

● **Dřevo, opět samé dřevo ... str. 1 a 4** ● **Za vykolejený vlak s vápencem právě soudí strojevedce ... 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



Zájmy strojevedce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJEVEDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

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 strojevedců České

republiky, ostatně velmi dobře charakterizoval ve své odpovědi našemu českobudějovickému kolegovi viceprezident FSCŘ Jaroslav Vincour. A dodáme, 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 strojevedce několikrát otištěnou fotografii silnou větví akátu propichnutého čela Regionovy? Tak to je přesně ono a v ZS 12 je vše detailně popsáno v příspěvku Akáty bílé, žalují vás. A zdaleka nešlo o jediný případ bezprostředního ohrožení zdraví či dokonce přímo zranění strojevedce. 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 uveď závěrem? Nejlépe opět nahlédnutí do statistiky. A tentokrát dokonce v poněkud širším časovém záběru. Proto se redakce Zájmu strojevedce 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 trati, 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 našťáště 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.

Dodáme ještě, že za konstatováním „vlak zastavil“ se neskrývá nějaké to v současnosti

Projevy solidarity s kolegy postiženými řáděním přírodních živlů

Prezidium Federace strojevedců České republiky, mnohé základní organizace FSCŘ, stejně jako rovněž jednotliví členové naší odborové organizace projevíli 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 strojevedců 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 FSCŘ 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 strojevedců 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-FSCŘ z prostředků Sociálního fondu FSCŘ Stephenson.

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

Tiskové centrum FSCŘ

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

Takže o nebezpečí číhající v 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. Odstranění 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



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

Lenka Voplatková
Odbor komunikace GR ČD



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)

Nelze obhajovat zeleň, která může ublížit!

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

Nejsem sice autorem předmětných článků ze Zájmu strojevedce, neznamená to však, že s jejich obsahem v podstatě nesouhlasím. Federace strojevedců České republiky má ve

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 Zájmu strojevedce, které jsou zde pro vás.

Redakce a redakční rada ZS

svě 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 stromy 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. Stromy 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 nejdříve 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 kletu 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 tratí došlo k vymýcení většího než přímo nutného zeleného porostu, došlo tak na základě rozhodnutí buď provozovatele dráhy, nebo vlastníka příslušného pozemku.

profesi mám upřímně rád. Přihlásil jsem se do FSCŘ 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 tratí. A to je bohužel to, co opakovaně propagujete a kvičíte.

Na rozdíl od FSCŘ mám přírodu a stromy rád a nevnímám je jako nepřátele, které je

potřeba zničit a ještě na to udělat zákon. Opačovaná vyjádření slovy „Stromy tam nemají co dělat“ mně tedy varí krev. – Stromy tam mají co dělat, kolikrát tam rostou děle, než je tam trať! Aby se pak náhodou nestalo, že někdo přijde a bude vrdit, že trať tam nemá co dělat! Přece nejde takovou hloupost paušálně říci! To jste opravdu takoví nepřátelé přírody?

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

Pokud píšete o tom, že za vykácení všeho, co vůbec roste, jsou strojevedci rádi, tak mluvíte 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. "



Jaroslav Vincour, viceprezident FSCŘ

Poděkování za podporu v těžké životní situaci

Členská schůze základní organizace Federace strojívedců 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 čtyřicet bylo zraněno. Mezi těžce zraněnými byl rovněž strojívedoucí srážkou značně poničené Regionovy, člen karlovarské ZO FSCŘ 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 strojívedců České republiky.

Předseda a místopředseda této základní organizace, kolegové Petr Šitář a Václav Vosmík, jim ve svém dopise zasláném do Tiskového centra FSCŘ 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 FSCŘ 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 spalíky litinovými. A začátkem 80. let 19. století začal být na dráze zaváděn úplně nový systém brzdění – sací vakuová brzda. Ta splňovala podmínku ovládnutí 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 spráhla, 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 rozdílu tlaků. Při vzduchoprázném stavu byla brzda povolena, připojením 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 vynalezl 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 vítězné poraženým státům podmínku, že smějí na svých vozec 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 mezinárodní uznávanou 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 mezinárodní provoz měly složitou kombinaci 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 znelo 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 stupňovitěho brzdění a odbrzdování 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 brzdicí sílu. Co neuměly, bylo postupné odbrzdování a doplnění 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 používaný dodnes, pouze se neustále vylepšuje a zdokonaluje. Za pár roků tedy oslaví už své sté narozeniny.

