● Podle SŽ se musí proškolit více než tisíc strojvedoucích ... str. 2 ● Léto na Bechyňce bude prodlouženo až do 14. září ... str. 2 ● Evropské fondy pomůžou modernizaci české železnice ... str. 2 ● Z historie národního vlakového zabezpečovače ... str. 3 ● Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (2) ... str. 3 ● Slovenská strela: Technický zázrak ... str. 4 ● Doba se mění - nelze žít postaru, ale je to ve prospěch bezpečnosti? ... str. 5 ● Společenská kronika ... str. 6 ●

číslo 15 - 16

2. září 2024
ročník 77

Zájmy strojvůdce

FSČR

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Dispečer odpověděl: Jste profesionálové, to zvládnete

Výluky, nic než výluky

Každoročně v letních měsících bývají výluky všeho druhu folklórní událostí snad na všech vozebních ramenech. Tentokrát se ale nebudu zabývat těmi, kde se vyloučí traťová kolej a týden se vyřezávají dřeviny, takže se nedělá skoro nic. O tom jsem psal mnohokrát a prozatím to nikoho vůbec netrápilo, ani dopravce, ani SŽ, maximálně ještě jen pár zaměstnanců v provozu.

V období letošních letních prázdnin od 1. července do 6. srpna proběhla nepřetržitá výluka mezi žst. Kunovice a žst. Uherský Brod, což je úsek v délce 15 km. Některé části byly téměř v havarijním stavu, kdy strojvedoucí přemýšlel, jestli ještě jede vůbec po kolejích.

Aby na výluce vydělalo co nejvíce firem, byly expresy do Luhačovic ukončeny v žst. Staré Město u UH. Zbývajících 36 km do Luhačovic byli naši spokojení cestující (asi jako každý rok v této horké letní době) nacpáni do autobusů, kde trávili v parných dnech vyhlídkovou jízdu přes ucpané Uherské Hradiště a do cíle se dostali s mnohaminutovým zpožděním. Nabízelo se přitom velmi jednoduché řešení - kdyby tyto rychlíky jely až do Kunovic, kde je pro autobusy prostor a na na vše dost času. Jenže to by měl soukromý autobusový dopravce nejspíš o něco méně tučný zisk.

Opak byl pravdou

Téměř po měsíci a půl usilovné práce na železničním svršku se mnozí strojvedoucí domnívali, že jízda bude komfortnější a budou zde osazeny rychlostníky s vyšší rychlostí. Opak byl pravdou, čemuž nevěřili ani ti největší pesimisté. Drážní těleso bylo opravdu opraveno, jízda klidná a tichá, ale jen do poloviny vyloučeného úseku do žst. Hradčovice. Dále se pak opět pokračovalo po původním rozbitém železničním svršku směr Uherský Brod.

Rychlostníků bylo osazeno hned několik z původní rychlosti 80 km za hodinu na pouhých 60 km za hodinu. V době, kdy jsme cestující mučili v autobusech, jež nabývaly i několik desítek minut zpoždění a musely jezdit v celé délce trasy až do Luhačovic, se opravilo pouhých 9 km tratě. Za téměř měsíc a půl práce je to velmi žalostná bilance, ale není se co divit. Pokud se totiž vyloučí nějaké dopravní rameno mělo by se pracovat nonstop a opravit úsek v celé délce. Ovšem přes víkendy, svátky, odpolední hodiny a noci tam nepracoval vůbec nikdo.

Po opětovném uvedení do provozu čekalo na kolegy strojvedoucí překvapení. Obdrželi „V" rozkaz v tomto nově upraveném úseku s cca 9 změnami traťové rychlosti. Ovšem staničníky s km polohou tu vůbec nebyly. Pokud v některém úseku byly, tak jen bílé kameny, bez daného čísla s km polohou. Dotazem na dispečerské pracoviště následovala ještě lepší odpověď. Jste profesionálové, to zvládnete. Další komentář není třeba, každý ať se nad prací SŽ zamyslí sám.

Bezdůvodná zpoždění

Ještě okrajově vzpomenu další dvě výluky. Jedna byla mezi žst. Bzenec a Moravský Písek od letošního 13. července do 6. srpna. Délka ramene je pouhé 4 km. Jediné, co je z provedených prací na tomto úseku vidět, je výměna 10 metrů kolejí přes nechráněný železniční přejezd. Další práce nikdo z kolegů nezaznamenal, ani nějaký pohyb zaměstnanců pracujících na trati.

Poslední výlukou, kterou vzpomenu, bylo několikadenní vyloučení druhé traťové koleje mezi žst. Veselí nad Moravou – Bzenec. Zde probíhala výměna několika pražců. Vlaky jezdily pouze po 1. traťové koleji kolem pracovního místa s dočasně sníženou rychlostí na 50 km za hodinu. Omezení platilo od 7 do 19 hod. V tomto úseku jsem v odpoledních hodinách jel několikrát a nikde nikdo nebyl. Tato výluka měla končit v sobotu 10. srpna. Ve čtvrtek 8. srpna dostávám rozkaz na vlak směr Kyjov a Brno o dočasné pomalé jízdě po 1. traťové kolejí směr Bzenec. Při podpisu rozkazu mně výpravčí sděluje, že už tam nikdo nedělá, 2. traťová kolej je opravená, ale výluka platí až do soboty. Nedá se nic dělat, ale dále se bude jezdit pouze po 1. traťové koleji až do řádného ukončení dané vyloučené koleje. Vlivem křižování na jednokolejném provozu nabírají bezdůvodně vlaky a přípoje další a další zpoždění.

Kdo vypije pohár odpovědnosti?

Za veškeré výlukové činností, kde se toho zrovna moc nedělalo, to nejvíce odnesou provozní zaměstnanci. Pokrátí se jim směny, nebo dokonce se některé směny zruší. Chybějící hodiny se musí nahradit a tím pádem přicházíme o několik dní volna. Děje se to kdý rok, a byl bych rád, kdyby se tím už někdo začal vážně zabývat. Dopravci i SŽ ,by měli mít zájem, aby všechno fungovalo, jak má. Veškeré tyto výluky jsou kontraproduktivní, prohospodaří se množství ffinancí, které by mohly být použity lépe. Proto budeme, kolegové, doufat, že v příští PKS si někdo vzpomene na provozní zaměstnance a budeme také řádně ohodnoceni.

Text a foto Martin Urbánek

Nechráněný přejezd mezi Bzencem a Moravským Pískem. Vyměněno cca 10 metrů kolejnic a štěrk

Kilometrická poloha, podle které by se měl dle SŽ strojvedoucí řídit

Žst. Vésky – bez pracovního nasazení

Na 2. traťové koleji bylo vyměněno několik pražců. V odpoledních hodinách zde vládl „pracovní klid"

„Zvýšení" traťové rychlosti z 80 km/h na 60 km/h…

Vjezdové návěstidlo do žst. Hradčovice, kde byly práce ukončeny. Poté se ve směru na Uherský Brod už v době výluky nedělo nic

Další sály pro dálkové řízení provozu

Centrální dispečerské pracoviště v Přerově se rozšíří o další budovu, Správa železnic nyní hledá jejího zhotovitele. Stavbaři vybuduji nový šestipodlažní objekt, ve kterém se bude mimo jiné nacházet šest dispečerských sálů. Z nich se bude dálkově řídit provoz na dalších tratích na Moravě a ve Slezsku. Zahájení prací se plánuje na konci letošního roku, dokončení pak v létě 2027.

Nová budova se vybuduje vedle stávajícího objektu Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově, se kterým bude vzájemně propojená. Ve třetím až pátém podlaží se bude nacházet šest řídicích dispečerských sálů s potřebným technologickým, administrativním a sociálním zázemím. Každý bude mít stupňovité uspořádání, v přední části budou umístěny velkoplošné zobrazovací jednotky z LED panelů se schematickým znázorněním řízené oblasti.

Součástí investice bude rovněž sál dispečerů ETCS, stejně jako záložní a krizový sál. Vzniknou zde i prostory pro umístění technologie zabezpečovacího zařízení, napájení a baterie. Centrální schodiště mezi jednotlivými poschodími doplní dva osobní výtahy.

Výstavbě nové budovy budou muset ustoupit stávající garáže, v rámci stavby za ně vznikne plnohodnotná náhrada. Dělníci postaví také energocentrum, které bude zajišťovat dodávky energie do celého areálu CDP. Současně se vybudují desítky nových parkovacích míst.

Celý areál se stane součástí kritické dopravní infrastruktury, proto bude pod dohledem kamer, oplocení bude navíc vybaveno detekčním systémem, který zaznamenává nejen poškození, ale také vibrace.

Maximální možná nabídková cena činí 2 346 410 943 korun. Samotná výstavba se předpokládá od letošního prosince do léta 2027.

(sž)

Objednání kalendářových vložek

Od 7. srpna mohou ZO objednávat pro své členy vložky do kožených obalů FSČR na rok 2025, a také obaly s logem FSČR a plánovací diáře v plastovém průhledném obalu.

Výrobu v letošním roce zajišťuje kompletně tiskárna v Olomouci a ceny jednotlivých produktů jsou následující:

- koženkový obal s ražbou FSČR pro kalendářové vložky - cena za jeden kus s DPH 182 Kč,
- plánovací kalendář FSČR do kalendářové vložky - cena za jeden kus s DPH 16 Kč,
- plánovací diář v průhledném plastovém obalu - cena za jeden kus s DPH 23 Kč.

Objednávku zasílejte na emailovou adresu vinjar@seznam.cz, a to nejpozději do 30. září.

Vzhledem k jistým potížím při dodatečných platbách v minulých letech nebudou vyřízeny objednávky bez provedené zálohové platby!!!

Jako potvrzení obdržení zálohové platby vám bude zaslán scat příjmového dokladu, a následně s již vyrobenými kalendáři Vám bude předán i originál tohoto dokladu.

