

● Loni jelo na čas více vlaků, bylo jich přes 2 miliony... str. 2 ● Drážní hasiči pomáhali i při povodních ... str. 2 ● Od prosince jezdí jednotky JMK většinou jen se strojvedoucím ... str. 2 ● Memoriál Břetislava Demela ... str. 2 ● Legendární T 478.1 oslavila koncem loňského roku šedesátku ... str. 3 ● Jak udělat jednoduché věci složitými ... str. 4 ● Společenská rubrika ... str. 4 ●

číslo 4
28. února 2025
ročník 78



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

ETCS pro pokročilé - funkce a principy nového evropského zabezpečovače

1 - Základní struktura systému, verze a kompatibilita

FSČR ve spolupráci se SŽ a za podpory ČD a ČD Cargo uspořádala konferenci ETCS pro pokročilé. Nepodařilo se nám z této akce zajistit video s celou přednáškou, na které kolegové ze SŽ velice dobře vysvětlují některé základy, ale i pokročilé funkce a principy nového zabezpečovacího systému. Proto jsme se rozhodli, že jednotlivá témata rozpracujeme do kratších článků, jež budou vycházet na stránkách Zájmu strojvůdce a na webu FSČR pod záložkou ETCS, kde je ke stažení i kompletní prezentace z této konference.

První myšlenky o ETCS se objevují již koncem 80. let minulého století. Podoba systému, jak ho známe dnes, a zároveň nejstarší verze specifikací, kterou je ještě dnes jako interoperabilní dovoleno evropskými regulami používat, se pak pojí cca s rokem 2009, kdy se začal vyvíjet systém postavený na specifikacích 2.3.0d. S touto verzí specifikací systému ETCS se na některých lokomotivách (tj. na mobilních částech) můžeme setkat i dnes. Tato verze specifikací „Základní verze 2“ (Baseline 2 - BL2) již na traťové části v ČR není implementována a byla přestavěna na „Základní verzi 3, druhé vydání“ (Baseline 3, release 2 - BL3R2), kterou známe též pod označením 3.6.0. Na našich vozidlech se můžeme ještě setkat s verzí specifikací „Základní verze 3, údržbové vydání 1“ (Baseline 3, maintenance release 1 - BL3MR1), nebo též označení 3.4.0; ale na traťové části na síti SŽ tato verze není. V současné době je již v TSI schválena další verze specifikací – „Základní verze 4, první vydání“ (Baseline 4, release 1 - BL4R1), neboli 4.0.0, která však ještě není nikde na vozidlech ani na trati zavedena (začal již vývoj prvků této verze, uvedení na trh se předpokládá za pár let).

Která je nejlepší?
Z uvedeného textu vyplývá, že se již dnes jedná o vcelku nepřehlednou džungli různých základních specifikací a jejich podverzí, které vznikaly v průběhu času jako updates stávajícího systému, kdy do něj přidávaly nové funkce nebo se případně odstraňovaly chyby, nedokonalosti či nepřesnosti ve specifikacích. Která je ta nejlepší? Obecně lze odpovědět, že ta nejnovější, protože základním principem ETCS na vozidle

je zpětná kompatibilita. Problém je bohužel v tom, že ač zařízení na vozidle je zpětně kompatibilní, nedokáže pracovat s nejnovějšími funkcemi některých vyšších verzí specifikací, které v době jeho vzniku nebyly ještě nadefinovány (např. použití módu Omezený dohled nebo informování o poruše přejezdu speciální ikonou v plánovací oblasti). Na lokomotivách by bylo logické, aby se vždy instalovala nejnovější verze, protože není problém, aby lokomotiva s touto verzí jezdila na nejstarší verzi instalované na síti. U výběru vhodného software pro traťovou část to není tak jednoduché. O tom, zda bude zajištěna zpětná kompatibilita pro lokomotivy starší verze specifikací, rozhoduje použitá systémová verze traťové části. Lze vybudovat traťovou část podle novější verze specifikací s vyšší systémovou verzí (pak lze využít novější funkce, ale bude zakázán provoz lokomotiv starší verze specifikací), nebo s nižší systémovou verzí (pak je znemožněno využívat některé novější funkce, ale je umožněn i provoz lokomotiv starší verze specifikací).

Jak je to s kompatibilitou
Na tratích SŽ je dnes implementována traťová část ETCS verze specifikací BL3R2 v systémové verzi 1.1, která umožňuje i provoz vozidel z nejstarší verze 2.3.0d, zároveň umí využívat některé pokročilé funkce z novějších specifikací BL3, některé funkce však kvůli zajištění zpětné kompatibility využívány být nemohou. Vzájemné kompatibility různých verzí vidíte na obrázcích.
Příště: stav implementace na jednotlivých tratích v ČR a konkrétní levely ETCS, se kterými se budete moci na síti SŽ v budoucnu setkat.
David Votrubeck, Martin Trögel

Mobilní Stephenson
FSČR dlouhodobě využívá program Stephenson k evidenci svých členů, členských příspěvků, žádostí na čerpání příspěvků ze sociálních fondů FSČR a k vedení variant pojištění u HVP. Nyní je k dispozici mobilní verze programu pro všechny členy FSČR.
Program Stephenson umožňuje zaslání zpráv vybraným členům FS a jsou v něm uloženy i důležité dokumenty a návody týkající se legislativy a smlouvy s HVP. Dosud byly tyto informace přístupny pro vybranou skupinu uživatelů - pracovníky prezidia, předsedy a hospodáře jednotlivých základních organizací.
Teď byla spuštěna mobilní verze programu Stephenson pro všechny členy FSČR na adrese <https://m.stephenson.cz>. Každý člen FSČR obdrží na mailovou adresu zadanou v programu Stephenson informační mail s návodem, jak se

přihlásit. Po úspěšném přihlášení každý uživatel uvidí informace týkající se jeho osoby a pojištění u HVP, bude moci nahližet do přiložených dokumentů, sledovat žádosti na čerpání ze sociálních fondů, uvidí kontakty členů výboru jeho ZO a bude mít možnost je přímo kontaktovat telefonicky nebo odeslat zprávu. Členové výboru mají rozšířenou verzi pro zobrazení všech členů příslušné ZO a zadávání jednotlivých žádostí pro čerpání ze sociálních fondů.
O dalším rozšíření programu budeme včas informovat.
Jarmila Šírková

Vyhlášení voleb FSČR

Prezidium Federace strojvůdců ČR vyhláší termín voleb do prezidia FSČR a ÚRK FSČR pro volební období 2025 až 2029 na základě Stanov a Volebního řádu FSČR. Volby se budou konat 27. března 2025 na pravidelné CRP konané v Praze v hotelu Olšanka.