Pokračování

Josef Oliva, Ústí nad Labem

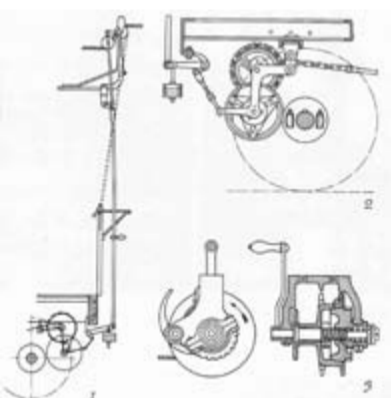


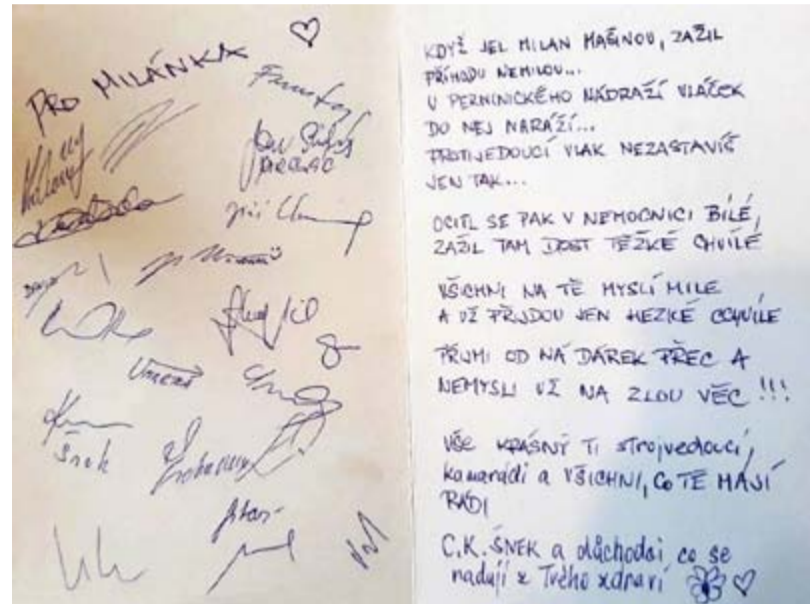
Schéma Heberleinovy provazkové brzdy (bližší v ZS č. 12/2021)

Pozvánka na dvě tradiční sportovní akce

České dráhy, ČD Cargo a Federace strojívedců 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 pořadatelům. **Registrace před startem a předání kol do depa končí v 9:00 hod.** Přihlášky do 2. září přijímá Pavel Semecký – Hyberská 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 financována 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



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 přivázely prázdné vozy na nákladku 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 odbrzdily pomaleji. A když byla v přední části převaha malých vozů, které odbrzdily rychleji, tak se vlak natahoval jako uvedený žvýkáci materiál. Na přetržení vlaku to byla perfektní sestava. Fira 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 soupisárka

přinesla dokumentaci k vlaku, nějakých 2 300 tun, tak posleze následoval odjezd. Ze šachetního nádraží vede asi dvoukilometrová vlečka, která se napojuje na ohničské zhlaví v stanici Světec. Nejdříve je krátká rovina, ale pak je pěkný sešup dolů do Světce. Na předvěstí volno, takže jsem dojel zhruba do půlky sešupu, zastavil jsem, zabrzdil jen přidávkou brzdou, a když se pak do mne vlak opět, pomalu jsem odbrzdil přidávkou 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 přibrzdil by byl vloženy hazard, jelikož, jak jsem uvedl předtím, znamenalo by to buď vlak přetřhnout, nebo s ním uvážnou. 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 Ohniči. Když to jde, tak se vždy v příhodných obloucích nepravdělně koukám po vlaku, což jsem udělal až před zastávkou Lbin, která je před stanicí Úpořiny. Někde okolo osmého vozu za masinou jsem viděl, jak se tam tetelí nějak moc tepla. Pres 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.