Jaroslav Vincour

Nehoda má další soudní dohru

Vykolejení nákladního vlaku u Mariánských Lázní, k němuž došlo 28. července 2019, má další soudní pokračování. Leč v neobvyklé větvi.

Strojvedoucí nákladního vlaku byl po opakovaných soudních stání v lednu 2023 pravomocně plzeňským krajským soudem zproštěn obžaloby. V současné době se dostala k soudu další trestní kauza, související s nehodou - konkrétně podvod s platbami tehdejší SŽDC za omezení provozu. Obvinění - dva manažeři a dvě obchodní společnosti - měli investorovi stavby (Krajská správa silnic Karlovarského kraje) způsobit škodu téměř 14 milionů korun tím, že si oproti skutečným nákladům účtovali peníze navíc. Měli zamlčet - v rozporu s uzavřenými smlouvami skutečnost, že náklady spojené s omezením provozu, tedy výlukami a pomalou jízdou, byly podstatně nižší, než bylo předem dohodnuto. Situace se změnila po vykolejení vlaku. Následující výluka nebyla způsobená stavbou, ale likvidací následků havárie. Podvod spočíval v tom, že zhotovitel v té době údajně informoval Správu železnic, že nebude vyplácet peníze za omezení provozu. Krajské správě a údržbě silnic je však vyfakturoval v plné výši cca 24 miliony.

V případě prokázání viny hrozí obžalovaným až desetiletý trest odnětí svobody, tedy více než hrozilo strojvedoucímu … nad ním se, v případě uznání viny, vznášel až osmiletý trest.

Miroslav Zikmund
(s použitím veřejných zdrojů)

Podle SŽ se musí proškolit více než tisíc strojvedoucích

Výjimka pro páru

Na české železniční síti přibývá vlaků, které jezdí pod dohledem evropského zabezpečovacího systému ETCS. Od začátku srpna jej využívají dopravci, kteří splňují požadované podmínky, a to na tratích, kde bude zaveden výhradní provoz ETCS od ledna příštího roku. Prezentace jednotlivých funkcí systému pro novináře realizovala Správa železnic n Ministerstvo dopravy 15. srpna na zkušebním železničním okruhu ve Velimi.

Od 1. srpna mají dopravci povinnost jezdit pod ETCS na tratích, které jsou už tímto systémem vybaveny, pokud využívají vozidlo vybavené příslušnou palubní jednotkou a řídí je patřičně proškolený strojvedoucí. Tato skutečnost se projevila už v prvním srpnovém týdnu, kdy pod dohledem ETCS jelo celkem 4480 vlaků. Ve srovnání s prvním týdnem v červenci to představuje navýšení o 961 vlaků.

Klíčový leden 2025

K plánovanému zavedení výhradního provozu pod dohledem jednotného evropského zabezpečovače dojde postupně během čtyř týdnů v lednu příštího roku. Celkem se bude využívat na 622 kilometrech nejvýznamnějších tratí v Česku.

Spouštění výhradního provozu ETCS:

* Česká Třebová – Olomouc – Dlouhá Loučka – Prosenice/Přerov (od 1. 1. 2025)
* Břeclav – Bohumín (od 8. 1. 2025)
* Česká Třebová – Adamov, Modřice – Břeclav (od 15. 1. 2025)
* Praha-Běchovice – Pardubice – Česká Třebová (od 22. 1. 2025)

Pod dohledem ETCS budou jezdit stovky vozidel, proškolit se musí více než 1000 strojvedoucích. Znalosti systému budou potřebné také u 500 dispečerů z centrálních pracovišť v Praze a Přerově a u pohotovostních výpravčích, kteří budou připraveni řídit provoz přímo ve stanicích.

Rozpad spojení u 3 ze 100

Po spuštění výhradního provozu ETCS na hlavních tratích v lednu příštího roku pojede měsíčně pod dohledem evropského zabezpečovače 50 000 vlaků. Z pohledu najetých kilometrů a odvezených tun zboží to bude představovat 42 % všech provozních výkonů na celé síti Správy železnic. K ověřování správné funkce ETCS a identifikaci případných problémů se od začátku roku uskutečnilo sedm zátěžových zkoušek, během kterých se provedlo celkem 796 jízd vozidel pod dohledem evropského zabezpečovače. Ten správně zafungoval v 97,36 % jízd. To znamená, že k rozpadu spojení a následnému automatickému brzdění vlaku došlo v průměru jen u 3 ze 100 vlaků. Poslední zkouška proběhla od 27. do 29. července v úseku Praha-Běchovice – Kolín – Pardubice. Zahrnovala celkem 160 jízd vozidel, a to se 100% dostupností ETCS. Systém tak fungoval správně ve všech případech.

Mohli se připravit

Malí dopravci podle serveru aktualne.cz tvrdí, že na ETCS nemají a chtějí přejít na kamiony. Tlačí na zavedení smíšeného systému s dvěma zabezpečovači běžícími naráz. Mohli by si tak vybrat, zdali jejich lokomotiva bude využívat ETCS, nebo národní zabezpečovač. Tak to funguje třeba na Slovensku, kde mohou jezdit vlaky bez ETCS, ale s některými omezeními, například nesmí jezdit tak rychle. To ale ministr dopravy Martin Kupka odmítá, podle něj měli dopravci dost času se připravit.

Jeden typ vlaků ale přece jen bude fungovat ve zvláštním režimu. Budou to zážitkové jízdy, kdy na běžně využívané trasy vyjíždí například parní lokomotivy, které moderním systémem vybavit nelze. „V tuto chvíli se ČVUT pouští do projektu, který má naši plnou podporu, abychom dokázali zajistit opravdu bezpečný pohyb nostalgických vlaků," uvedl ministr Kupka.

(sž, aktualne.cz)

Ojedinělá nabídka

V neděli 21. července nabídly ČD a SŽ „šotoušské komunitě" úžasnou možnost projetí se po tratích na nichž není pravidelná osobní doprava provozována. Důvodem byla jednodenní osmihodinová výluka v době 5:00 - 13:00 na trati 130 v úseku odbočka České Zlatníky - Most (práce na mostních objektech).

Nabídky, jež se neodmítá, jsem využil. Českozlatnický odklon přes Obrnice jsem před léty absolvoval, ale v opačném směru, při výluce Obrnice - Most, jízdu přes Louku u Litvínova jsem si ujít nenechal. Vlak 616 byl v Třebušicích oproti plánované odklonové poloze o 7 minut dříve (9:34 místo plánovaným 9:41), oproti „grafikonové poloze" o 3 minuty dříve (9:37). Srovnáno pobytem na zastávce Jirkov.

NAD mezi Chomutovem a Bílinou zajišťovaly dvě klimatizované SETRY provozované v rámci DÚK vybavené bezpečnostními pásy, které asi nikdo mimo mne (ač je to povinnost cestujícího) nepoužívá. Frekvence na prsty obou rukou. NAD 614 z Bíliny „ve čtyřech", z Mostu „v sedmi". Druhé vozidlo jezdilo prázdné ...

Nicméně NAD byla zajímavá. Podkrušnohorská silnice 13 je „mimo města" čtyřproudá, s oddělenými jízdními pásy, v některých úsecích jsou vedeny v odlišné niveletě. Mít ještě odstavný pás příslušné šířky - v podstatě dálnice. Vzhledem k niveletě a trasování poskytuje jiný výhled do krajiny než vlak. Povrch vozovky je hrbolatý, na několika místech jsou viditelné terénní vlny, patrně způsobené poklesem podloží. Při vjezdu k zastávce NAD v ŽST Most (na konci prvního nástupiště, na jakémsi parkovišti), jsou vidět trosky někdejší rozlehlé autobusové stanice umístěné vedle výškové staniční budovy ...

Vlakový informační systém soupravy InterJet ovšem blábolil nesmysly. Zatímco červený běžící text na obrazovce pravil, že s důvodu výluky mezi Teplicemi a zastávkou Jirkov jede vlak odklonem, zbylá většina obrazovky informovala o stanicích Bílina / Most a anonymní hlas vlakového rozhlasu příjezd do obou stanic hlásil ... Pokud by se někdo domníval, že vlakový doprovod vlaků 614 / 611 automatické blábolení dementoval, hluboce se mýlí.

Miroslav Zikmund

ETCS ve 422 vozidlech

České dráhy měly (informace k uzávěrce ZS 10. srpna) nainstalovanou palubní jednotkou evropského zabezpečovače ETCS ve 422 svých vozidlech. Školením na jízdu pod dohledem ETCS prošlo 750 strojvedoucích národního dopravce. ČD se tak dle vlastního vyjádření dále intenzivně připravují na spuštění výhradního provozu pod evropským zabezpečovacím systémem ETCS na vybraných koridorových tratích k 1. lednu 2025. Vlaky Českých drah už řadu měsíců jezdí pod dohledem evropského zabezpečovače na úsecích, které stanovil Drážní úřad.

Do konce letošního roku plánují České dráhy převzetí ještě 44 nových vozidel s nainstalovanou jednotkou ETCS a zastavění (retrofit) u dalších 54 vozidel ze stávající flotily. K 1. lednu 2025 tedy budou mít připraveno k provozu se zapnutou palubní jednotkou ETCS přibližně 520 vozidel a jednotek.

(peš)

Léto na Bechyňce bude prodlouženo až do 14. září

Provoz na trati z Tábora do Bechyně o prázdninových sobotách každoročně zpestřují jízdy historických vlaků. Letošní sezóna na trati začala 6. července, od kdy jezdí na vybraných pravidelných spojích soupravy s historickou lokomotivou Bobinkou. Unikátní Křižíkův elektromotorový vůz Elinka ze sbírky Národního technického muzea nasadí České dráhy do provozu od soboty 10. srpna. Jízdy historických vlaků na Bechyňce budou v souvislosti s tím mimořádně prodloužené až do 14. září

Nejstarší elektrický železniční vůz u nás M 400.001 zvaný Elinka prošel v uplynulém roce náročnou opravou motoru. „Oprava vadného vinutí devadesát let starého motoru vyžadovala velký podíl ruční práce, neboť technologie, kterými bylo původní vinutí vyrobeno, se dnes nepoužívají. Firmě HMF Komárková Teplice, která opravu prováděla, patří za znovuzprovoznění Elinky velký dík," říká Zdeněk Řešátko, ředitel Železničního muzea NTM, do jehož sbírky tento unikátní vůz patří.