Pro vlastní volbu bude použita Volební aplikace FSČR.

Od 24. ledna 2025 byl zahájen příjem kandidatur na člena prezidia-zástupce oblasti, prezidia FSČR, člena ÚRK a předsedy ÚRK. Kandidovat mohou všichni členové FSČR s hlasem rozhodujícím, za splnění podmínek uvedených ve Stanovách a Volebním řádu FSČR prostřednictvím formuláře.

Uzávěrka kandidatur je 13. března 2025. Do tohoto data musí být písemné kandidatury se všemi stanovenými přílohami doručeny na adresu prezidia FSČR, Jana Želivského 2200, 130 00 Praha, k rukám analytika PhDr. Miloslava Pykala popřípadě naskenované

se stanovenými podpisy na emailovou adresu analytik@fscr.cz, který v tomto případě přijetí emailu s kandidaturou potvrdí. Při použití emailu musí kandidát předložit volební komisi originály dokumentů před začátkem voleb. Pro doručení kandidatury lze použít i datovou schránku prezidia FSČR.

Na kandidatury doručené po tomto datu nebude v duchu Volebního řádu FSČR brán zřetel.

Seznam kandidátů splňujících podmínky podle Volebního řádu vyhlásí po uzávěrc kandidatur Volební komise zvolená na jarních RPO.

Jaroslav Vondrovič,
prezident FSČR

Základní pojmy

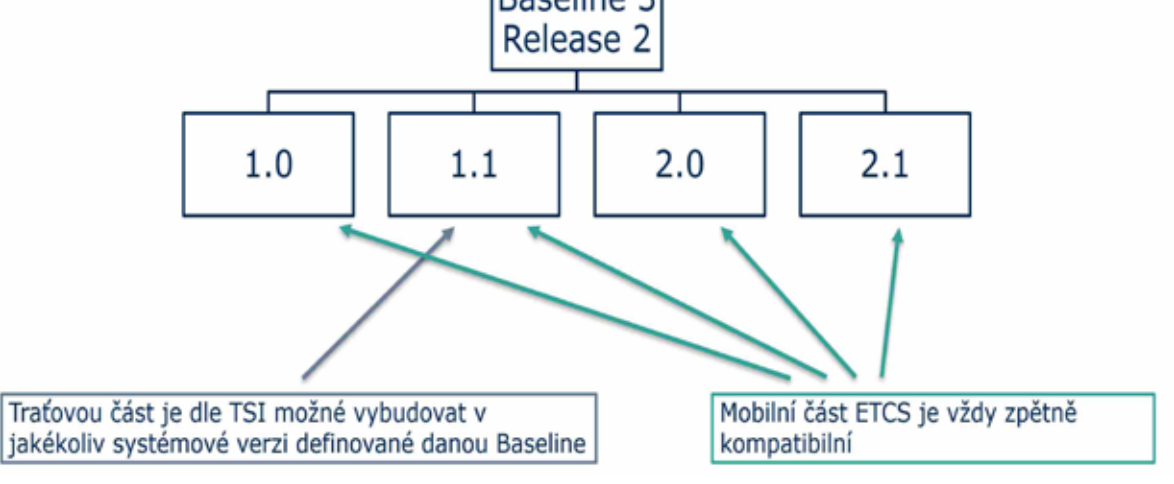
Verze specifikací (Baseline, BL)

Základní specifikace 4, verze 1 (BL4R1)

- Tato sada obsahuje Subset-026 ve verzi 4.0.0
- „Čerstvá“ verze specifikací (kodifikována novými TSI CCS z 10/2023)
- Výrobci teprve začínají s vývojem
- Nasazení do provozu v ČR ≈ desetiletí



Cenou za zajištění zpětné kompatibility je vzdání se novějších funkcí (se kterými by si starší mobilní část neuměla poradit).



Traťová část je verze BL3R2 (tj. 3.6.0), systémová verze 1.1
kompatibilita traťové části s BL2 mobilními částmi je zajištěna
mobilní části novějších verzí (BL3) jsou kompatibilní (stejná BL)



Loni jelo na čas více vlaků, bylo jich přes 2 miliony Necelé tři minuty

Přesnost vlaků loni mírně vzrostla. Včas podle obvyklých evropských měřítek jelo 87,6 % spojů Českých drah. Bylo to celkem 2 154 326 vlaků z více než 2,4 milionu sledovaných spojů. Statistika přesnosti vlaků Českých drah nepočítá jen s odjezdem z výchozí a příjezdem do cílové stanice, ale zpracovává i časy příjezdů a odjezdů ve většině stanic a zastávek na cestě. Za loňský rok statistici zpracovali přes 46,5 milionů údajů, což je v průměru skoro 20 časových údajů na jeden vlak.

Podle generálního ředitele Českých drah Michala Krapince bylo loňské plnění jízdního řádu druhé nejlepší od roku 2016. Oproti roku 2023 jelo na čas o 0,2 % více spojů a to představuje v celkových číslech skoro 3 tisíce vlaků navíc. Další zvyšování přesnosti železnice podle něj závisí především na vlivech, které ČD nemohou ovlivnit. „České dráhy jako dopravce se loni podílely pouze na 12,5 % ze všech případů zpoždění. Pokud bychom sledovali právě zdržení způsobená jen dopravcem, např. by šlo o závadu na lokomotivě nebo voze, jelo by loni včas dokonce 98,7 % našich vlaků. Drtivá většina zdržení je tak mimo náš přímý vliv, přesto věřím, že se nám bude přesnost vlaků dlouhodobě zvyšovat, a to i díky moderním vozidlům, do kterých investujeme desítky miliard korun,“ uvedl Michal Krapinec.

