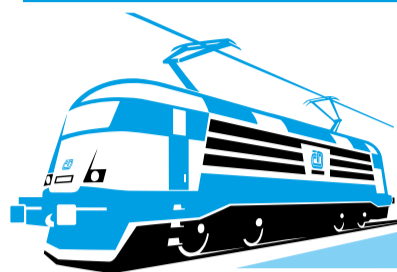


● CZ LOKO dokončilo modernizaci čtrnácti lokomotiv řady 742 ... str. 2 ● SŽ obdrží dotace na zubačku z Tanvaldu do Kořenova ... str. 2 ● Jakou životnost dávali naši pradědové mostu pod Vyšehradem? ... str. 2 ● Odborníci z Centra dopravního výzkumu v Brně hovoří o tuzemských železničních kříženích ... str. 3 ● Poslední jízda lokomotivy 151 020 - 5 ... str. 4 ●

číslo 3

15. února 2024
ročník 77



FSČR

Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Náš spolupracovník se vydal na místo nehody Bez šance

Od okamžiku, kdy jsem se dozvěděl o tragické události vlaku IC 546, jsem si kladl otázku, jakou šanci by měl strojvedoucí vlaku jedoucího 140 km/hod v denní době. Srovnatelně se šanci strojvedoucího JŠ při nehodě EC 108 ve Studénce 8. srpna 2008 nebo strojvedoucího při nehodě ER 537 v Roudné dne 9. února 1989, kteří stačili utéci do strojovny, kde přežili. K výčtu mohu přidat strojvedoucího EPn 68416, který stačil z lokomotivy vyskočit, čímž si zachránil život neb lokomotivní skříň byla „smetena“ modrou dvousystémovkou. V obou případech šlo o přímý směr.

Připomínám, že k události došlo krátce po půl šesté ráno. Zastávku Dolní Lutyně ležící cca o kilometr dál (přejezd 6511) má vlak projíždět v 5:40, Dětmovicemi průjezd 5:39. Nejlepší odpověď dá průzkum na místě. A nebyl marný.

Po vlastních

Ze zastávky Dolní Lutyně jsem se vydal k inkriminovanému místu, tedy přejezdu 6512. Mínil jsem místa odbočení, kudy by se podle vyhledávače trasy „mapy.cz“ dalo následně k přejezdu dojít/dojet. Došel jsem až na světelnou křižovatku Bohumínská / Karvinská / Ke Statku. Na začátku „podvojně“ ulice Ke Statku je rozcestník „Farma Bezdiček“ - doleva osobní auta, doprava nákladní vozidla. Z „pravé ulice“ se na vrcholu odbočuje doleva do areálu, v němž sídlí různé firmy. Dle „mapy.cz“ je cesta běžně neprůjezdná, je tam posuvná brána.

Pokračoval jsem ulicí Ke Statku až na její „polní konec“, po louce jsem pak sešel k trati u vjezdových návěstidel do Dětmovic v km 282,900 a podél koleje číslo 2 jsem se vydal k místu události, zjistit výhledové možnosti strojvedoucího na překážku na přejezdu. Na rozdíl od strojvedoucího jedoucího rychlostí přes 38 m/s, po vlastních zlomkovou rychlostí tak 1,5 km /hod.

Co lze stihnout?

U obou traťových kolejí byly červené terče, TV na koleji číslo 1 opatřeno zkratovací soupravou. U stožárů TV se „staničníkem [tabulkou]“ 282,4 (401) začíná sporadický výhled na přejezd v mírném levotočivém oblouku. Ve směru jízdy po koleji číslo 2 do Bohumína zakrývá výhled na pravou část přejezdu 6512 „technologický domek“ PZZ, současně zakrývající řidiči jedoucímu po komunikaci zdola do vsi přes přejezd, výhled na kolej číslo 2 (na zleva projíždějící vlak). To je samo o sobě „na palici“ - proč není na opačné straně u koleje číslo 1, kde ve výhledu na trať přirozeně brání svažitý terén?

O cca 50 metrů dále - km 282,350 - je vidět o něco více levou část přejezdu, výhled na přejezd zakrývá svažitý terén. Lepší výhled na přejezd 6512 - v km 281,911 - je z kamenného staničníku 282,300 - při rychlosti 138 km/hod k přejezdu zbývá 10 sekund. Co lze za tu dobu stihnout? U jedoucího vlaku - tím spíše v ranní tmě, až když přejezd osvětí dálkový reflektor - velké nic. Jen intuitivně přestavit ovladač brzdíče do rychločinné polohy. Prostě i za denního světla nulová šance. Tragédie učiněná fakt, že za pouhé tři minuty měl být strojvedoucí v Bohumíně vystřídan.

