmluvy na meteorologické anomálie zde neobstojí. Ty už trvají v různých obměnách také dlouhou řádku let. Štěstí přeje připraveným...

Další komentář k předchozím řádkům jistě není třeba. Zda se touto situací zabývají nebo budou zabývat příslušné ústřední orgány státní správy, to je zřejmě otázka směřující do některé věštecké kanceláře. Mýtická věštkyně Pýthia z Apollónova chrámu v Delfách by jistě znala odpověď i na tuto otázku.

Vladimír Selucký
(ilustrační foto z archivu V. Seluckého)

Také tento strom působil zvenku jako zdravý

Pietní akt u pamětní desky kolegy Břetislava Demela – železniční stanice Moravany 17. května 2021

Zahájení letošního memoriálu B. Demela se zúčastnil i prezident FSČR Jaroslav Vondrovic (na snímku uprostřed). Po jeho levici jsou člen prezidia Jiří Šafařík a místopředseda ZO Česká Třebová Vítek Šedivý. Na snímku jsou zleva rovněž bývalý vedoucí provozu PJ ČD Česká Třebová Jaroslav Žáček a vedoucí českotřebovského PP ČD Cargo Petr Klacl

Memoriál Břeti Demela 2021

Každoroční pietní akt, který se tentokrát u pamětní desky v železniční stanici Moravany konal 17. května, jsme památku našeho za tragických okolností zesnulého kolegy Břeti Demela uctili ve dnech 23. a 24. června také na tradičním, letos již v pořadí 13. ročníku Memoriálu v kuželkách (loňský dvanáctý se kvůli pandemii covid-19 nekonal).

Dvoudenního turnaje se zúčastnilo asi sedm desítek soutěžících. V kategorii mužů zvítězil Jiří Ruffer (důchodce ČD) náhozem 555 kuželek, na dalších dvou místech se stejným počtem 550 kuželek se umístili Vítězslav Nejedlík (OCÚ Východ – pracoviště Veselí nad Moravou) a František Hnilica (důchodce ČD). Mezi ženami se opět podařilo obhájit prvenství Jitce Bulíčkové (CDP Praha) náhozem 499 kuželek. V závěsu za ní se umístily Pepina Friedová s 484 kuželkami a Hanka Burešová se 479 kuželkami.

Děkuji všem soutěžícím za účast na této společensko-sportovní akci a za skvělou atmosféru, v níž se díky jim mohla opět konat. Velký dík ale patří i těm našim kolegům a kolegyním, kteří se podíleli na přípravě a organizaci samotného průběhu celého turnaje, a v neposlední řadě rovněž vzorné obsluze místního baru, která se perfektně postarala o občerstvení nás všech.

Za ZO FS Česká Třebová Michal Kříž

Společenská rubrika

Mezi našimi jubilanty brzy bude hned několik naši kolegů ze ZO Cargo Ostrava. Svoji první padesátku budou slavit 19. července **Miroslav Kuchař** a 28. srpna **Jaromír Galuška**. Pětapadesáté narozeniny oslaví 18. srpna **Milan Jančí** a rovnou šedesátku 19. srpna **Vladimír Weyers** a 31. srpna **Petr Bořucký**. K těmto životním výročím jim blahopřejí a do dalšího spokojeného života jen to nejlepší a především zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace.

***

Druhého srpna se dožívá 55 let náš kolega **Miloslav Kroužek** a 7. srpna oslaví své pětašedesátiny kolega **Martin Růžička**. Oba jsou ze základní organizace Čerčany, která jim přeje do mnoha dalších let spokojenost, pohodu a hlavně hodně zdraví.

***

Dva šedesátníky mají v srpnu ve svých řadách kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Praha – nejprve 12. 8. toto jubileum slaví **Pavel Batelka** (ČD Cargo) a 27. 8. pak rovněž **Bohumír Pazour** (ČD). Výbor a ostatní členové ZO FSČR oběma jubilantům blahopřejí a do dalších spokojených let přejí úspěchy v práci i osobním životě a k tomu především pevné zdraví.

***

V příštích týdnech budou svá životní jubilea slavit tři kolegové ze základní organizace FS Letohrad – krásných osmdesáti let se dožívá 17. července **Jiří Maixner**. Své 65. narozeniny bude 27. července slavit **Václav Musil** a rovných 60 let se 24. srpna dožije **Jiří Motl**. Ještě mnoho dalších let ve spokojenosti a k tomu zejména zdraví přejí výbor a členové letohradské ZO Federace strojvůdců.