„Vzhledem k tomu, že bylo možné nasadit Elinku do provozu až od 10. srpna, domluvili jsme se s kolegy z Národního technického muzea, že zajistíme nostalgické jízdy tohoto vozu nejen o čtyřech srpnových sobotách, ale také 7. a 14. září. Zájemci tak budou mít více příležitostí svézt se tímto historickým unikátem na kolejích," uvedl náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Ješeta.

Text a foto (peš)

Poslední ostravské léto s „Banány"

V souvislosti se zavedením ETCS na železničních koridorech z Prahy do Ostravy, z Ostravy do Břeclavi a z Břeclavi do Prahy od 1. ledna 2025 zmizí z našich tratí další starší lokomotivy. V některých případech poslední zástupkyně vybraných řad doslouží příští, nejpozději pak přespříští rok na tratích, kde bude zahájen výhradní provoz pod dohledem ETCS po roce 2025.

„Kdo se chce svézt expresem vedeným legendární lokomotivou řady 151 přezdívanou ‚Banán' na železničním koridoru z Prahy do Ostravy a Žiliny, nebo si chce tuto lokomotivu na koridoru z Prahy na východ vyfotografovat, má na to zhruba posledních pět měsíců. Léto je díky dlouhým dnům a prázdninám ideální příležitostí železniční legendu zdokumentovat a zažít ji v provozu," říká náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Ješeta **(čd)**

Evropské fondy pomůžou modernizaci české železnice

Více než 11 miliard korun

Deset dalších projektů Správy železnic podpoří Evropská unie prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility – CEF). Největší část z přiděleného balíku třetí výzvy dotačního titulu pro období 2021-2027 míří na rozsáhlou přestavbu klíčové stanice Česká Třebová. Dotace v celkové výši 11,5 miliardy korun se Správě železnic podařilo získat také na zpracování projektu vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, přípravu modernizace úseku z Kolína přes Mělník do Děčína, nebo na další rozvoj moderního zabezpečovacího zařízení.

Seznam podpořených projektů

- Modernizace železničního uzlu Česká Třebová – stavební práce
- Projektová příprava VRT Praha - Brno - Břeclav
- Projektová příprava železniční trati Kolín - Mělník – Děčín
- ETCS České Velenice - České Budějovice - Horní Dvořiště
- GSM-R Hranice na Moravě - Horní Lideč - Střelná
- ETCS a zabezpečovací zařízení stavby Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)
- ETCS a zabezpečovací zařízení stavby Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba, Nezamyslice - Kojetín - ERTMS + zabezpečovací zařízení
- ETCS a zabezpečovací zařízení stavby Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží
- Zabezpečovací zařízení pro vybrané úseky české železniční sítě
- Vybavení diagnostických vozidel Správy železnic palubními jednotkami ETCS

Sedmiletá stavba

Uzel Česká Třebová je důležitým místem jak pro osobní, tak i pro nákladní dopravu. Rekonstrukce umožní zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, stavbaři zvýší všechna nástupiště, na které výtahy také nově zajistí plně bezbariérový přístup. Obyvatelé České Třebové ocení snížení hluku z železniční dopravy a také propojení přednádraží se Semanínskou ulicí díky nové lávce nad kolejištěm. Realizace stavby se předpokládá od letošního prosince do prosince 2031.

VRT Praha – Brno - Břeclav

Správa železnic získala dotaci i na přípravu vysokorychlostních tratí, konkrétně na zpracování projektové dokumentace pro VRT Praha – Brno - Břeclav. Finančně podpořené byly dokumentace pro povolení záměru, konkrétně pro úseky: VRT Praha, VRT Polabí, VRT Střední Čechy, VRT Vysočina II, VRT Vysočina I a VRT Jižní Morava včetně napojení na konvenční tratě. Vyjma výdajů na projektovou přípravu úseků bude financována i projektová příprava dopravních terminálů Kořenice – Bečváry, Jihlava VRT a Brno–Vídeňská VRT.

Významnou prioritou EU a České republiky je zabezpečení železničních tratí moderním zabezpečovacím zařízením a evropským zabezpečovačem ETCS. Správa železnic obdržela v této výzvě všechny požadované prostředky na zabezpečení železnice.

Dotace 33 miliard Kč

Správě železnic se dlouhodobě daří čerpat finance z programu CEF. Připravenost projektů umožnila ve třech dosavadních výzvách získat celkové dotace ve výši přibližně 33 miliard Kč. Významně to pomohlo vyčerpat prostředky, které byly v rámci programu pro Česko přidělené. O získání další podpory bude Správa železnic usilovat i v poslední, čtvrté výzvě s termínem předložení žádostí v lednu 2025.

Text a foto (sž)

Z historie národního vlakového zabezpečovače

Od LVZ k ETCS (1)

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

Vývoj vlakového zabezpečovače byl zahájen v souvislosti s výstavbou autobloku na hlavních tratích v 50. letech minulého století. Autobloková a staniční zabezpečovací zařízení byla dodávaná ze Sovětského svazu. Samozřejmě, že vznikly požadavky, abychom vyvinuli náš československý systém vlakového zabezpečovače. V roce 1953 byl proto Výzkumnému ústavu dopravnímu (VÚD) zadán státní úkol s cílem vyřešit univerzálně použitelné vlakové zabezpečovací zařízení.

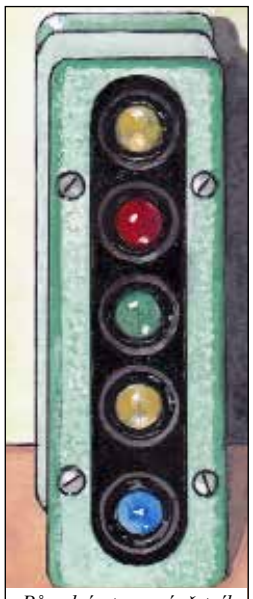
Umístění potvrzovacích tlačítek VZ

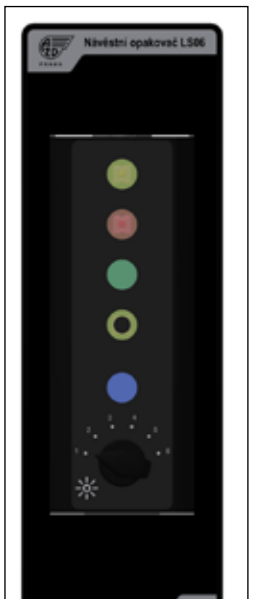
Dvě řešení

Vedoucím řešitelského týmu byl prof. Oldřich Poupě, který již v roce 1955 VÚD předložil návrh dvou alternativních řešení. Zatímco jedno navrhovalo použít v kolejnicích proudy v oblasti zvukových kmitočtů (1000 a 2000 Hz), druhé počítalo s použitím běžného kmitočtu 50 Hz. Obě řešení byla odzkoušena na funkčních vzorcích na trati Praha-Smíchov – Chuchle. S ohledem na to, že se na hlavních tratích budoval autoblok podle vzoru SSSR, kde byly použity kolejové obvody na stálý proud o kmitočtu 50 Hz, padlo rozhodnutí pro druhé alternativní řešení – 50 Hz. Provozní zkoušky navrženého řešení byly zahájeny v roce 1957 a probíhaly dva roky. V roce 1960 byl Liniový vlakový zabezpečovač (LVZ) schválen pro používání na ČSD. Výroba byla delimitována do národního podniku Tesla Lanškroun v Jablonném nad Orlicí. Nasazování LVZ se uskutečňovalo postupně od roku 1961. Zde podotkněme, že vývojová pracoviště a výrobci museli zajistit splnění podmínek od zadavatele. Zákazník si řekne, co pro svůj provoz potřebuje. To bylo v tomto případě Ministerstvo železnic a později Ministerstvo dopravy a zejména jeho odbory lokomotivního hospodářství, dopravy a přepravy a sdělovací a zabezpečovací techniky. Koncem 60. let přebírala postupně výrobu LVZ Automatizace železniční dopravy Praha, národní podnik. Do vývojového týmu sem přešel z VÚD Karel Plachetka.

Kontrola rychlosti, nebo bdělosti

Úkol to byl nelehký. Bylo třeba vyvinout zařízení jak pro mobilní, tak i pro traťovou část. V traťové části byl kolejový obvod doplněn vysílačem, kterým byl motorový kodér spouštěný jízdou vlaku v daném prostorovém oddílu. Samozřejmě, že s tím souviselo vytvoření příslušných vazeb v daném návěstním bodě a závislostí mezi jednotlivými oddíly.


Původní typ návěstního opakovače LVZ



Návěstní opakovač LS 06

(dokončení příště)

Text a foto Josef Schrötter

Poslední jízdě s cestujícími předcházelo rozsvícení světel a sundání smutečních věnců

Finito!

V pátek 26. července ve 20:03 (+ 6) skončil zastavením vlaku (náhradní vlakové dopravy) R 853 na třetím nástupišti ŽST Ostrava-Svinov vedeného elektrickou jednotkou 460.027/028 s vloženým vozem 063 341 definitivně (ne)pravidelný provoz elektrických jednotek řady 460 (ex EM 488.0) na síti české železnice.