Zlom vozovky

Na trakčním vedení na koleji číslo 1 i na přejezdu se intenzivně pracuje. Sdělovací prostředky informují o „špatném stavu“ přejezdu, na němž měl uvážnout nízkopodlažní BUS, „i jiná vozidla měla problémy“. Nicméně z fotek přejezdu 6512 na „mapy.cz“ z roku 2021 není zřejmé, že by na přejezdu „jako takovém“ bylo něco špatné. Totéž je patrné i z panoramatického zobrazení komunikace na přejezdu. Přejezd je v mírném levotočivém oblouku (ve směru jízdy od Dětmovic) - v oblouku je vždy, byť relativně nepatrné převýšení pravé kolejnice vůči levé. Převýšení kolejnic v oblouku je vidět i v TV reportážích. Z fotek i místního pozorování je patrné, že za koncem přejezdu dochází k poměrně ostrému zlomu asfaltované vozovky, směrem dolů. Cca 40 metrů místní komunikace patří SŽ, zbytek společnosti NETIS, a. s.

270 ku 100

V této souvislosti je pozoruhodným čtením předpis SŽ S4/4 „Železniční přejezdy“, který je účinný od roku 2022, především článek 13 o společných prohlídkách přejezdů - společná prohlídka SŽ + vlastníka má být jedenkrát za deset let (předpis je volně ke stažení na internetu). Kdy byla naposled? To se dočteme ve zprávě Drážní inspekce. Za přejezdem vpravo nacházím rozložený kamenný staničník 281,9. Opozdál - cca v km 281,850 - leží zbytky vrtné soupravy a sedačka strojvedoucího. O kus dál leží „něco“ z lokomotivy, zřejmě to, co bylo za prvním stanovištěm ve směru jízdy.

Trosky lokomotivy 151.020 leží vlevo od trati (po koleji číslo 1), zhruba v km 281,750 (kousek od tabule km 281,8 (783)). Čelo lokomotivy (tedy vaku) je cca 160 metrů od přejezdu, na němž došlo ke střetnutí, což celkem odpovídá tomu, co bylo vidět jak v TV reportážích, tak na fotkách z místa nehody - souprava, včetně lokomotivy měla necelých 125 metrů, hmotnost cca 270 tun. Drsný způsob „zastavení“ naráz do cca 100 tunové autosoupravy.

Poloha rychlobrzdy

Brutální odstraňování lokomotivy pomocí vyprošťovacího tanku z druhé koleje dokumentuje pořad ČT „Týden v regionech“ (<https://www.ceskatelevize.cz/porady/1183909575-tyden-v-regionech-ostava/424231100212004/>).

Při prohlídce „ostatků“ necelých 46 let staré lokomotivy se dávám do řeči s pracovníkem firmy „výrobce vrtné soupravy“, který si fotí vlak. Společně s kolegou obcházejí místo nehody a snaží se dohledat použitelné zbytky

vrtné soupravy rozházené kolem trati. Jeho otec pracoval 34 roky jako strojvedoucí v Prostějově. Má štěstí, u převráceného vaku pod náspem u koleje číslo 1 nachází „kus železa“ (na opačné straně nározek vrtné soupravy, cca 150 metrů od přejezdu).

Z jeho úst se dozvídám nikde nepublikované informace. Začnu tím, že ovladač brzdíče byl v poloze rychločinného brzdění, nárazová rychlost 138 km. Strojvedoucí nezemřel na zdemolovaném stanovišti lokomotivy, nýbrž byl při nárazu lokomotivy vymrštěn - včetně sedačky - a jeho tělo bylo nalezeno u zdemolované soupravy. Muž, co vše sdělil, patřil ke svědkům tragické události, protože byl coby zaměstnanec výrobní firmy cestujícím ve vozidle doprovázejícím soupravu.

Nebyla to černota

Nejednalo se tedy o „první“ přepravu vrtné soupravy a spekulace o tom, že se jednalo o „nějakou černotu“ jsou mimo mísu. A současně je na světě zdůvodnění časové polohy přepravy. Mimořádné / nadrozměrné přepravy se uskutečňují obvykle v noci (jedna z podmínek), kdy je slabší intenzita provozu na silnicích, tudíž i předjíždění soupravy není tak rizikové, případná zastavení provozu z důvodu zajištění průjezdu „problematickým“ místem nemají velký dopad na ostatní účastníky silničního provozu. Pokud se chcete podívat na doprovodné vozidlo, najdete je s blikajícími majáčky. Je vidět na obrázku 53 na adrese https://www.idnes.cz/ostava/zpravy/nehoda-vlak-kamion-karvina.A240127_150216_ostava-zpravy_jan/foto/PAL695eb524db_2024_01_24_DN_vlak_8.jpg

Co zbývá...