***

Své šedesátiny bude desátého srpna slavit náš kolega **Karel Hůla** (ČD Cargo). K tomuto jubileu mu blahopřejí a do dalších let spokojenost a hodně úspěchů v práci i osobním životě, ale v neposlední řadě samozřejmě i pevné zdraví přejí výbor a členové základní organizace Federace strojvůdců Ústí nad Labem.

***

V první srpnový den tohoto roku slaví svoji šedesátku náš kolega **Pavel Přibyl**. Výbor a členové základní organizace FSČR Brno dolní mu do dalšího spokojeného života přejí hodně úspěchů, pohody a zejména zdraví.

***

Dne 30. července bude slavit své 75. narozeniny náš kolega ve výslužbě, pan **Jan Štekl**. Své čtyřicátiny 7. srpna oslaví kolega **Milan Čermák**. Oběma jubilantům srdečně blahopřejí, spokojenost a hlavně pevné zdraví přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Děčín.

Nabídka kalendářových vložek na rok 2022

Výrobu a distribuci kalendářových vložek a obalů s logem Federace strojvůdců České republiky na rok 2022 zajišťuje FS Oblast Plzeň. Objednávky posílejte, prosím, elektronickou formou nejpozději do 10. srpna 2021 na e-mailovou adresu *pepabock@centrum.cz* nebo *pepa.bock@fscr.cz*

Z důvodu jednodušší distribuce vložek a obalů jednotlivým základním organizacím (na podzimních Radách předsedů oblastí FSČR) žádám všechny zájemce o včasné podání objednávek. Cena je tentokrát výrobcem stanovena na 25 Kč/ks za vložku a 206 Kč/ks za obal.

Upozorňuji, že objednávkám doručeným po stanoveném termínu nebude možné vyhovět, a to z důvodu doby, která je potřebná k výrobě kalendářových vložek či jejich obalů.

Děkuji za pochopení.

Josef Bock, člen P-FSČR

Penzista vzpomíná: Horké ložisko

Dokončení ze str. 3

vlak, který má vozy s technickými prostředky pro odstraňování následků nehod a je obsazen vyškoleným personálem pro takové práce. Základnu má v určených depech a je ve stavu pohotovosti kdykoliv vyrazit. U nás byl tento vlak v depu Ústí nad Labem a k dispozici tam byl i železniční jeřáb.

Došel jsem zpátky na mašinu, vysílačkou volám výpravčího v Úpořinách a sděluji mu, že žádám pomocný vlak. Výpravčí, v předtuše komplikací, mi to rozmlouval a chtěl, abych na tom voze utáhl ruční brzdu a dotáhl to smykem do Řehlovic. Řekl jsem mu rovnou, že vůz nemá ruční brzdu, aniž bych vůbec věděl, jestli ji ten vůz skutečně má nebo ne, a trval jsem na požadavku příjezdu „pomocňáku“. Tím hovor skončil a výpravčí se už neozval. Jak jsem zjistil potom, tak výpravčí si stěžoval dispečerovi, že strojvedoucí odmítá další jízdu, blokuje trať a stále žádá pomocný vlak.

Dispečer zavolal do depa a „zpucoval“ strojmistra, ať si zjedná pořádek a co je to tam na mašině za člověka. Strojmistr tedy musel poslat avizéra se službou konajícím instruktorem za náčelníkem depa, který trávil víkendové odpolední volno s rodinou na zahradě. Takže ho tam vyzvedli a pádili vzhůru do Velvět. Strojmistr to ale nemohl až tak ignorovat a skutečně z depa vystavil „pomocňák“ směr Úpořiny. Mohl být v klidu, protože kdyby to byl planý poplach, tak hlava, která by to odnesla, seděla na mém krku.

Já si zatím v klidu dožíral svačinu, když najednou vidím, že proti mně jede pomocňákový „Čmelák“ a zároveň k zastávce přijíždí avizérské auto. Šéf „pomocňáku“, pan Munžil, totiž nechal vlak v Řehlovicích, odpojili mašinu, naskákali na ni a jeli zjistit situaci. Takže se tam sjeli ve stejný moment a já koukal jak blázen, když z auta vylezl náčelník depa a instruktor, dali se dohromady se skupinou z pomocného vlaku a celý ten desetihlavý tým zamířil k lokomotivě. Slezl jsem z mašiny a instruktor na mne hned uhodil, co že tady proboha vyvádím. Zavedl jsem je k tomu vozu a ukázal na ten ložiskový domek. Šéf pomocňáku na to mrkl a povídá: *„Sundejte to víko z domku!“*, což se okamžitě stalo.