Oficiální rozloučení s těmito jednotkami už proběhlo ve dnech 19. až 21. dubna 2024 v Olomouci a bylo završeno provozní jízdou EJ 460.070/080 v neděli 21. dubna zvláštního vlaku TORNÁDO Expres ze Střelné do Chomutova, do zdejšího depozitáře NTM. Poslední provozní jednotka řady 460 na Slovensku, a to 460.043/044, skončila v pravidelném provozu na trasách v okolí Košic 13. května 2024. Rozloučení proběhlo 25. a 26. května 2024. Nicméně v ještě před oficiálním rozloučením bylo rozhodnuto, že zbylé tři jednotky 27/28, 59/60 a 69/70 dožijí v rámci „náhradní vlakové dopravy“ mezi Opavou a Ostravou střed na rychlících Olomouc - Krnov - Ostrava (Cvilín, Praděd) během plánované výluky Krnov - Opava východ konané od 20. května do 26. července 2024 jako náhrada motorových souprav vedených MV 843. Nutno říci, že to důstojné poslední provozní nasazení, byť jen trase dlouhé 28/36 km.

Cvilín a Praděd

V rychlíkové dopravě toho tyto jednotky, určené pro příměstskou dopravu historicky moc nenajezdily. Zpravidla to byl důsledek nepárového trasování rychlíků v jednom směru jízdy, ve druhém se EJ vracela jako osobní vlak. V olomouckém a bohumínském depu dosáhly EJ nejvýše na spěšné vlaky. V olomouckém depu až na Střelnou, v bohumínském depu od GVD 2018/2019 do GVD 2021/2022 z Návsí do Ostravy, později jen Český Těšín.

V dalších letech jen příležitostná náhrada za EJ 471 na výkonech Opava východ - Havířov - Český Těšín - Třinec, místo turnusového výkonu na Os Opava - Ostrava-Svinov. EJ 460 byly suplovány nekapacitními soupravami MV 843 + ŘV nebo EJ 650.

Během výluky docházelo v Opavě i Ostravě k současnému pobytu elektrických jednotek tří generací. Dožívající EJ 460, v plné síle jezdící EJ 471 a nejnovější generace EJ 640 / 650.

Poslední provozní den jezdily soupravy 59/60 a 27/28. EJ 69/70 po vykradení cca dva týdny mimo provoz. Posledním vlakem z Ostravy-střed do Opavy byl R 840 Cvilín končící v Krnově, posledním vlakem z Opavy do Ostravy-Svinova R 853 Praděd.

Poslední jízda „ER“ 840 je dokumentována - Ostrava střed 17:42, Stodolní 17:44, Uhelné nádraží (Ostrava hl. n.) 17:47 - 17:49, Svinov 17:55 - 18:05 (+5) křižování s „ER 851“ = EJ 59/60. Děhylov 18:13 - křižování se zpožděným Os 3427 vyšlo na průjezd bez zastavení, Opava 18:27 (+5).

Poslední zastavení s cestujícími

V Opavě na koleji číslo 11 (opatřené jednoduchým trolejovým vedením) se scházeli nejen „šotouši“, ale i lid strojvůdcovský nejen na těchto jednotkách sloužící, k poslednímu rozloučení a vyzdobení na POSLEDNÍ JÍZDU a hlavně fotografování, včetně selfíček.

Vůbec POSLEDNÍ JÍZDĚ s cestujícími „ER 853“ předcházelo „poslední rozsvícení světel v soupravě“, sundání smutečních věnců (já bych je tam nechal, nikoho neohrožovaly). Odjezd z Opavy 19:42 (+5), souběžně s Os 23480 do Hradce nad Moravicí (MJ 814 037).

V Třebovicích křižovací průjezd 19:59 proti IC 513 (lok 151 004). Jako kdyby chtěl provozovatel infrastruktury poslední jízdu prodloužit - půlminutové „poslední zastavení“ před návěstí STŮJ do Svinova (20:01) a ve 20:03 „poslední zastavení s cestujícími“ ve Svinově na třetím nástupišti, kolej 4 sever.

Následovalo odstrojení transparentu, strojvedoucí přechází na opačné stanoviště, fasuje rozkaz pro vlak 95521 a ve 20:13 se souprava naposledy rozjíždí do bohumínského depa.

Vzpomínky zůstanou

Dle zaměstnanců bohumínského depa měla v sobotu následovat jízda spojených jednotek 27/28 + 59/60 do depa v Olomouci, aby byly demontovány vysílačky s příslušenstvím, případně i to, co se ještě dá použít jinde (asi toho moc nebude, ale budiž) a pak .... nenasytný plamen autogenu v rukách „paličů“.

Vzpomínky zůstanou. z publikace - František Kreisel „Elektrická jednotka EM 488.0“ vydané v roce 1976 v nakladatelství NADAS, podobně jako ze sesterské publikace „Elektrický motorový vlak SM 488.0“ (NADAS 1972) se stává historický materiál (či spíše makulatura vhodná do sběru).

Text a foto Miroslav Zikmund

Po uzávěrce

Server „K-Report“ přinesl téměř neuvěřitelné informace. Byla potvrzena sobotní jízda dvou EJ 460 z Bohumína do Olomouce. Jako z jiného světa vyznívají informace o nedělním nasazení EJ 460.027/028 na vlaky 3722 Olomouc - Kouty nad Desnou / 3731 Prostějov / 3736 Kouty / 3747 Olomouc. Tím spíše, že obrázek z webové kamery uvádí čas 19:52:29. Tehdy by vlak 3736 byl teprve v Loučné nad Desnou, zatímco vlak 3747 má stanovený odjezd 20:51. Jak z jiného světa.

Nabízí se čertovská otázka - to opravdu v jinak přepanterované Olomouci v neděli náhle, ale vskutku náhle ochořela na vlaku 3722 EJ 640.2 a nebyl k mání jiný Panter, takže provozní „trn z paty“ musela tahat strojmistrovi starší 460 a dokázali ji vystavit během 6 minut plánovaného pobytu vlak 3722??? Úžasný výkon ...

„Posledním“ vlakem byl 3747 z Koutů - i když „kdo ví“. V úterý 30. 7. dopoledne jsem projížděl Olomoucí. „Rozborka“ EJ 460 už probíhala. 27/28 stála odstavená, tak jsem jí při průjezdech zamával na rozloučenou ....

Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (2)

Důležitost práce strojvůdce

Jak jsem v minulém článku avizoval, pokusím se zaměřit na dokument, který v roce 1969 vydala tehdejší Federace lokomotivních čet. Jedná se o Výňatek lékařské zprávy kolektivu vedeném ve spolupráci s doc. K. Benem. Tento dokument vycházel ze starší studie Otázky patofyziologického ovlivnění cest nervové soustavy u dispečerů a strojvůdců všech trakcí. Tato práce byla uzavřena diskusním řízením 21. prosince1964 a je pod ní mimo jiné podepsaných jedenáct tehdejších lékařských kapacit. (pozn. autora - *kurzívou* bude v textu zvýrazněná originální zpráva. Poznámka (sic!) znamená doslovnou citaci.

První kapitola se jmenuje Neuropsychické požadavky a zátěž cest nervové soustavy strojvůdců ve službě a nepřekvapí, že začíná tímto konstatováním. *Práce v různých turnusových směnách vyžaduje na strojvůdci, aby jeho organismus uměl se přizpůsobit „abnormálnímu cyklování“ ve střídání denních a nočních směn, jaké v žádné jiné lidské práci, ať v průmyslu nebo dolech se nevyskytuje (sic!).*

Nic se nezměnilo

Již v šedesátých létech, a to si o úrovni tehdejšího zdravotnictví může laskavý čtenář myslet cokoliv, bylo lékařským kapacitám výše uvedené zřejmé. S odstupem času můžeme my všichni, co tento pracovní a životní koloběh dennodenně absolvujeme, potvrdit, že se na tomto tvrzení se nic nezměnilo. A je úplně jedno, jestli to bylo v šedesátých letech, kdy byly náročné směny na tehdy běžné lokomotivě parní trakce, nebo nyní na stanovišti Vectronu. Rozbitý biorytmus neustálým střídáním práce ve dne a v noci je důsledkem právě neuspořádaného pracovního rytmu při nástupech v jakoukoli denní nebo noční hodinu. Neboť, jak zpráva konstatuje, v následujícím odstavci:

... aby uměl odolati monotonii z jednotvárného hluku motorů a neupadl do mentálních bloků a naopak i při monotonii impulsů aby udržel pozornost ve bdělém a pohyblivém stavu při zatěžujícím sledu signálů z trati. (sic!)

Ani po šedesáti letech není nic, co bychom mohli z tohoto konstatování odstranit, nebo co bychom k tomu mohli přidat. Snad jen..: *...nevyvinul stereotypní vnímání z něhož plyne nebezpečné jednání, zvláště se vyvaroval domněnky, že na trati i když se třeba 100x za sebou opakoval týž sled signálů, bude se opakovati i po 101x a že náhlá změna je vyloučena. (sic!)*

Pořád to budeme my

Je naprosto zřejmé, že důsledné a pozorné vnímání pokynů a návěstí je absolutní nebytnost a základ práce strojvedoucího. Tak to bylo vnímáno od počátků železniční dopravy, stejně i před desítkami let a ani dnes se na tom nic nezměnilo a do budoucna ani nezmění.

Můžeme si říct, že při současných moderních zabezpečovacích prostředcích máme práci na stanovišti lokomotivy přece jen o něco jednodušší. Není to ale až tak docela pravda. S nástupem ETCS přijde sice naprosto nová úroveň zabezpečeni, která dovede věci, o níž se našim předkům nesnilo. Což je samozřejmě dobře. Ovšem daleko více kilometrů tratí různých úrovní, zůstane bez tohoto systému. A i kdyby byl všude, pořád to budeme my, kdo bude sedět v čele vlaku a vybavovat tlačítko bdělosti. Pozorně, neustále, ve dne, v noci, v jakýchkoli povětrnostních podmínkách a ročních obdobích bedlivě sledovat trať a její bezprostřední okolí. Tohle za nás žádná, dnes tak populární umělá inteligence, neudělá.