Míjení vlaků, čekání na přípoj

O něco více zdržení vlaků připadá na provozovatele dráhy, a to 18 %. Jednalo se především o vliv výluk a závad na infrastrukturu. Největší podíl, celkem 69,5 %, zpoždění připadá na ostatní vlivy, kam patří např. míjení vlaků na jednokolejních tratích, čekání na přípoj (jde o druhý nejčastější důvod zdržení vlaků) tak, aby byly zachovány vazby mezi vlaky a cestující nemuseli čekat desítky minut na další spoj, ale také zpožděný příjezd vlaků ze zahraničí, dopady nepřiznivých povětrnostních podmínek nebo zásahy složek integrovaného záchranného systému. Především v posledních dvou případech se navíc jedná o největší zdržení v důsledku až několikahodinového přerušení provozu kvůli popadaným stromům, sesuvům půdy nebo v důsledku činnosti záchrannářů a práce vyšetřovatelů po nehodách na přejezdech nebo po sražení

osob, které se nezákonně pohybovaly v kolejišti.

Pomalé září

Z pohledu jednotlivých měsíců byly vlaky nejpřesnější v únoru (91,8 %), v březnu (91,6 %) a v prosinci (89,8 %). Nejméně přesné byly vlaky v září, kdy Česko postihly rozsáhlé povodně a vlaky musely na mnoha místech z preventivních důvodů nebo kvůli poškození infrastruktury dočasně zpomalit. V září jelo včas 82,8 % vlaků. Vliv povodní a odstraňování jejich následků ovlivňovalo jízdní řády ještě také v říjnu a listopadu.

Celkové průměrné zpoždění vlaku bylo jen 2.36 minuty a zpoždění pouze vlivem dopravce bylo v průměru jen 48 sekund. Tento údaj představuje hodnoty nejen z cílové stanice, ale také ze stanic a zastávek na celé trase vlaků a vychází z více než 46,5 milionů údajů. Pozitivních výsledků bylo dosaženo také ve spolehlivosti vlaků, kdy bylo odřeknuto nebo nahrazeno autobusy jen 0,78 % všech plánovaných spojů. Odřeknutí drtivě většiny z nich bylo také spojeno se záříjovými povodněmi a jejich následky.

Petr Šťáhlavský

Drážní hasiči pomáhali i při povodních Tisíce zásahů za rok

Jednotky Hasičského záchranného sboru Správy železnic zaznamenaly loni 7 530 výjezdů. Drážní hasiči zasahovali denně v průměru u dvou desítek událostí, na celkovém počtu se výrazně podílely povodně.

Největší počet zásahů si drážní hasiči tradičně připisují u technických zásahů. Loni jich bylo 5 500. Nejvíce práce měly jednotky z Prahy, Ústí nad Labem, Liberce a Brna, statistiku výjezdů výrazně navýšily povodně.

Náročnou zkouškou pro drážní hasiče byl zásah u nehody v Dolní Lutyni, kde došlo 24. ledna 2024 ke střetu rychlíku s kamionem. Srážku bohužel nepřežil strojvedoucí vlaku. Po likvidaci následků nehody čekalo na drážní hasiče složité odstraňování trosk lokomotivy a několika vagonů z profilu trati. Museli použít vyprošťovací tank a další speciální techniku.

Pardubice, Čisovice, Balabenka

Velmi komplikovaný zásah zaměstnal hasiče Správy železnic při srážce dvou vlaků v Pardubicích 5. června 2024. Nehoda si vyžádala 4 oběti a 27 zraněných osob. Hasiči museli složité vyprošťovat z demolovaného vagonu několik cestujících. Následně pak likvidovali poškozené lokomotivy a vagony, aby co nejdříve zprovoznili hlavní koridor. Zásah probíhal během provozu na trati a vyprošťování vraků tak bylo pro hasiče a zaměstnance Správy železnic velmi složité. Nehodu vlakové soupravy v těžko přístupném terénu řešili hasiči Správy železnic u středočeských Čisovic. Vlaková souprava samovolně ujela 2. května 2024 a po 5 kilometrech v přibližně stokilometrové rychlosti vykolejila. Složitá evakuace desítek cestujících zaměstnala 18. září 2024 drážní hasiče u nehody dvou vlaků na pražské Balabence. K nehodě došlo na železničním viaduktu a hasiči tak museli evakuovat cestující i pomocí výškové techniky.

Velká voda

Opravnou zkouškou byly zářijové povodně, které zasáhly především Moravskoslezský a Olomoucký kraj, ale



V blízkosti hlavního nádraží v Plzni se 18. února uskutečnilo cvičení hasičů Správy železnic. Tématem byl únik nebezpečné látky z poškozené železniční cisterny

i další části Česka. Výjezdů drážních hasičů v souvislosti s povodněmi bylo nakonec 515. Asistence spočívala v první fázi především v odstraňování nebezpečných naplavenin u mostů a dopravě humanitární pomoci dvoucestným vozidlem, později pak v čerpání vody z podchodů, sklepů a šachet, kácení vyvrácených stromů, čištění propustků a odstraňování dalších následků povodní, a to i mimo železnici. Některé zásahy trvaly déle než týden a drážní hasiči na místě zůstávali nepřetržitě i několik dní.

Hasičský záchranný sbor Správy železnic také absolvoval stovku taktických a prověřovacích cvičení. Důležitá je totiž připravenost drážních hasičů na události většího rozsahu, u kterých je sítěžní spolupráce se složkami Integrovaného záchranného systému.