Vedle lokomotivy leží jeden podvozek z vozu ZSSK 20 7014 b s ohnutým čelníkem podvozku, na lokomotivním podvozku ležícím vedle jsou patrné ustřížené hlavy šroubů. Na svahu leží čelní okno ze zadního stanoviště lokomotivy. Sice rozpraskané na „tisíce“ kousků, ale díky fólii drží vcelku. Snad jediné pozitivní zjištění - čelní sklo může strojvedoucího ochránit. Mezi troskami nacházím zalaminovanou „trvalou zprávu o brzdění“.

Co by se dalo použít z lokomotivy? Nepochybně pružiny z obou sběračů, ty jsou na rozdíl od sběračů prakticky netknuté. Z podvozku snad trakční motory, převodovky. Na rámu podvozku ležícího na svahu jsou patrné deformace prvků. Se smíšenými pocity se vydávám na zastávku Dolní Lutyně, na oddílovém návěstidle 2-2813 mi svítí volno.

Miroslav Zikmund

Zahynul mladý strojvedoucí



Ve středu 24. ledna v 5.43 hodin došlo na železničním přejezdu nedaleko zastávky Dolní Lutyně na Karvinsku ke srážce expresu 546 Ostrava s nákladním automobilem s návěsem. Při nehodě zemřel strojvedoucí vlaku Dalibor Žák (31 let) z PP Bohumín, dále byli zraněni řidič automobilu a dvacet cestujících ve vlaku. Současně došlo k poškození kolejí a trakčního vedení.

Na místě zasahovaly složky Integrovaného záchranného systému. Hasiči Správy železnic povolali těžkou techniku a spolupracovali s Policií ČR, ZZS Moravskoslezského kraje a jednotkami hasičů HZS Moravskoslezského kraje.

Zraněné osoby byly předány do péče ZZS, evakuovaným osobám byl zajištěn tepelný komfort v evakuačním autobusu.

Po ukončení šetření události Drážní inspekce Správa železnic následně zahájila práce na odstraňování poškozených drážních a silničních vozidel. K obnovení provozu vlaků mezi Bohumínem a Dětmovicemi došlo v řádu dnů, a to po jedné koleji. Druhá kolej byla poškozena v délce asi 300 metrů. Odhadovaná škoda na infrastruktuře Správy železnic je v řádech desítek milionů korun.

(mk)

Foto archiv

Očima Zdeňka Sedláka



Zdeňk Sedlák sledoval a svým fotoaparátem v čase zaznamenal lokomotivu 151 020 - 5, která skončila svoji existenci při nehodě 24. ledna u Dolní Lutyně. Galerii si můžete prohlédnout na straně 4. Foto Zdeňk Sedlák

Mohl to být kdokoliv z nás

Vedoucí ZO FSČR Bohumín Jiří Streit v souvislosti s nehodou u Dolní Lutyně pro ČT 24 uvedl, že se kolegové Dalibora Žáka, který v lokomotivě zahynul, rozhodli založit transparentní účet. „Jeho zbytečná smrt se nás velice dotkla nejen lidsky, ale i profesně. Chtěli bychom alespoň tímto způsobem vyjádřit podporu pozůstalým. Transparentní účet, vedený u Komerční banky, bude mít omezenou platnost do konce března letošního roku. Účet má název Srážka expresu Ostrava s nákladním vozem,“ řekl Jiří Streit.

Ambiciózní a chytrý strojvůdce

Podle jednoho dalších slov patřil Dalibor mezi nastupující generaci strojvedoucí. Byl to člověk na první pohled záměrný, klidný. Ale ve skutečnosti byl velmi ambiciózní a chytrý muž, vysokoškolsky vzdělaný strojvedoucí, který si plnil svůj klukovský sen. „Nedávno jsem s ním hovořil a zmínil se mi, že touží po tom, aby mohl jezdit na linkách dálkové dopravy. Aby mohl vést expresní vlaky po naší republice. Sen si splnil. Ironií osudu je fakt, že to byla jedna z jeho prvních dálkových směn. A nebyla to ani jeho směna, vzal ji za kolegu, který potřeboval

dovolenou. Všichni jsme touto událostí velmi zasaženi. Hluboce si uvědomujeme, že v osudný den mohl v té lokomotivě skončit život kohokoli z nás. Mnohdy se rítíte krajinou stošedesátikilometrovou rychlostí, a zvláště přejezdy jsou pro duši strojvedoucího četná měřítka. Když se něco takového přihodí, máte na rozmyslenou pár vteřin, proběhne vám hlavou celý život a musíte nějak reagovat. Do srdce strojvůdce se podobný okamžik zapíše na celý život.“ Rodinu Dalibora Žáka podpoří nad rámec zákoníku práce České dráhy finanční podporu ze svého nadačního fondu.