A najednou...

V návaznosti na předchozí citaci zprávy - všichni víme, že je pro nás životně důležité, abychom byli při své práci na stanovišti lokomotivy připravení okamžitě reagovat na potřebný podmět. Jak tato zpráva oprávněně konstatuje: *... udržet se ve stavu bdělého očekávání, až se objeví signál vhodný k reakci, patří k velkým zatížením lidské vůle. (sic!).* Sledujeme trať, návěstidla, návěstní opakovač, monitory s údaji, ETCS. Mnoho z údajů, které sledujeme, po nás nevyžadují nic. jiné nás pomalu připravují na změnu rychlosti, která potřebuje naši reakci. Ale nic dramatického. Ale až přijde z návěstidla, trati nebo jejího okolí impuls k bleskurychlé reakci, budeme muset přesně tak i reagovat.

Několikrát do měsíce jedeme mezi bodem A do bodu B, občas i do bodu C. Je to stejné, vím, že za mostem je strom a za ním je návěstidlo a vždy tam svítí zelená. Na tom přejezdu jsem za dvacet let neviděl jediné auto. V té a té stanici vždy jedu k nástupišti číslo 3. na kolej číslo 4. A najednou na vás ten most padá, (vzpomeňme Studénku). Najednou vám na koleje vjede nákladní auto. Najednou ten strom leží přes koleje… A my máme chviličku na zavedení rychlobrzdy a na to, abychom utekli co nejdál…

Tohle všechno už věděli před desítkami let…

Evžen Mikolajek

Slovenská strela: Technický zázrak, který předběhl svou dobu

Valašský stroj času

Často je více či méně úspěšně napodobujeme a máme tendenci k nim vzhlížet jako k ideálu, nejplodnějšímu období naší novodobé historie. Řeč je o 30. letech minulého století, zlatém věku první republiky, dobách, kdy dokázali být muži galantní nejen při výjimečných příležitostech a ženy žádoucí, aniž by ukázaly centimetr čtvereční ze svého těla. Nejsvůdnější kráskou této éry se ale stala Slovenská strela. Motorový vůz, který předběhl dobu o celá desetiletí.

Třicátá léta symbolizuje nástup technologií, jejichž vývoj akcelerovala první světová válka, a nyní mohly být použity pro blaho lidstva. Řada z nich se promítla právě do dopravy, a s tím jak rostla potřeba lidí cestovat, rostla i nabídka. Železnice už nebyla jedinou volbou. Konkurence v podobě moderních autokarů, celokovových dopravních letadel nebo výkonných a pohodlných osobních aut (pokud na to člověk měl) byla reálnou hrozbou pro výsadní postavení železné dráhy. Při výběru obrazu do kalendáře, který popisuje nejzásadnější okamžiky a období ve stoleté historii republiky s železničním přesahem, jsme proto měli v případě symbolu 30. let od počátku úplně jasno

Majstrštyk valašského Edisona

Dva motorové vozy s označením M 290.0, které zahájily komerční provoz mezi Prahou a Bratislavou 13. července 1936 právě pod názvem Slovenská strela, vyrobila ve stejném roce Tatra Kopřivnice. Byly něčím naprosto nevídaným. Skříň pojatá i dnešními hledisky velmi futuristicky, a přitom vrcholně elegantně ukrývala interiér (podle tehdejších zvyklostí rozdělený na dvě poloviny pro kuřáky a nekuřáky), ze kterého i po 80 letech dýchá solidnost, cit pro funkční detail a výjimečnost.

Ještě působivější je použitá technika. Otcem celosvětově unikátního elektromechanického přenosu výkonu byl „valašský Edison“, vsetínský elektrotechnik Josef Sousedík. Do obou podvozků umístil soustavy tvořené spalovacím motorem, stejnosměrným generátorem a elektromotorem a využil charakteristiky obou druhů pohonu tak, aby jízda byla co nejhospodárnější. Tím umožnil vozu využít při rozjezdu vysoký točivý moment elektromotoru, ke kterému se postupně připojoval přímý mechanický přenos. Od rychlosti 85 byl pohon čistě mechanický.

Právě díky tomuto řešení dokázala Slovenská strela akcelerovat na rychlost 100 km/h během pouhých dvou minut. Maximální provozní rychlosti 130 km/h dosáhl vůz během tří minut po ujetí cca 4,5 kilometru (soudobá italská chlouba Littorine potřebovala na stejnou rychlost 6 min a dráhu asi 10 km). Nevídanou dynamiku krotily kotoučové brzdy, opět s hodnocením v superlativech. Zastavily vůz z rychlosti 105 km/h během 25 sekund na dráze 400 metrů.

Držitel rekordu

Punc výjimečnosti podtrhla jízdní doba, za kterou byla vlajková loď tehdejších ČSD schopna překonat vzdálenost mezi oběma metropolemi. S jedním zastavením v Brně zvládla Slovenská strela přepravit své cestující nejprve za 4 hodiny a 51 minut (1936), aby se jízdní doba v roce 1938 zkrátila na neuvěřitelné 4 hodiny a 18 minut. Tento čas byl pokořen až po dlouhých sedmdesáti letech Pendolinem, které zdolávalo přes 400 km za 3 hodiny a 47 minut, přičemž jako odkaz na slavného praotce neslo stejný název spoje – Slovenská strela.

Oba motorové vozy zažívaly obrovský úspěch. Vytíženost jejich kapacity byla fenomenální a daleko přesahovala průměr kolem 30 % tehdejších vlaků. Jezdily až do okupace v roce 1939, během které byly odstaveny, hlavně pro nedostatek pohonných hmot. Po roce 1945 se do provozu oba vozy vrátily a mimo jiné zabezpečovaly kurýrní provoz mezi Prahou a Norimberkem během Norimberských procesů. Jejich hvězda ale pomalu pohasínala, protože socialistická železnice upřednostňovala kvantitu před kvalitou. Udržovat dva atypické motorové vozy bylo při stále rostoucích přepravách lidí i materiálu v optice centrálního plánování nemožné.

> „Pokud existuje stroj času, je to Slovenská strela. V roce 1936 cestující přenesla do daleké budoucnosti, dnes v ní zažijete jedinečnou atmosféru třicátých let.

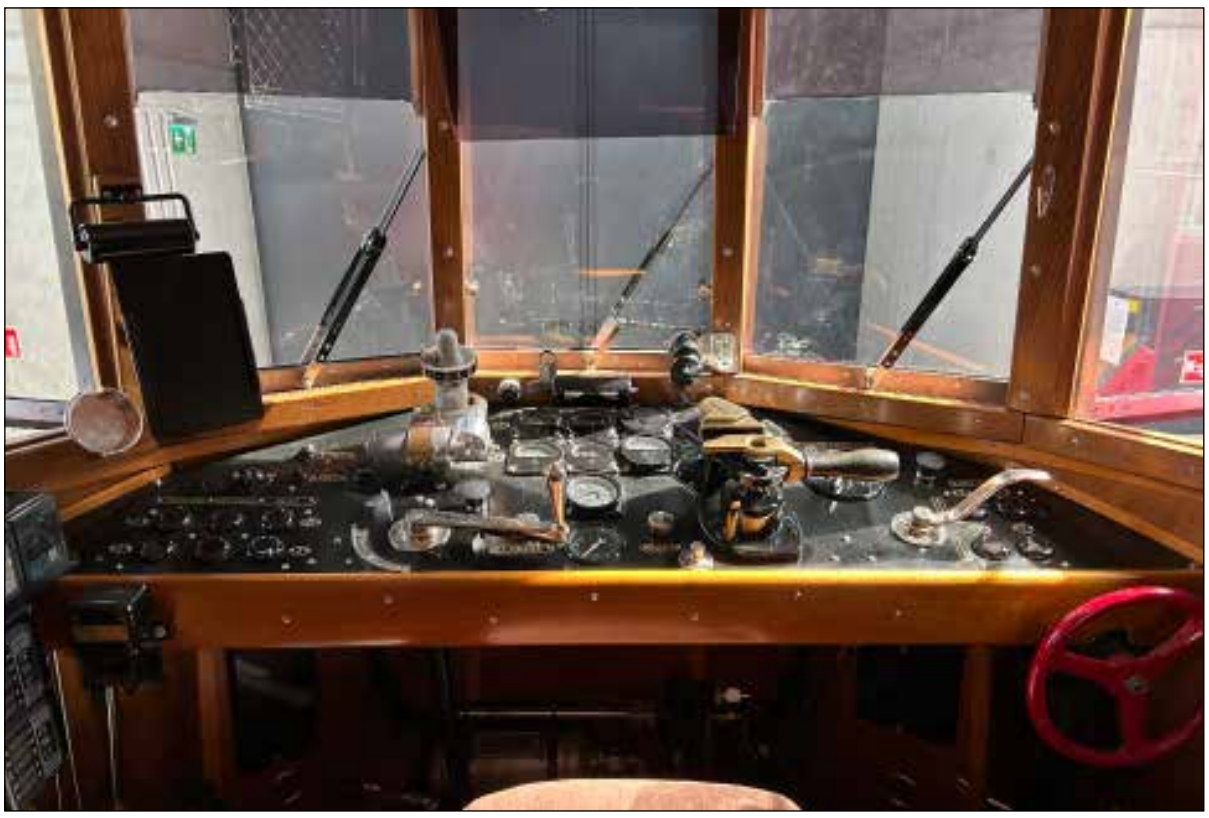
Do budoucnosti!