Text a foto (mak)

Od prosince jezdí vlaky JMK většinou jen se strojvedoucím Potřebujeme vlakové čtyry?

V minulém vydání Zájmů strojvůdce vyšel článek Velké varování od Znojma. Zabýval se problematikou padajících stromů na koleje z ochranného pásma dráhy a dopadové vzdálenosti od kolejí. Byly uvedeny případy, kdy na spadlý strom nebo jeho část najel vlak a kromě materiálních škod došlo také k újmě na zdraví cestujících i vlakového personálu dopravců.

V článku byl mimo jiné zmíněn i případ ze dne 22. ledna 2025, kdy na trati č. 241 Znojmo – Okříšky najel mezi stanicemi Olbramkostel – Šumná vlak Os 24836 na odlomenou část mohutného dubu. Strojvedoucí utrpěl těžké zranění a dosud (pozn. red. - uzávěrka aktuálního čísla byla 20. února) je v pracovní neschopnosti. Stanoviště strojvedoucího na řídicím voze jednotky Regionova 914.199-5 bylo zcela zdemolováno a další provoz tohoto vozu již zřejmě nebude možný.

Příkladné jednání

Vlak Os 24836 doprovázel vlakvedoucí Lukáš Holacký z OŘOD Východ, střediska vlakových čet Znojmo. Po kolizi se stromem ihned kontaktoval složky Integrovaného záchranného systému. Zjistil stav cestujících, kdy naštěstí žádný nebyl zraněn. Podle telefonických pokynů operátorky ZZS JMK poskytoval první pomoc těžce zraněnému strojvedoucímu. Až do příjezdu odborné zdravotní pomoci zajistil jeho

základní životní funkce. Lze oprávněně konstatovat, že svým rozhodným a příkladným jednáním zachránil strojvedoucímu život.

Olomoucký případ

Pripomeňme si jinou mimořádnou událost, kdy podobné jednání vlakvedoucího pomohlo zachránit lidské životy, v tomto případě cestujících. Dne 17. října 2023 v 8.20 došlo na přejezdu P7519 v obvodu žst. Olomouc hl. n. k vážné nehodě – srážce Os 3542 jedoucího z Hrubé Vody do Olomouce v sestavě řídicí vůz řady Bftn v čele vlaku a motorový vůz řady 843 s nákladním automobilem s návesem. Při srážce došlo k vykolejení řídicího vozu oběma podvozky, jeho následnému požáru a také požáru nákladního auta a osobního auta v blízkosti vážné nehody. Bylo zraněno celkem 8 osob včetně vlakvedoucího a řidiče nákl. vozu. Vlakvedoucí Roman Juřena organizoval evakuaci cestujících z hořícího vozu. Jeho zásluhou nedošlo při této MU k fatálním následkům. Za své rozhodné

jednání byl po zásluze oceněn také českým prezidentem, když loňského 28. října převzal ve Vladislavském sále Pražského hradu medaili Za hrdinství.

Na stránkách Zájmů strojvůdce byla již v řadě článků oceněna dobrá práce vlakových čet, když vlakvedoucí a průvodčí obětavě zasahovali při různých příležitostech a pomáhali cestujícím i kolegům strojvedoucím. I z vlastních zkušeností mohu konstatovat, že práce vlakových čet je pro bezpečnost železničního provozu nezastupitelná a stejně platí i z hlediska přepravovaných cestujících.

Odborné nezpůsobilí

Bylo proto překvapením, když Jihomoravský kraj po nákupu 37 elektrických jednotek pro střídavou trakci neobjednal jejich doprovod vlakovými četami dopravce, tedy Českých drah. Od platnosti JŘ 2024/2025, tedy 15. prosince 2024, tak tyto jednotky jezdí jen se strojvedoucími a v podstatě namátkově doprovod zajišťují průvodčí koordinátora Integrovaného dopravního systému KORDIS JMK. Ti však nemusí vlak doprovázet po celé jeho trase. Ve vhodné stanici přestoupí do jiného vlaku. Provádějí jen kontrolu

V Praze vznikne dvoupatrová stanice

Správa železnic představila veřejnosti budoucí podobu nových tratí v pražském železničním uzlu. Ze studie proveditelnosti vybrala Centrální komise Ministerstva dopravy variantu se dvěma samostatnými trasami v tunelech a s dvoupatrovou centrální stanicí pod hlavním nádražím. Doplnila ji o další čtyři podzemní zastávky. Podle ministerstva dopravy byla vybrána nejvhodnější varianta, v rámci které se v centru Prahy vybudují dvě tunelové trasy v délce 10,6 kilometru a pět nových stanic. Tunely se protnou ve dvou úrovních v centrální stanici pod hlavním nádražím. Jeden povede pod stávajícími

podchody na nástupiště, druhý pak bude ještě o úroveň níže. Obě části stanice propojí tunel s eskalátory, vestibuly se budou nacházet na náměstí Winston Churchilla a v nové odbavovací hale hlavního nádraží. Kapacita každého tunelu bude až 16 vlaků za hodinu v každém směru. Vzniknou podzemní zastávky v Karlíně, na Václavském náměstí a Karlově náměstí a také částečně zahloubená zastávka na Florenci. Nové trasy pomohou oddělit dálkovou a regionální dopravu. Předpokládané celkové náklady této varianty jsou ve výši 185 miliard korun.

(sž)

Drážní úřad slaví třicítku

Drážní úřad byl zřízen zákonem o dráhách k 1. lednu 1995. V drážním sektoru tak ve své současné podobě působí už 30 let. Symbolicky si toto výročí připomíná speciálně upraveným logem s třicítkou. Podle ředitele DÚ Jiřího Koláře odejmula novela stavebního zákona instituci stavební činnosti, které jsou ale v plné míře nahrazovány úkoly, jež na DÚ klade Evropská unie prostřednictvím Evropské agentury pro železnice. Sjednocování evropského

železničního systému a nároky na bezpečnost vyžadují změny ve všech oblastech činnosti DÚ. Své pracovníky měl v době svého vzniku Drážní úřad také v Ústí nad Labem, Plzni, Olomouci, Brně, Letohradě, Žatci, Mostu, Lounech, Kolíně, České Třebové, České Lípě, Hradci Králové, Krnově, Ostravě, Přerově a Turnově. Postupně byla pracoviště zredukována na územní odbory se sídly v Praze, Olomouci a Plzni.