Kontrola přejezdů

Na místě nehody Správa železnic pokračuje v opravách s cílem trať zprovoznit 9. února Tragickou srážku v současnosti prověřují nejen kriminalisté, ale také Drážní inspekce. Šetření potvrdí několik měsíců. Ministerstvo dopravy chce preventivně zkontrolovat všechny přejezdy, kde je velký výškový rozdíl mezi úrovní tratě a procházející silnicí.

Číslo transparentního konta Srážka expresu Ostrava s nákladním vozem:

131-2156830237/0100

(red)

Poslední jízda lokomotivy 151 020 - 5



Než napíšu pár slov k lokomotivě 151 020 - 5, která definitivně skončila svou jízdou u Dolní Lutyně, chci vyjádřit lítost nad smrtí mladého strojevodce, který právě na této lokomotivě zemřel. Čest jeho památce!

Pár údajů k lokomotivě 151 020 - 5. Byla vyrobena ve Škodě Plzeň jako E 499 2020 v srpnu 1978. ČSD ji převzaly 28. srpna 1978 a TBZ proběhla 21. září 1978. Domovským depem se stala Praha Masarykovo nádraží pro celou 27- kusovou sérii této řady. Jako první lokomotiva z této řady byla v roce 1996 upravena na rychlost 160 km/hod. Na zkušebce dne 18. června 1996 měla nehodu v Úvalech, kdy se převrátila na bok vlivem

špatně brzděného vlaku a nárazu do boku odjíždějící soupravy. Kompletní rekonstrukce na řadu 151 proběhla 11. dubna 1997 jako u třetí v pořadí řady 151. V roce 2000 změnila depo, byla přemístěna do Vršovic, o 13 let později se stal domovským depem Bohumín. Nehoda u Dolní Lutyně dne letošního 24. ledna ukončila existenci tohoto stroje. Z řady 151 je to druhá zrušená lokomotiva a z původní řady 150 šestá v řadě (zrušeny jsou 150 017, 150 221, 150 222, 150 226 a 151 018). Otázkou je, jak dlouho řady 150/151 budou ještě v provozu, jelikož nástup Vectronů a ETCS udělají za jejich službou definitivně tečku.

Text a foto Zdeněk Sedlák

Společenská rubrika

Mezi dlouholeté dárcy krve patří strojevodci ČD a zároveň předseda ZO FS Meziměstí pan Pavel Krejčí. V loňském roce byl našemu kolegovi udělen Zlatý kříž 2. třídy, za 120 bezpříspěvkových darů krve. Za tento výsoco humánní přístup mu srdečně děkujeme. Výbor a členové ZO FS Meziměstí.



Konec roku 2023 byl i koncem více jak

čtyřicetileté kariéry u ČD našeho kolegy strojevodce Ladislava Řezníčka. Do dalších let mu přejeme pevné zdraví, pohodu a stále dobrou náladu. Výbor a členové ZO FS Jihlava.

V krátké době po sobě oslavili své životní jubileum 60 let hned dva členové ZO FS Meziměstí. Prvním byl 14. ledna pan Jiří Chráska a jako druhý 4. února pan Rostislav Zelený. Oba jsou strojevodci ČD – SLČ Meziměstí. Oběma kolegům přejeme pevné zdraví a životní pohodu do dalších let. Výbor a členové ZO FS Meziměstí.

V ZO 107 Ostrava – Cargo slavili Rudolf Richter 26. ledna a 28. ledna Miloš Harazin – oba 55 let. Gratulujeme!

V ZO FS Děčín měli v lednu hned šest oslavenců. Marek Hein a Vít Hruza oslavili 13. ledna oba 50 let, o pět dní později se k nim přidal se stejným výročím Milan Kudláček, 21. ledna dosáhl šedesátky Bohumil Strejček, 30. ledna měl 50 let Martin Babušík a poslední lednový den slavil 75 let Zdeněk Vrátný. Všem přejeme hodně zdraví.

V únoru se přehoupne přes padesátiletou věkovou hranici náš člen, strojevodce ČD pan Josef Mikeš. Přejeme mu do dalších let hodně štěstí, zdraví a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Jihlava.

V ZO FS Děčín mají v únoru tři oslavence: 6. února slaví 80 let Josef Svoboda, 50 let bude

19. února Josefu Blahušovi a František Tesař oslaví 25. února 75 let. Všem jubilantům gratulujeme!

Dne 8. února slaví své 60. narozeniny člen chomutovské ZO FS strojevodce ČD pan Milan Nachtmann. K tomuto výročí mu srdečně gratulují všichni kolegové a kamarádi z Chomutova a přejí hodně zdraví, štěstí a pohody do dalších let.

Dne 12. února slaví své životní jubileum krásných osmdesát let náš kolega ze Seniorského klubu při liberecké základní organizaci Vladimír Vondráček. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorského klubu mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevodců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz. Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal 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