V roce 1953 byl vyřazen vůz M 290.001 a jeho příběh se uzavřel v roce 1960, kdy shořel, údajně vlivem jisker odlétnuvších z projíždějící parní lokomotivy. Do dneška se dochoval vůz M 290.002. Ten byl z provozu vyřazen v roce 1960 a předán do podnikového muzea Tatra v Kopřivnici, kde je dodnes. Tady jsme s laskavým svolením tatrováckého muzea fotografovali. Slovenská strela není jen nejúžasnější motorový vůz, který u nás kdy vznikl, ale vlastně jakýsi stroj času. V roce 1936 dokázal cestující přenést do budoucnosti, my jsme v něm zažili jedinečnou atmosféru 30. let.

(cd.cz – Příběhy), foto Martin Ježek

Slovenská strela v číslech

Vyrobeno kusů: 2 prototypy, označené M 290.001 a M 290.002
Rok výroby: 1936
Míst k sezení: 72
Hmotnost prázdného vozu: 36 000 kg
Výkon: 2 x 165 koní
Maximální rychlost: 148 km/h
Maximální provozní rychlost: 130 km/h
Průměrná cestovní rychlost: 92 km/h
Palivové nádrže: 2 x 220 l



Doba se mění - nelze žít postaru. Ale je to ve prospěch bezpečnosti?

Nějak se nedařilo

Centralizace řízení provozu na české železnici z „jednoho“ místa by měla zlepšit pravidelnost provozu a v podstatě zlepšit i služby cestujícím. Nevidíc „za oponu“ řízení provozu, nekritizuji obvykle dopravní rozhodnutí dispečerů CDP mnohdy popisovaná na diskusních webech, protože neznám souvislosti. Nicméně tentokrát činím výjimku, maje po ruce, či spíše v PC potřebná fakta „z dílny GRAPPu“ Správy železnic.

Když jsem se vracel z „RailDays“ v Ostravě, měl EC 107 na nějž v Hranicích na Moravě navazuje EC 122 nahlášeno +10 (pozdní příjezd z PKP +13, ale z Bohumína +20), skutečnost +20. Se šestiminutovým přestupem jsem se rozloučil - i když z poznámek v JŘ (tím spíše vyhledávačů spojení) nevyplývá nečekání na přípoj, je čekací doba stanovena pro všechny vlaky Ex a R ČD na 5 minut. Tedy smůla. Jistě, „za hodinu“ jede další, často zpožděný EC 112 Silesia. Kdo si počká, ten se dočká. Veřejnosti jsou bohužel čekací doby utajeny, takže následuje rozčarování. Inu nejsme ve Švýcarsku, kde další vlak libovolného dopravce, v němž platí „švýcarská“ jízdenka jede do 30 minut.

Variantním řešením bylo pokračovat do Přerova a jet Slováckým expresem R 882. Je to za jedny peníze. Mezi Drahotušemi a Lipníkem je částečně jednokolejný provoz mezi odbočkami Jezernice A/B, neudivilo tedy zastavení vlaku a čekání na „změnu směru“, leč v úžasu jsem zíral na vedlejší koleji stojící EC 122, oba vlaky samozřejmě stály mimo peron. Takže přestoupit bylo vyloučeno... Úžas umocnil rozjezd EC 107 před EC 122. Oba vlaky stejné kategorie, oba mezistátní. Vysvětlení přišlo až později. Zastavení mezi jezernickými odbočkami začalo drobet nahlodalo víru ve stižení přípoje v Přerově. Ve Slováckém expresu ve voze Apee šla wifina a internet ČD - na rozdíl od luxusního švýcarského panoramatického vozu 61 85 19 90 107-7 (inu, ani to švýcarské není bezchybné) v EC 107, kde si WIFI ani neškrtla. Mohl jsem stáhnout data obou vlaků.

EC 107: Hranice 17:41 / 17:43 +17, Drahotuše 17:46 +16 / 17:50 +20

EC 122: Hranice 17:37 / 17:38 +8, Drahotuše (po Drahotušské spojce - traťová kolej č.4) 17:42 +6 / 17:39 +23

Jedenkrát ujel, dvakrát předjel

Můj pohled - nechat stát EC 122 „na přestup“ od EC 107 v Hranicích. EC 122 odjede v 17:45 + 15 - na přestup jsou stanoveny čtyři minuty, při jízdě po spojce zastaví v Drahotuších 17:49 +13, a tak či onak čeká do 17:59. Prodloužením pobytu v Hranicích žádné zpoždění v kontextu s následující dopravní situací nenabere - výhoda dálkového řízení s komplexním pohledem dispečera na celý traťový úsek. GRAPP ukázal pohyb vlaků 122 a 882 jedoucích z Dluhonic za sebou téměř na dohled (ještě se tam vecpalo zpožděné SC 500) - bylo patrné, že R 882 předjede EC 122 v Července, (18:45) a ECčko vrátí R předjetí v Chocni (19:39), což se také stalo.

Předvídaje tento scénář, vystoupil jsem z R 882 v České Třebové a počkal na EC 122. Tam se mi dostalo vysvětlení přednosti EC 107 před EC 122. V soupravě bylo řazeno „Áčko“ s rychlostí 140. Neboli - nejdříve mi vlak 122 - nikoli mojí vinou v přestupní stanici ujel, pak jsem jej 2x jinými vlaky předjel, abych v něm nakonec skončil…

Zajímavé bylo finále - 122 z Libně 20:53, HLN 20:58, 882 z Libně 20:55, HLN 21:00 (- 3), z Kolína zkrátil 5 minut (jsou správně stanoveny JD). Plánovaná JD Kolín - Libeň - EC 122 30 minut, R 882 34 minuty.

Absence provozní praxe

Nemám potřebu někomu nasazovat psí hlavu, ale nejsem jediný, kdo má jisté výhrady ke způsobu řízení dopravy z CDP Přerov. Shodujeme se na generačním problému jehož výsledkem je absence provozní praxe ve stanici. „První“ generace traťových dispečerů (týká se i Prahy), otrkaná „kdysi“ na štrece s červenou čepicí na hlavě, později zpravidla sloužící v dispečerském aparátu někdejších provozních oddílů (PO) s papírem, v jedné ruce tužka, ve druhé sluchátko telefonu s rotační číselnicí (takový středověk!), až na výjimku bez vysílaček, bez mobilů ... postupně končí a nastupuje nová generace.

Výpravčí, to byla kdysi „šajba“ nejen s dopravní kvalifikací, ale uměl osobní i nákladní komerci. V malých stanicích prodával jízdenky, zpracovával nákladní listy ... vedlejší kvalifikace se hodily v případě ztráty zdravotní způsobilosti. Adept (výhodu měli absolventi dopravního směru železničních průmyslovek) činil před půl stoletím první krůčky, po absolvování několikaměsíčního internátního kurzu - jehož každá část byla zakončena odbornou zkouškou, včetně zkoušky z obsluhy dálnopisu - ve výcvikových stanicích, zpravidla jednokolejných pod dohledem zkušeného výpravčího, který mu předával zkušenosti. V této stanici před dopravním kontrolorem autorizoval, neboli složil „zkoušku praktické způsobilosti“ a mohl se vydat na samostatnou kariéru výpravčího. Postupně sloužil v provozně náročnějších stanicích, základem bylo vždy seznámení se staničním řádem (SŘ) a odsloužení několika směn v zácviku, následovalo přezkoušení - tehdy náčelníkem / přednostou stanice, který byl v každé stanici, někde s částečným úvazkem ve funkci „červená čepice“ (stanice 5. třídy, např. Měchenice) ze znalosti SŘ a mohl samostatně sloužit. A to se opakovalo v každé stanici kam byl přeložen.

Dnes nepředstavitelné

Výpravčí stanic mimotřídních a „první třídy“ spadali do personální pravomoci ŽST, v ostatních stanicích byli v dispoziční pravomoci PO. Mnozí na začátku své kariéry v pozici „letmo“ a sloužili jako zástup ve více stanicích při dovolených, nemocích. Byli i tací, co mezi sebou soutěžili v kolika ŽST sloužili.

Posléze mohl trvale zakotvit v některé stanici, zpravidla co nejblíže bydlišti, ale i tak se podle potřeby sloužilo jinde, případně na hradlech / hláskách. Inu nebyli lidi ... někdy musel nastoupit do služby i tehdejší náčelník ŽST, třebas jen na stavědlo ... jako dopravně podřízený výpravčímu, jemuž byl personálním nadřízeným.

Když bylo nejhůř chodili sloužit i pracovníci aparátu PO Praha, případně Správy Severozápadní dráhy po denní v kanceláři odsloužil noční v ŽST a ráno byl opět v kanceláři. V PO Praha, který byl v tomto směru zcela specifický, se „odpočinek mezi směnami neřešil“. Výpravčí po denní v Čisovicích nastupoval na noční v sousedním Mníšku pod Brdy. Jezdit se muselo... V současné době nepředstavitelné.

„Bílé límečky“ - i ministerské - chodili o víkendech strojvůdcovat do depa pod Vítkovem. Nešlo ani tak o peníze - ty jsou vždy na prvním místě - ale „bílý límeček“ nebyl odtržen od provozu, byť sloužil v malé stanici nebo jezdil na místních výkonech v pražském uzlu. Za normalizace jistá pojistka, kdyby se „politicky znelíbil“. Ve velkých ŽST s více dopravními stanovišti obsazenými výpravčím - např. hlavní nádraží v Praze mělo Tunel, Mosty, Sakrabonka - prošel výpravčí zaškolením na všech postech a až poté mohl postoupit na post „hlavního“ výpravčího v dopravní kanceláři. Na této pozici se z hlediska náročnosti sloužila jen půlka směny, druhá se odsloužila ve funkci venkovní výpravčí I. nástupiště ...