(dú)

Podjezd ve Studénce vyjde levněji

Správa železnic vybrala zhotovitele podjezdu ve Studénce, práce provedou společností Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby a IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc. Jejich nabídková cena ve výši 598 537 217 korun byla téměř o 270 milionů nižší než maximální přípustná hodnota. Zprovoznění podjezdu se předpokládá na konci roku 2026, využívat jej budou osobní auta, vozidla integrovaného záchranného systému, cyklisté a chodci. Místo dosavadního

čtyřkolejného přejezdu ve stanici Studénka vznikne nový podjezd s délkou 26,5 metru a šířkou 12,3 metru. Rozdělen bude na tři samostatné části: jízdní pruh pro auta, pruh pro cyklisty a chodník pro pěší. Stejně členění bude i u nájezdových ramp na obou stranách podjezdu. Zahájení stavebních prací se předpokládá v březnu, úplné dokončení pak na jaře roku 2027. Financování zajišťí Státní fond dopravní infrastruktury.

(sž)

Memoriál Břetislava Demela



Ve dnech 21. až 22. května se v České Třebové uskuteční již 17. ročník Memoriálu Břetislava Demela v kuželkách. Na tomto turnaji opět vzpomeneme na našeho kolegu, který tragicky zahynul v ŽST Moravany. Přihlásit se můžete ve všední dny na telefonním čísle 725 266 029. Občerstvení po celou dobu turnaje zajištěno. Srdečně zvou a na všechny se těší pořadatelé.

Nezastupitelná úloha

Ale vraťme se k otázce položené v titulku tohoto zamyšlení. Potřebujeme vlakové čtyry? Tvrdím, že potřebujeme. Jejich úloha je při provozování drážní dopravy, při službě našim cestujícím opravdu nezastupitelná. Čas teprve ukáže, zda opatření Jihomoravského kraje, vydávané za výrazné zlepšení komfortu pro cestující, přinese slibovaný efekt. Argumenty, že například ve Švýcarsku takový způsob bezchybně funguje, jsou jistě relevantní. Jen porovnávat společenskou atmosféru, úctu obyvatel k platným zákonům a zásadu, aby člověk člověku nebyl vlkem je v našich krajinách na rozdíl od Švýcarska poněkud složitější.

Stránky Zájmů strojvůdce jsou otevřeny i názorům kolegů strojvedoucích, kteří jezdí s vlaky bez doprovodu vlakových čet. Ozvěte se.

Vladimír Selucký

Legendární T 478.1 oslavila koncem loňského roku šedesátku

Nezaměnitelný vzhled a zvuk

Bardotka, Berta, Zamračená nebo Cecula. Nenajde se snad žádný železniční nadšenec, který by nevěděl, že se jedná o legendární lokomotivu 751 (budu ale v článku používat starší označení T 478.1), která koncem loňského roku oslavila již 60. narozeniny. Přesněji řečeno, lokomotiva T 478.1001 opustila brány bývalého závodu ČKD 21. listopadu 1964 a právem je tato lokomotiva považována za jeden z nejzdařilejších strojů vyrobených v tomto podniku. Na kolejích se objevuje dodnes, byť už jen příležitostně, ale vždy dokáže přitáhnout nespočet fanoušků podél trati pro svůj nezaměnitelný design a hlavně zvuk.

Státní dráhy ČSD převzaly v letech 1964 až 1971 celkem 230 těchto strojů, které byly určeny pro vozbu lehčích osobních vlaků a rychlíků, proto byly navíc vybaveny parním generátorem PG 500 pro vytápění souprav. Kromě těchto lokomotiv výrobce ještě dodal dalších 82 kusů pod označením T 478.2 bez parního generátoru. Ty byly určeny převážně pro vozbu nákladních vlaků.

Tři série

Dva prototypy s označením T 478.1001 a 1002 podnik vyprodukoval v roce 1964 a následující rok byly nasazeny do zkušební provozu. Další stroje byly pro tehdejší ČSD dodala Kolbenka ve třech sériích. Do té ověřovací patřily stroje 1003 – 1007, které se od sériových lokomotiv lišily zaoblenými čely a bočnicemi bez prolisů (kromě 1007).

První sérii představovaly stroje 1008 – 1092, které měly kabiny v hranatém designu, na bocích skříně byly prolisy.

Druhá série představuje stroje 1093 – 1170 se stejným designem s prolisy na bocích skříně a k palivové nádrži byl umístěn vzduchojem.

Třetí série se skládá z čísel 1171 – 1230 a všechny lokomotivy s označením T 478.2 tedy 2001 – 2082. Tyto lokomotivy měly prolisy i mezi bočními okny až po střešinu a jeden velký vzduchojem.

Vlára s přehledem

Základním pohonem byl spalovací motor K 6 S 310 DR s elektrickým stejnosměrným přenosem výkonu. Trvalý výkon byl 1103 Kw a maximální povolená rychlost 100 km/h.

Trakční motory jsou tlapové, paralelně zapojené typu TE 005 E, v každém podvozku dva. Jsou to sériové čtyřpólové elektromotory s pomocnými póly a cizí ventilací. Trakční generátor je stejnosměrný šestipólový elektrický točivý stroj, dynamo s cizím buzením a vlastní ventilací s označením TD 802 C.

Celé soustrojí a výkon jsou regulovány pomocí sdruženého regulátoru. Jízdním kontrolérem se nastaví požadovaný otáčkový stupeň v rozmezí 0 – 8 a ty jsou pak udržovány na stejné hodnotě pomocí přidáváním paliva, nebo odbuzování generátoru.