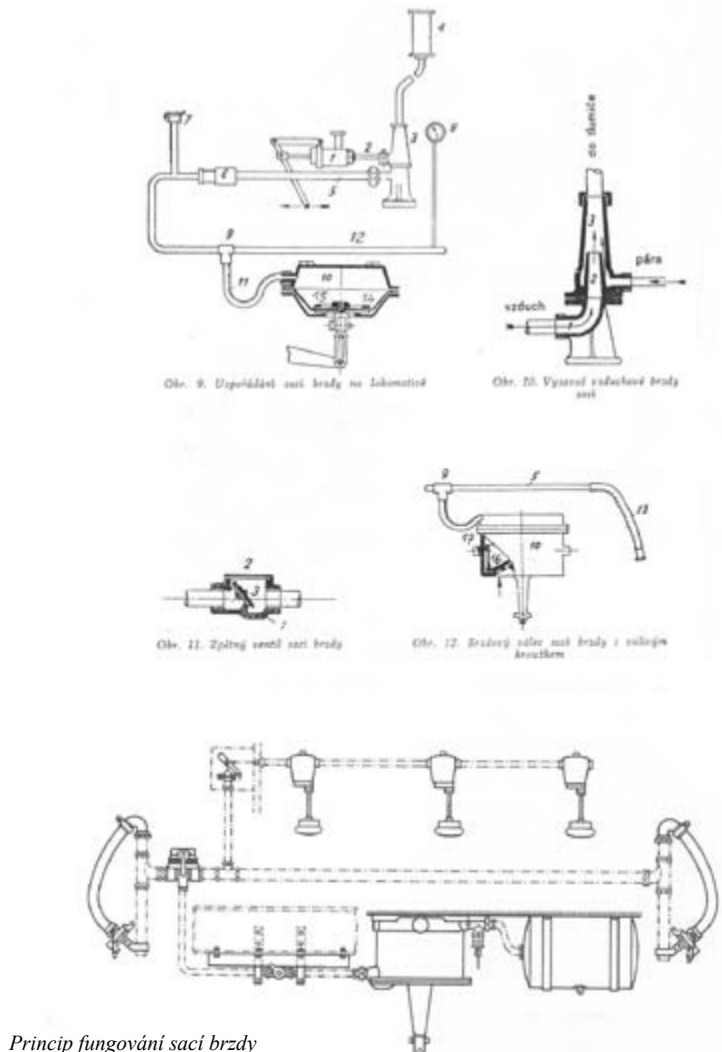
S vlakem jsem zastavil nějakých sto metrů před zastávkou Velvety. Sice jsem zablokoval přejezd, ale říkal jsem si, že chvilku to snad někdo vydrží, než dojdou k tomu vozu a odvětrám rozvaděč brzdy, protože ten vůz asi zůstal přibrzděn. Osobní vlaky po této trati tenkrát nejezdily, nahradil je autobus.

Šel jsem tedy k tomu vozu, a když jsem tam přišel, tak jsem strnul. Nekořilo 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 dvojkoli a za jízdy by to asi vykojelo.

Hned jsem si vzpomněl na nedávné technické školení, kde se probírala nehoda tohoto rázu v Kolině, kde byl vlak zastaven ve Velkém Oseku a strojívedoucí po prohlídce ložiska prohlásil, že to do Kolína dojde. Do Kolína sice dojel, ale jen na osecké zhlaví, kde se čep ukrotil, vagon 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

Pavel Semecký člen prezidia FSCŘ a ředitel obou závodů

Pokračování na str. 4



Princip fungování sací brzdy

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 FSCR Jaroslavu Vincouroví, 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 dovoluji citovat ze svého článku **Věc: Inkvizice 2015**, který byl otištěn v č. 3/2015 Zájmů strojevodce: „...Co tak přistoupit k opravě 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 zmiňují 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 nadsada. 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

Nabídka kalendářových vložek na rok 2022

Výrobu a distribuci kalendářových vložek a obalů s logem Federace strojevodců 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@fscrcz

Z důvodu jednodušší distribuce vložek a obalů jednotlivým základním organizacím (na podzimních Radách předsedů oblastí FSCR) 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-FSCR

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 tematikou, 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 promítán v improvizovaném amfiteátru na zdejší nádraží film režiséra Václava Kubásky „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 promítán v sobotu od 14.00 h.

Připravovaný program bude samozřejmě bohatší. Již od pátečního poledne budou v kinovozu Českých drah promítány filmy určené

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

za meteorologické anomálie zde neobstojí. Ty už trvají v různých obdobích také dlouhou řádku let. Šťěstí 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 FSCR 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 Klacil

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, vyslačkou volám výpravčího v Úpořinách a sdělují mu, že žádám pomocný vlak. Výpravčí, v předtuze komplikací, mi to rozmlouval a chtěl, abych na tom voze utáhl ruční brzdu a dotáhl to smykem do Řehlovic. Řekl jsem mu rovnou, že vědět 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. Strojmistř tedy musel poslat avizéra se službou jako jímajícím instruktorem za náčelníkem depa, který trávil víkendové odpolední volno s rodinou na zahradě. Takže ho tam vyzvedli a pádili vzhůru do Velvě. Strojmistř 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 uhořel, co že tady

Robert Koutný

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 Ruffler (důchodce ČD) náhodem 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) náhodem 499 kuželek. V závěsu za ní se umístily Pepina Friedlová 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 Kríž

Penzista vzpomíná: Horké ložisko

probaha vyvádím. Zavedl jsem je k tomu vozu a ukázal na ten ložiskový domek. Šéf pomocňáku na to mrkl a povídá: „Sundejte to viko z domku!“, což se okamžitě stalo.

Po odstranění víka vypadly koucky 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 děkova 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 došlo. 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 „čmelá“ táhl kromem zpátky do Úpořin, přičemž podél vozu cupitali dva chlapičci 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 šťastím 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 Sedláček
emeritní strojvedoucí PP Ústí nad Labem



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

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevodců České republiky, IČ 44265484, www.fscrcz. Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Míkolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojevodců: 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@fscrcz.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