Řada drobností - tragedie

Jak je nutná předchozí provozní praxe na vedlejších tratích dokládá přes dvě desítky let stará tragická nehoda. Dne 10. května roku 2002, kolem páté hodiny ráno, došlo mezi stanicemi Vojkovice nad Ohří a Stráž nad Ohří (tehdy ještě levostranný provoz) ke srážce vlaků Pn 67717 a Rn 44182. Střet nákladního vlaku s americkým vojenským transportem nepřežil třiapadesátiletý strojvedoucí vlaku Rn 44182. Zrušeny byly lokomotivy 750.386-5, 749.234-1. Viníky byli výpravčí obou stanic. Výpravčí ze stanice Stráž nad Ohří byla v době nehody 3 dny po autorizačních zkouškách.

(Pozn. autora - převedeno do reality, ona nešťastnice sloužila samostatně první noční. „Prý“ patřila k premiantkám v kurzu, proto jí tehdejší ČD „odměnily“ pracovním místem na hlavní trati, nikoli „nějakou“ lokálkou, kde by se mohla otrkat.) V roce 2005 dostali oba výpravčí podmíněné tresty ...

„Celý případ byl krajně nešťastný. Při práci obžalovaných došlo k droboučkým pochybením, které ve svém důsledku znamenaly tragickou nehodu,“ uvedla předsedkyně trestního senátu. „Dospěla jsem k názoru, že není třeba vyslovit trest vězením,“ zdůvodnila soudkyně rozhodnutí.

(Zdroj www.strojvedouciplzen.cz)

Bez lidských zdrojů vzdělávání

Z výpravčích se stávali dispečeři (někteří v důsledku ztráty zdravotní způsobilosti) na jednotlivých stupních řízení (PO, Správa dráhy, FMD). Dispečeři na úrovni PO byli rovněž povinováni pravidelnými seznamovacími jízdami na hnacím vozidle v jím řízeném obvodu - proto měli „vstupku na lokomotivu“.

Po oddělení provozu a infrastruktury, se ještě v rámci ČD osobní komerce přestala školit, resp. byla doplňkovou kvalifikací podle potřeby konkrétní stanice s prodejem jízdenek.

Z dostupného historického předpisu Ok2 ze začátku tisíciletí vyplývá, že se „kádrové“ předpoklady změnily - před nástupem do kurzu „výpravčí“ musel adept složit zkoušku D-03 „výhybkář“ (signalista) - současná terminologie „dozorce výhybek a signalista“ - a odsloužit několik měsíců - tuším minimálně tři. Teprve poté mohl nastoupit do kurzu k teoretické zkoušce D-07 a následné praktické D-08 (autorizace).

S postupným přechodem na dálkové řízení - i na „lokálkách“ (např. Praha - Dobříš / Čerčany přes Vrané) se ruší posty výpravčích / výhybkářů, tudíž se „likvidují“ lidské zdroje pro vzdělávání dalších výpravčích, resp. zdroj traťových dispečerů s „provozní praxí“.

Chci být traťovým dispečerem

A jaké jsou kvalifikační požadavky na traťového dispečera (zdroj www Správy železnic)?

Kvalifikační předpoklady : psychická a zdravotní způsobilost, znalost práce na PC

Požadované vzdělání : SŠ s maturitou (pozn. autora libovolná SŠ - počínaje učitelstvím pro MŠ, konče taneční konzervatoří; nevyjímaje tuzemská cizojazyčná polská gymnázia, nebo slovenskou SŠ či ukrajinské gymnázium v Prešově / maďarské v Dunajské Strede apod.) Požadovaná praxe: praxe výhodou, není podmínkou

Neboli, převedeno do - trochu nadsazené – reality: 28. června 2024 obdržel 19 letý absolvent libovolné SŠ maturitní vysvědčení, 1. července se ohlásil na osobním oddělení SŽ a projevil zájem o práci traťového dispečera (v dětství si rád hrál s vláčky, nyní si chce hrát se skutečnými) - pokud s předstihem neprošel úspěšně sítem zdravotní prohlídky a psychotestů.

Následně patrně nastoupí (z webu SŽ poskytující informace o této profesi to sic neplyne) do teoretického kurzu pro získání kvalifikace D-03, podmínka kurzu D-07. Zda musí v profesi odpovídající zkoušce D-03 odsloužit nějakou dobu, z předpisu SŽ Zam 1 ve znění opravy číslo 1 a změn 1 - 3 účinnost od 15.9.2022 (není mi jasný věcný rozdíl mezi změnou a opravou) jaksi nevyplývá.

Po úspěšném složení teoretické zkoušky D-07 následuje výcvik na simulátoru výcvikového pracoviště, věrně modelujícím skutečný provoz. „Praktická zkouška odborné způsobilosti“ D08 (autorizace v ŽST se zjevně nedělá).

Z vlastní zkušenosti

Na místě je otázka, zda se simulují i „výlukové“ mimořádnosti spojené se zpožděním vlaků „stejného pořadí důležitosti“, případně situace „nehoda Pardubice“, které jsou reálným skutečným provozem, nikoli počítačovou hrou GORDIKON. Nejsem si jistý, zda lze v simulátoru skutečně nastavit podobné „přednehodové“ situace nebo fiktivní komunikace se strojvedoucím. Z vyjádření vedoucího pracovníka CDP plyne, že dispečer může současně řídit až devět stanic.

Z vlastní zkušenosti vím, co obnáší příprava k formální teoretické zkoušce bez toho, že by si pracovní náplň příslušné profese „jeden“ odsloužil v rámci praktické přípravy pod dohledem zkušeného pracovníka, případně i s nějakou mimořádností. V důsledku extenzivního výkladu předpisu - později se ukázalo nesmyslného - jsem musel absolvovat teoretickou zkoušku D-07 i její předstupeň D-03, samozřejmě bez praktického výcviku ... Znalost předpisu není všechno.

Jiný vnitřní předpis

Zatímco kdysi byl ve staničních řádech článek „Nejkratší doba poznání místních a traťových poměrů zaměstnanců stanice“ stanovící počet směn jež musel zaměstnanec odsloužit pod dohledem, v současných SŘ takový článek chybí. Poznání místních poměrů a délka zácviku ve stanici řízené „červenou čepicí“ je zřejmě řešeno „jiným vnitřním předpisem“ provozovatele dráhy. Doba se mění - nelze žít postaru, nicméně je to ve prospěch bezpečnosti?

Zatímco dopravce (nehoda Prosenice 13. ledna 2022) je tepán za nedostatečně dlouhý jízdní výcvik strojvedoucího, resp. dopravce musí zajistit seznání traťových poměrů strojvedoucím, na místě je otázka, jak je to u dálkových výpravčích s osobním seznáním jím řízené stanice „na opačném konci republiky“. Dálkový výpravčí patrně žádný praktický zácvik v konkrétní jím řízené stanici (stanicích) nepotřebuje, zda je někdo alespoň přezkušuje ze znalosti SŘ je „ve hvězdách“. Rovněž tak poznávací jízdy na stanovišti lokomotivy jsou iluzí.

Závěrečná zpráva DI z vyšetřování MU ze dne 15.09.2022 v ŽST Hoštejn poukazuje na nedostatky práce zaměstnanců CDP Přerov, přičemž se jednalo o zaměstnance s dlouholetou praxí „s červenou čepicí“.

Miroslav Zikmund,
snímek fotoarchiv ČD

Smutné výročí tragické události u Milavčí

Dne 4. srpna letošního roku uplynuly již tři roky od tragické železniční nehody vlaků Ex 351 a Os 7406 u zastávky Milavče, na trati Plzeň - Domažlice- Furth im Wald. Při této tragédii zahynuli ve výkonu svého povolání také dva naši kolegové, strojvedoucí František Kubát a Rudolf Kloud.

Jako stálou připomínkou této nešťastné události a lidského neštěstí zřídily České dráhy ve spolupráci s Federací strojvůdců a Cechem strojvůdců pomník v místě nehody. V tento den se, dalo by se říci již tradičně, schází kolegové, přátelé, kamarádi a rodinní příslušníci vyjádřit svou vzpomínku na oba kolegy. Za naši organizaci se letos zúčastnili prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a člen prezidia FSČR Kamil Chaloupka, za Cech strojvůdců pan Vlastimil Jelínek.

Ty, kteří se nemohli zúčastnit osobně pietního aktu, prosíme o vzpomínku na oba kolegy. Nikdy nezapomeneme.

Text a foto Kamil Chaloupka

Pozor, přijíždí vlak

Uprostřed září přijde na knižní trh nové, přepracované a doplněné vydání populární knihy Josefa Schröttera Pozor, přijíždí vlak, které zajisté opět potěší všechny fanoušky železnice. V publikaci naleznete zajímavý popis technických zařízení používaných při zabezpečení a řízení železniční dopravy, nechybí samozřejmě ani spousta zajímavostí, seznam používaných zkratek, názvosloví a chronologický přehled všech významných milníků v řízení železnice. Kniha je doprovázena krásnými ilustracemi akademického malíře Jiřího Boudy. K dostání u všech dobrých knihkupců a na eshop@albatrosmedia.cz či na telefonu 800 555 513.

(red)

Výlet k pomníčku v Krouně

Dne 24. června uspořádala ZO FS Polička 29. ročník Výletu k pomníčku v Krouně. Na tomto místě došlo 24. června 1995 k tragické železniční nehodě, při níž zahynulo 19 lidí. Mezi oběťmi tohoto neštěstí byl i náš kolega a velký kamarád, strojvedoucí Josef Kučera.

Každoročně se u pomníčku scházíme, abychom společně uctili památku obětí této smutné události. Také letošního setkání se zúčastnila rodina Kučerova a za vedení RPP Česká Třebová přednosta Ladislav Weinlich. Dále pak přijeli kolegové z České Třebové, Pardubic a Chocně.

Jakub Pecka, FS Polička,
foto Milan Chmel

Loučení s legendou

Na konci května jsme se sešli s našim kolegou Františkem Řebíčkem , abychom mu společně poděkovali za vykonanou práci, za kamarádskou povahu, ba i jeho sportovní a životní úspěchy.