Po odstranění víka vypadly kousky rozlámané kompozice ložiska a na všechny se zašklebil namodralý a nahoru ohnutý čep nápravy. Munžil prohlásil: *„To by do Řehlovic nedojelo!“* A co řekl pan Munžil, to prostě platilo a nikdo, včetně náčelníka depa, by si to vůbec nedovolil zpochybňovat, takové měl renomé. Takže mne hned všichni poplácávali po zádech, náčelník děkoval za dobrou práci a instruktor lišácky pomrkával, že odměna mne nemine. Já jsem ale přemýšlel, co by se stalo, kdyby řekl, že by to v pohodě dojelo. Zřejmě by mne museli zastřelit hned na místě pro výstrahu ostatním.

Ale abych to zkrátil, přijeli pak tedy s celým pomocným vlakem, ten vůz potom různě vypodložili a samostatně ho „čmelda“ táhl krokem zpátky do Úpořin, přičemž podél vozu cupitali dva chlapíci a celou cestu patlali vazelínu na ten čep.

Závěrem dodám, že jsem k výplatě obdržel odměnu celých 300 Kčs, ale hlavně jsem obdržel pochvalný zápis do průkazu cti, který měl každý strojvedoucí, a to v kolonce „morální ocenění“. No, já byl štěstím bez sebe, kdo by nebyl, že? Hned jsem si vzpomněl na vojnu, kde nás za odměnu fotili před bojovou zástavou útvaru. Armáda jako armáda, ať je modrá nebo zelená. To je vše, přeji pohodové směny!

Zdeněk Sedlák
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem

Morální ocenění kolegy Z. Sedláka zaznamenané v průkazu cti lokomotivního depa ČSD Ústí nad Labem

Pozvánka na Kraslický filmVLáček

Konec července bude v západočeských Kraslicích ve znamení 2. ročníku mezinárodního filmového festivalu Kraslický filmVLáček. Jak vyplývá z názvu, jedná se o akci, která je věnovaná filmům s železniční tématikou, nebo filmových děl odehrávajících se v prostředí železnice. Jeho dějištěm bude zdejší „horní“ nádraží. Akce je pořádána jako bienále; první ročník se uskutečnil v r. 2019.

V pátek 30. července bude v rámci hlavního večerního programu začínajícího v 19.00 hodin promítnut v improvizovaném amfiteátru na zdejším nádraží film režiséra Václava Kubáska „Železný dědek“ v hlavní roli s Jaroslavem Marvanem, o den později pak bude lákadlem „Hlídač č. 47“ režiséra Filipa Renče v titulní roli s Karlem Rodenem. Vlastnímu promítání bude předcházet vystoupení hudebních souborů (v pátek kapela Sing String ze Sokolova, v sobotu místní big band s názvem Zábavní orchestr) a další zajímavý program. Pro děti bude jako hlavní film určen oblíbený snímek „Páni kluci“ režisérky Věry Plívové-Šimkové, který bude promítnut v sobotu od 14.00 h.

Připravovaný program bude samozřejmě bohatší. Již od pátečního poledne budou v kinovoze Českých drah promítány filmy určené zejména pro dětského diváka, po celou sobotu pak budou zde, v nádražní hale i v sousedním Muzeu Kraslické dráhy prezentovány instruktážní filmy Československých státních drah, další historické snímky z Národního filmového archivu i Národního archivu ČR, prezentace železničních dopravců, Drážní inspekce a další.

Součástí festivalu je také soutěž amatérských filmařů „O kraslické návěstidlo“ *(v Zájmech strojvůdce jsme o ní již přinesli informaci)*. Také příspěvky do této soutěže, pořádané ve spolupráci s Českým zemským svazem FISAIC, budou v rámci festivalu ke zhlédnutí. Vyhodnocení soutěže a ocenění tvůrců budou součástí sobotního slavnostního večera.

Dopravu účastníků na oba hlavní večerní programy (a také na sobotní „Pány kluky“) ze Sokolova zajistí zvláštní vlakové spoje vedené historickým motorovým vozem M 131.1513 společnosti Loko-motiv Chomutov. Obdobně bude zajišťována i doprava zpět.

Další informace o akci najdete na stránkách hlavního pořadatele, kterým je Železniční spolek Klub M 131.1 *(www.klubm131-1.websnadno.cz)*, nebo na telefonním čísle 602 203 548.

Robert Koutný

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