Stroje léta sloužily snad ve všech depech po celém Československu kam byly po výrobě přidělovány. První dva prototypy odjely do LD Brno. Časem se

Zahrádkový turnus

T 478.1001 sloužila v LD Veselí nad Moravou v letech 1975 až 1986. Byla tam přesunuta z Brna dolního, kam se začaly dodávat T 478.3. Od jara roku 1975 spolu s 1002 jezdila v tzv. zahrádkovém turnusu, který ještě vznikl za parní éry a ve dvoudenním oběhu tahala osobní vlaky z Veselí nad Moravou na Slovensko do Nového Mesta nad Váhom. V noci se ještě dělal postrk na nákladním vlaku z Cachtic na Vrbovce.

V roce 1981 skončila vozba klasických souprav na tomto vozebním rameni a poté už byla nasazována letmo. Mohli jsme ji vidět na vlcích do Brna, protože za Uherský Brod směrem na Trenčianskou Teplou tyto prototypy neměly přechodnost. V půli 80. let minulého století se využívala minimálně a z popudu tehdejšího náčelníka LD Brno dolní Josefa Bojanovského (sám ji jako zkušební komisař v roce 1965 zkoušel a podepisoval protokol) se v červnu roku 1986 předala zase do Brna dolního nádraží. Tam byla přelakována do původního nátěru a v září téhož roku se představila při oslavách 130 let Brněnsko-rosické dráhy. Do roku 1996 se používala jen k nostalgickým účelům, tedy k návožům, výstavám a prezentacím. Pak se ještě několik let používala v běžném provozu, např. na nehodových vlcích či záskocích za motorové vozy, při napětových výlukách nebo služebních jízdách. Po vzniku DHV Lužná u Rakovníka v roce 2009 byla převedla do jeho stavu a od té doby slouží jen k muzejním účelům ČD.

Léčba praci

Doma je 1001 od roku 1999 v Brně Maloměřicích. Zde se o ni stará parta nadšenců, kteří ve svém volném čase tento stroj udržují v perfektním stavu. V roce 2019 měla tato lokomotiva velmi vážnou poruchu na spalovacím motoru, v podstatě už měla namále a nemusela vyjet vůbec. Nakonec tito fandové na stroji zamakali a „vykuryovali“ ji opět do provozního stavu. Za to jim patří velký dík, protože se můžeme opět těšit, až ji uvidíme někde na trati při nostalgické jízdě nebo při oslavách dalšího kulatého výročí této legendy.

Martin Urbánek

Foto Martin Ježek, Fotobanka ČD, Wikipedia



Jak je to s přezdívkami?

V průběhu mnoha let úspěšného provozu se pro tyto ikonické stroje vžila celá řada mnohdy humorných pojmenování. Zajímavé je, že v každém regionu, kde se v průběhu let objevily, je jiné. V Praze a středních Čechách je strojvedoucí nazývají Zamračené podle profilu střešky pod horním reflektorem, díky čemuž stroj vypadá, jako kdyby se mračil. Tato pojmenování byla typická také pro východočeská depa a (údajně - nepotvrzeno) i depa na Vysočině. Na jižní Moravě jim

říkají Bardotky, protože zkosené čelo lokomotivy připomíná, zejména při pohledu z boku, špičaté poprsí herečky Brigitte Bardotové. Na Liberecku a v severních Čechách to byly Mračouni, na Olomoucku a v oblasti Jeseníků pak Berty. Slovem Hondy se označovaly v depu Ostrava. Působením v jižních Čechách si tamější lokomotivy vysloužily přezdívku Ceckatá (Cecula), která je typická i pro část jižní Moravy. V jihozápadní části republiky to pak byly Barči nebo Baruny.

Jak udělat jednoduché věci složitými: Zastávka Praha - Kačerov

Ve čtvrtek 9. května 1974 byl zahájen první úsek metra trasy C mezi stanicemi Kačerov - Sokolovská (dnes Florenc). Za stanici Kačerov bylo první depo a nezbytná kolejová spojka do ŽST Praha-Krč pro návoz jednak vlaků, jednak údržbové kolejové techniky DP Metro.

Metro bylo budované podle sovětského vzoru s cílem plnit „úkolů dálkové dopravy“, jenže podle pražských hlávek mělo vyřešit i „místní dopravu“. Po zprovoznění dalších tras tak byla v centru zlikvidována řada tramvajových tratí plnící onu „místní dopravu“. Kam se tedy dřív člověk dostal TRAM za nějakých 10 minut, musel cestovat metrem jednou tak dlouho, nebo jít pěšky, což bylo nejrychlejší... Tramvaji desetiletí obsluhované hlavní nádraží se stalo tramvaji nedostupné, pokud pomineme trať ze Žižkova se zastávkou v Bolzanově ulici se vzdáleností nejmeně 5 minut. Byla zlikvidována tramvajová trať na Kačerov - lokalita byla přece obsluhována dálkovým metrem.

Ideální možnost

Na Kačerově trasa metra nadjezdem křížuje železniční trať z Vršovic do Vraného nad Vltavou - Čerčan / Dobříše. Nabízela se ideální možnost vybudovat na Kačerově rovněž železniční zastávku navazující na metro přímo na nástupiště.

Tehdy „řádily“ na trati vršovické

Bardotky s dvounápravovými „Rybáky“, souprava měla zpravidla 7 vozů, některé páteční / nedělní vlaky jezdily zdvojené. Vozebně Bardotkami depu pod Bohdalem o víkendech vypomáhalo libeňské depo, jinak nasazující převážně M 262.0 z Libně i Čerčan, ale rovněž M 296.1. Cestující by nemuseli jezdit do Braníka, odkud jich jezdila většina... Ulevilo by se páteční tramvajové dopravě. Chtělo to ale pokladnu a novou relaci lepenkových jízdenek.

Pod rozlišovací schopnosti

K otevření zastávky došlo se zpožděním 40 let (celkem 14 829 dnů) dne 14. prosince 2014, kdy byla v souvislosti se změnou GVD 2014/2015 zprovozněna nová zastávka Praha-Kačerov v km 3,425 trati Vršovice - Modřany (původní trať) - ovšem bez pokladny, v rámci změn dopravy zbytečné.

Je to bohužel dílo poněkud „zprzněné“. Jednostranné nástupiště délky 150 metrů totiž neumožňovalo zastavení - z provozních důvodů mimo Smíchov odkloněných - osobních vlaků vedených dvojicí EJ 471 dlouhé 158,4

metru. Budovat delší nástupiště právě pro případy odklonů a umožnění přestupu cestujících z odkloněných vlaků na metro, to bylo pod rozlišovací schopnosti tehdejší SŽDC. Objednatel pražské dopravy, případně dopravce do toho „kecat“ nemohl. Pro tehdy jezdící „krátké“ vlaky bylo nástupiště dlouhé 150 m dostatečné. Provozní odklony jsou přece podle logiky SŽDC „mimořádnost s níž nelze počítat.“ Celkové náklady projektu činily 50 698 239 Kč. Původně se v tisku psalo o „pouhých“ 17 milionech.

Stačilo pět metrů

Doba pokročila (hlavně chátrání mostu pod Výšehradem) a tak musela chtít nechtít i pod tlakem „nákladních dopravců“ Správa železnic začít řešit „Most Intelligence“ (trať mezi Radotínem a Krč s návazností na trať do Zahradního Města / Malešic a Hostivaře).

Po desetiletích došlo k rekonstrukci kolejového svrhu, na most se dostala s desítkami let zpoždění druhá traťová kolej pokračující až do Krče.

Součástí rekonstrukce byla rovněž

rekonstrukce zastávky Kačerov. V roce 2024 byla na několik měsíců mimo provoz. V rámci zdvojkolejnění trati z Radotína a přestavby zastávky Kačerov vznikl „obvod Spořilov“ patřící pod ŽST Praha-Krč. Původní jednostranné nástupiště „pod svahem“, dostupné po schodech nebo rampou pro osoby se sníženou pohyblivostí, bylo zrušeno, v jeho poloze vede kolej 102 - pokračování traťové koleje z Vršovic. Nově bylo vybudováno ostrovní nástupiště délky 235 metrů, leč v původně se uvažovalo „jen“ o 220 metrech, nicméně tři spojené EJ 471 mají na délku 237,6 metru. Proč nemohlo být alespoň o 5 metrů delší to je záhadou. Předpokládané náklady stavby dle údajů SŽ - 2 637 358 914 Kč

Z jednotek desítky minut

Vlaky od Krče do Vršovic jedou po koleji číslo 101, která pokračuje směr Zahradní Město. „Obvod Spořilov“ je stavebně připraven pro budoucí druhou traťovou kolej do Zahradního Města. Ostrovní nástupiště je přístupné od metra po schodišti i po lávce k výtahu, pro osoby se sníženou pohyblivostí není v „katakombách“ metra do vestibulu bezbariérový přístup. Pro ně je přístup

do vestibulu pouze přes povrchovou komunikaci. Výtahová šachta je umělecky pokreslena kačery s vtipnými láškami. Do provozu byla zastávka uvedena 24. října 2024 současně se zahájením provozu na „Mostě Intelligence“.

Nicméně rozum zůstává stát nad skutečností, že z důvodu bídného stavu mostu pod Výšehradem jsou od loňského 15. prosince trvale vedeny „Západní a Bavorské expresy“ z Radotína odklonem přes Krč, nicméně v zastávce Kačerov (s možností přímého přestupu na metro), tyto vlaky ani v jednom směru jízdy nezastavují... (nota bene ve Vršovicích). Cestující do lokality Jižního města obsluhovaného MHD BUS je provezen zastávkou Kačerov (např. EČ 353 v 12.15) na hlavní nádraží – (jízda 7 minut), aby se metrem v úžasných 12.42 vrátil na nástupiště metra Kačerov a pokračoval z terminálu BUS...

Nad myšlenkovými pochody zaměstnanců objednavatele dálkové dopravy = MD člověk žasne. Masivními investicemi do zvýšení rychlosti se zkrátí cestovní doba vlaku o jednotky minut, nezastavením na minutu (+ přírůstek na zastavení a rozjezd) se prodlouží zákazníkovi cesta o desítky minut...

Miroslav Zikmund

Společenská rubrika



Dovolujeme si touto cestou popřát a poděkovat za vykonanou práci kolegům strojvedoucím **Josefu Rumpíkovi, Pavlu Plhalovi, Miroslavu Rybovi, Antonínu Rybárovi, Miroslavu Kaňovi, Antonínu Müllerovi, Josefu Smejkalovi** a vedoucímu strojmistrovi **Jiřímu Minaříkovi** u příležitosti odchodu do důchodu v roce 2024. Jménem FS Brno dolní, strojmistrů a strojvedoucích přejeme pevné zdraví a štěstí. Na snímku rozlučková jízda Pepy Smejkal a Jirky Minaříka z Brna do Lipové Lázně.



Dne 13. ledna jsme do stanice Důchod vypravili další naše dva kolegy pana **Vladimíra Válka** a pana **Zbyňka Szebestu**. I těmto kolegům přejeme do dalších let hlavně pevné zdraví a štěstí. Kolegové PP Bohumín.

V měsíci lednu oslavili významné životní jubileum a to rovných 60 let pánové **Radoslav Felčíř** strojvedoucí ČD a **Klimek Zdeněk** strojvedoucí ČDC. Oběma jubileantům přejeme pevné zdraví a ještě hodně pracovních úspěchů. Výbor ZO Valašské Meziříčí a ostatní členové.

Dne 8. února oslavil svou první padesátku strojvedoucí ČD pan **Petr Kreszan**. K tomuto významnému výročí Ti Petře přejeme hodně zdraví, štěstí a pohody nejen doma, ale i při řízení push pullu. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek Místek.

Dne 8. února oslavil své kulaté 60. narozeniny kolega **Jiří Pojar**. Výbor ZO FS Liberec, všichni členové a seniorekлуб mu přejí hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti!

Dne 13. února oslavil své 60. narozeniny kolega **Jiří Láta**, strojvedoucí ČD a člen ZO FS Brno dolní. Do dalších let přejeme Jirkovi hodně štěstí, pevné zdraví a celkové pohody. Kamarádi z Brna.

Dne 14. února oslavil své 50. narozeniny kolega **Tomáš Šolar**. K jubileu srdečně blahopřejeme a do mnoha dalších let přejeme hodně štěstí, pevné zdraví, mnoho životního optimismu a radosti. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.

Dne 17. února oslavil 70. narozeniny pan **Zdeněk Keltner** a dne 21. února pan **Milan Kmoch**. Hodně štěstí a pevné zdraví přejí výbor ZO FS Nymburk.

Dne 19. února oslavil své 85. narozeniny bývalý oblastní zástupce Pražské oblasti FSCR **Milan Just**, který byl v bouřlivých letech 1968 a 1969 též významným členem legendární Federace lokomotivních čet. Milane, srdečně Ti blahopřejeme k tomuto výročí jménem všech členů FSCR a do dalších let potom přejeme hodně zdraví, štěstí, osobní pohody a ať Ti vše vychází. Ad multos annos – na mnohá léta.

Dne 20. února se dožil 80. let **Pavel Mlejnek** bývalý strojvedoucí a člen ZO FS Telč. Vše nejlepší do dalších let mu přejí spolupracovníci a kamarádi.

Dne 23. února oslavil své 60. narozeniny kolega **Josef Vosyka**. Blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, zdraví a mnoho radosti. Výbor ZO Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.

Dne 5. března oslaví pětasedmdesátiny **Jaroslav Makrlík** ze ZO 088 Ústí nad Labem. Vše nejlepší!

Dne 5. března oslaví šedesátiny

Miroslav Kubica ze ZO 107 Ostrava Cargo. Blahopřejeme!

Dne 6. března oslaví své 60. narozeniny strojmistr a člen ZO FS Brno dolní **Petr Točev**. Do dalších let přejeme Petrovi hodně štěstí, pevné zdraví a celkové pohody. Kolegové strojmistrů a strojvedoucích z Brna.

Dne 7. března oslaví 80 let kolega **František Talavašek**, 13. března své pětasedmdesátiny kolega **Josef Kříž** a 23. března kolega **Jan Hašek**. Vše nejlepší, hlavně hodně zdraví, štěstí a dobré pohody jim přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

Skvělý kolega a výborný kamarád, milovník života a všeho krásného co k němu patří, **Jirka Tejkl** oslaví 8. března šedesáté narozeniny. Jirka po maturitě na šumperské průmyslovce na čas zamířil na Elektroúsek Olomouc, OTV

Loňská výročí

Následující výročí se týkají roku 2024, kvůli technickému nedopatření je publikujeme až nyní. Dne 8. února oslavil šedesátiny strojvedoucí Ing. Petr Skopal, 22. února loňského roku oslavil padesátiny strojvedoucí pán **Rostislav Kohut**, 17. května oslavil půlstoletí strojvedoucí pán **Miroslav Želázko**. Všem těmto oslavencům přejeme hodně zdraví, štěstí, lásky a životní pohody a omlouváme se za zpoždění.

Loňského 17. prosince oslavil padesátiny pokladník naší ZO a strojvedoucí ČD **Jan Podoba**. Honzovi přejeme hodně zdraví, štěstí, lásky a životní pohody.

Loni oslavili svá významná výročí členové důchodci naší ZO FS

Grygov, mezi trolejáře. Po absolvování vojny a přestěhování do Šumperka se stává pomocníkem strojvůdce a krátce na to již sám usedá za kontrolér motorových lokomotiv a vozů.

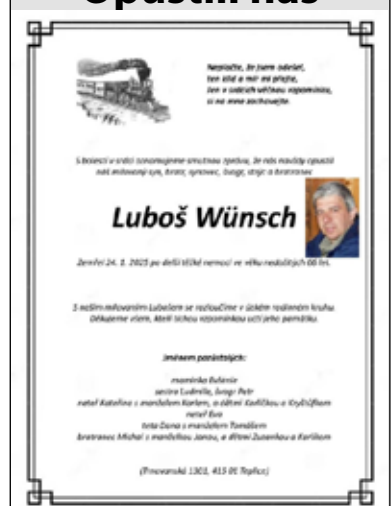
Těm zůstává věrný až do současnosti, stejně jako tratím na Šumpersku a Jeseníku. Jirka je pro nás v Šumperku také neodmyslitelné spojení s obětavou a trpělivou prací ve výboru ZO FS, které věnoval na různých pozicích 25 let života. Juro, přejeme Ti do dalších let především pevné zdraví, hodně štěstí a také nezbytného klidu v práci i osobním životě. Užij si dále života plnými doušky. Ať tě stále baví objevování krás řeckých ostrovů, nebo jen tak sedni na kolo a toulej se krajinou jak to máš rád. Zkrátka vše dobré do dalších let Ti srdečně přejí výbor ZO FS Šumperk a všichni kolegové a kamarádi.

Dne 13. března oslaví 75. narozeniny bývalý pražský strojvůdce pan **Václav Musil**. Toto výročí s ním rádi oslaví kolegové a kamarádi z Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem, jehož je členem a popřejí mu všedobré, hlavně zdraví a pohodu.

Dne 20. března oslaví pětasedmdesátiny **Stanislav Janáček** ze ZO FSCR Čerčany. Přejeme hodně zdraví!

Dne 24. března slaví 60. narozeniny, kolega **Ing. Michal Věříš**. Srdečně blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně štěstí, pevné zdraví, mnoho životního optimismu a radosti. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.

Opustili nás



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscrcz. Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 725 926 633. E-mail: zajmystrojvudce@fscrcz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