František je 73letým lovosickým strojvedoucím, zvaným „Laťák“, který vykonával službu na stanovišti úctyhodných 53.let, čímž se stal aktuálně nejdéle sloužícím strojvedoucím na Severozápadní dráze.

Franta začínal na parní trakci jako topič a pomocník strojvedoucího. Po složení první zákonité zkoušky 2. srpna1971 jezdil u ČSD již jako strojvedoucí až do dnešních dnů. Postupně vedl dieselovou, motorovou i elektrickou trakci. Na elektrické lokomotivě vykonal i svou poslední službu 29.dubna 202 u ČD-Cargo ve stanici Hněvice.

Kdybychom parafrázovali klasika, napsali bychom o něm: Otec, strojvedoucí, cyklista, běžkař, běžec, otužilec, auto-moto-cyklo veterán, flašinetář, sedlák, cestovatel, dobrodruh, bavič a improvizátor v jedné osobě. Chlap, a stále i kluk v jednom, který dodrží slib a nezkazí zábavu.

František byl, je i nadále zůstává plně akčním cyklistou. Na kole zdolal 62 (z 80) evropských průsmyků, nacházejících se ve výšce nad 2000 metrů nad mořem. Je držitelem ocenění Worldloppet, Což je Mezinárodní sportovní federace lyžařských, běžeckých maratónů, oceňující závodníky, kteří zdolají 10 ze 14. běhů, z nichž alespoň jeden by měl být v zámoří.

Franta je 2253. na světě, který tohoto dosáhl. Závody běžel na Aljašce, Kanadě, Rakousku, Itálii, Německu, Francii, Švýcarsku, Finsku, Estonsku. A samozřejmě i na naší Jizerské 50, jež se zúčastnil od roku 1978 již 40krát. Tudíž i on je součástí Klubu mistrů Jizerské 50.

Abychom neopomněli , již 45 let je členem Aero Car Clubu, takže je letitým opravářem a zušlechťovatelem několika vyšperkovaných, historických vozidel, motorek, kol , ba i flašinetu. Můžeme se s ním setkat na různých veterán srazech. No, ale nelze jej přehlédnout ani při občasných soukromých projížďkách. Proto až někde uvidíte na lavičce důchodce krmícího holuby, věřte, že to Franta zajisté není!

Františkovi tímto děkují všichni současní i bývalí kolegové strojvedoucí, železničáři, vedoucí pracovníci ČDC , prezidium Federace strojvůdců , přátelé i kamarádi. Díky za reprezentaci nejen železničářů, ale i České republiky! Jsme vděčni za to, že jsme měli tu čest tě poznat a věříme, že se i nadále budeme setkávat.

Přejeme pevné zdraví, optimismus, vitalitu, elán a také aby nad tebou i nadále bděl ten správný anděl strážný! Za strojvedoucí a za základní organizaci FS Lovosice

Ladislav Zalabák a Libor Ficík

Šumavské parní léto s FISAICem

Již tradičně pořádají České dráhy v letních měsících akci Šumavské léto s párou, při které provozují nostalgické vlaky v překrásné šumavské přírodě okolo Volar, ale i v jiných oblastech jižních Čech.

Sedmého července ale byla jízda trochu jiná. Slavnostnější. Hned při příchodu na volarské nádraží nebylo možné přeslechnout zpěv a zvuk tří akordeonů muzikantů Českého zemského svazu FISAIC - Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů. Ti sem zavítali mimo plán, aby podpořili svým uměním Českou pohádkovou akademii, reprezentovanou jejím kancléřem (Marcel Goetz), jeho manželkou Lenkou, vicekancléřem a ministrem pro hudbu (František Tylšar) a ministryní pro Múzy (Lucia Štefanová – Šafranková), ale zejména našeho národního dopravce - České dráhy. A samozřejmě, aby také zahráli našim cestujícím, které ve velké míře tvořily rodiny s dětmi.

Kapela hrála nejen ve stanici, ale i po celý den za jízdy vlaků. Sešla se v mezinárodním složení: Liboslav Kučera, umělecký vedoucí z Prachova, František Tylšar z Veselí nad Lužnicí a Pavel Koren s manželkou, kteří přijeli až z dalekého Izraele.

I přes deštivé počasí panovala skvělá atmosféra a my věříme, že se v parním vlaku na Šumavě sejdeme i za rok.

(FJB), foto Archiv České pohádkové akademie

Zleva: Marcel Goetz, Lucia Štefanová - Šafranková, Pavel Koren, Liboslav Kučera, Bathia Koren a František Tylšar

Hrálo se i ve stanicích...

A protože FISAIC, to jsou železničáři, vysvětluje strojvedoucí ČD Cargo Liboslav Kučera Pavlu Korenovi, jak funguje parní lokomotiva, na které kdysi začínal svoji kariéru

Společenská rubrika

V měsíci červnu ukončil předčasně svoji pracovní dráhu ze zdravotních důvodů, pan **Rostislav Zelený**, strojvedoucí ČD. Do dalších let mu přejí hlavně hodně zdraví, kolegové ze ZO FS Meziměstí.

*

Dne 2. července oslavil své 55. narozeniny kolega **Pavel Šimůnek**, dne 26. července měl své 55. narozeniny kolega **Tomáš Franta**, dne 8. srpna oslavil své 50. narozeniny kolega **Josef Nemejta**. Oslavencům k jejich životnímu jubileu, srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let, jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životní radosti. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.“

*

15. červenec je významným dnem pro našeho kolegu a kamaráda pana **Ivana Nováka**, strojvedoucího ČD a člena ZO FS Turnov, neboť se tohoto dne narodil a to před rovnými 60 roky. Do dalších let přejeme oslavenci hlavně spoustu zdraví, štěstí a celkové pohody. Kolegové a kamarádi z Turnova.

*

V červenci slavili v ZOFS Děčín tato jubilea: dne 7. července 50 let **Martin Havelka**, dne 13. července 75 let **Petr Vrána**, 18. července 55 let **Radek Lukeš**, 25. července 70 let **Milan Skalský** a 31. července 75 let **Karel Steiner**. Všem gratulujeme a přejeme hodně zdraví!

*

Poslední červencový den byl zároveň posledním pracovním dnem po celoživotní práci na železnici pro strojvedoucího ČDC a člena ZO FS Turnov pana **Zdeňka Šálka**, další dny už bude trávit v režimu důchodce. Do dalších let, mu přejeme co nejvíce zdraví a štěstí a životní pohody. Kolegové a kamarádi z Turnova.

*

V červenci oslavil 60 let kolega a hospodář ZO Tanvald pan **Ladislav Polák**. Členové výboru i základní organizace jim přejí do další životní etapy hodně štěstí, pevné zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

*

Dne 3. srpna oslavil 60. narozeniny člen výboru ZO FSČR Plzeň a superstrojvedoucí ČDC level 2, kolega **Petr Šťástka**, jemuž se láska k železnici a hlavně k mašinkám stala osudem. Kolegové a kamarádi „světoběžníkovi“ Petrovi přejí do dalších let především pevné zdraví, štěstí, pohodu a ještě mnoho a mnoho ujetých kilometrů ve zdraví a bez nehod v čele dálkových vlaků.

*

Dne 7. srpna oslavil významné životní jubileum náš kolega, strojvedoucí, strojmistr a hlavně kamarád **Pepa Jambor** (ČD). Oslavenci k jeho padesátinám celá naše ZO v Havlíčkově Brodě gratuluje a přeje všechno nejlepší jak v soukromém tak pracovním životě.

*

V srpnu slaví jubileum 60 let pan **Daniel Kubala** a stejného věku dosáhne v měsíci září pan **Jiří Gyüre**. Oběma oslavencům přejeme pevné zdraví a hodně štěstí do dalších let. ZO FS Bohumín.

*

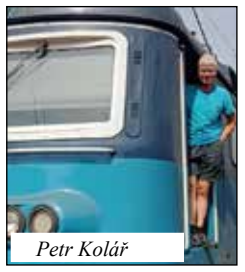
Dne 15. srpna oslavil 50. narozeniny náš kolega **Robert Frydrych**, strojvedoucí ČD ze ZO FS Meziměstí.

Hodně zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let mu přeje výbor a členové ZO.

*

Dne 27. srpna oslavil své 60. narozeniny kolega **Luděk Remeš**, strojvedoucí ČD. Hodně štěstí a pevné zdraví přeje celá ZO Brno - Dolní a kolegové z Brna.

V měsících ve znamení prázdnin a dovolených oslavili své šedesátiny naši dva kolegové strojvedoucí, chlapi, co umějí vzít život do náruče **Petr Kolář** a **Vítězslav Konderla**. Všichni že ZO Jablunkov gratulujeme, přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti.



Petr Kolář

*

V srpnu slavili v ZO FS Děčín následující jubilea: dne 10. srpna 75 let **Tomáš Panenka**, 14. srpna 75 let **Vladimír Rabyňák**, 21. srpna 50 let **Pavel Tarant**, dne 26. srpna 80 let **Jiří Žák** a ve stejný den, tedy 26. srpna 55 let **Petr Franc**. Všem gratulujeme a přejeme hodně zdraví!

*

Dne 4. září oslavil 75 let **Michal Novotný** ze ZO FS Děčín. Gratulujeme!

*

Dne 15. září oslaví své 65. narozeniny strojvedoucí ve výslužbě pan **Jan Ilko** a 29. září taktéž 65. narozeniny strojmistr ČD pan **Roman Falc**. Oběma jmenovaným přejí mnoho štěstí, zdraví a úspěchů v osobním i pracovním životě všichni kamarádi a kolegové z chomutovské ZO FS.

*

Dne 25. září oslaví 75 let kolega **Jan Šťovíček**. Dne 30. září se stejného jubilea dožívá kolega **Jiří Kubelka**. Oběma přejí vše nejlepší, hlavně hodně zdraví , štěstí a spokojenosti kolegové ze ZO FS Letohrad.

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. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.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

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY