

Nové soupravy ComfortJet

Celkem 180 nových vozů bude tvořit 20 devítivozových souprav ComfortJet. Díky jejich nasazení České dráhy vyřadí odpovídající počet starých vozů, které jsou ještě v provozu.

První soupravy ComfortJet svezou cestující v průběhu první poloviny příštího roku. V současnosti již probíhají potřebné testy nutné pro schválení provozu. Soupravy vznikají v konsorciu Siemens Mobility - Škoda Group. Skříň pro řídicí vozy vznikají ve vídeňském závodě společnosti Siemens a jejich finální dokončení probíhá v závodě v Mnichově Allachu. Tam vznikají také lokomotivy Siemens Vectron pro České dráhy.

Nové soupravy ComfortJet budou jezdit z Prahy do Ústí nad Labem a dále do Drážďan, Berlína a Hamburku a z Prahy přes Pardubice a Brno do Břeclavi a dál do Vídně, Grazu, Bratislavy nebo Budapešti.

Na snímcích se představuje první dokončený řídicí vůz jednotek ComfortJet.

Text a foto (peš)



Opět o odstraňování porostů u trati

Pozorně jsem si v čísle 11/2023 ZS přečetl tiskovou zprávu Správy železnic pod titulem SŽ odstraňovala zeleň. Zpráva uvádí, že v období vegetačního klidu, tedy v měsících listopad-březen, bylo pokáceno v přepočtu 489 826 vzrostlých stromů. Termín „přepočtený strom“ znamená, že strom s obvodem kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm od země je jeden strom. Strom s menším obvodem než 80 cm se počítá za polovinu stromu. Každých 10 metrů čtverečních souvislého porostu křoví = 1 strom. Podle tohoto vzorce lze usoudit, že ve skutečnosti počet vykáčených stromů ono číslo 489 826 překročil.

SŽ hospodaří na 9355 km tratí. Když odečteme délku tunelů a mostů, kde stromy nerostou, zbývá nám 9143 km. A tak nám i nejlevnější kalkulačka ukáže, že na 1 km trati bylo pokáceno více než 53 přepočtených stromů. Toto číslo je ovšem také nic neříkajícím teoretickým údajem. Na našich tratích je totiž řada úseků, kde široko daleko žádný strom neroste. A k tomu u kolejí zejména uzlových stanic také žádné stromy nerostou. Viz například žst. Praha hl. n., Praha - Masarykovo nádraží, Pardubice, Česká Třebová, Olomouc hl. n., Brno hl. n. a řada dalších. O tyto kilometry, které nám dosud žádná statistika nevyjadřuje, se ono číslo 9355 km tratí velmi podstatně sníží. Takže

s oním číslem 489 826 přepočtených pokácených stromů bychom měli být více než spokojeni...

Provozní realita je ovšem poněkud jiná. Písal jsem o ní na stránkách ZS již v dlouhé řadě článků. Letos v č. 10 a v č. 17. V oněch přepočtených pokácených stromech nejsou započítány stromy, které „pokácel“ vítr různé intenzity, nebo spadly do kolejiště za neprostého bezvětrí – například vlivem podmáčené okolní půdy. V čísle 10 ZS jsem v článku Nebezpečná procházka psal o pádu suchého stromu, na který najel EC 361 v traťovém úseku Beroun - Praha dne 1. května 2023. Kácení suchých stromů nepodléhá žádnému povolovacímu a ohlašovacímu režimu. Suché stromy se nemají v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí vůbec vyskytovat. Jenže ...! A v č. 17 ZS jsem v článku Děkujeme a vážení kolegove psal o dvaceti případech, kdy kolegové strojvůdci dokázali při větrném počasí zastavit před spadlými stromy. Takových případů je ovšem každý rok mnoho a mnoho desítek.

Ve večerních hodinách 3. října postihlo část území naší republiky pásmo bouřek. V železničním provozu se to projevilo čtyřmi střety vlaků se spadlými stromy a třemi pády stromů na trakční vedení. V devíti případech vlak bezpečně zastavil před spadlými

stromy. Věřme, že strojvedoucí těchto vlaků byli po zásluze odměněni.

Je zarážející, že k pádům stromů dochází opakovaně ve stejných traťových úsecích. Uvedu příklad: 9. srpna dopoledne na trati č. 225 v úseku Havlíčkův Brod - Šlapanov spadl strom na trakční vedení. Pád způsobil poškození trakční podpěry a troleje v délce 800 metrů. Provoz na této důležité trati byl přerušen do odpoledních hodin 11. srpna. Cestující si „užili“ náhradní autobusové dopravy. A onoho 3. října ve 22.30 hod. spadlý strom znovu přerušil dopravu mezi Havlíčkovým Brodem a Šlapanovem. Na internetových stránkách Českých drah to bylo zaznamenáno s mírnou ironií: „... opět spadlý strom po bouřce. Porušeno trakční vedení...“.

V úvodu jsem zmiňoval měsíce listopad až březen jako období vegetačního klidu. Po jeho ukončení se dovíme, kolik bylo pokáceno přepočtených stromů. Nic proti tomu. Věřnost má být o činnostech státních organizací informována. Zejména cestující, ale i dopravci v osobní i nákladní přepravě a jejich provozní personál by raději uvítali zprávy o tom, že při jarních a letních bouřkách nebyl zaznamenán žádný pád stromu na trakční vedení nebo před jedoucím vlakem. Velmi rád bych věřil tomu, že taková situace nikdy nastane.

Vladimír Selucký

Právní okénko Říjnové novinky (2)

Doručování písemností a uzavírání smluv elektronickými prostředky.

Nově byl od října 2023 zúžen okruh písemností, které jsou zaměstnavatel i zaměstnanec povinni doručovat do vlastních rukou. Jedná se o písemnosti související s ukončením pracovního poměru nebo DPP / DPC, tedy zejména výpověď, okamžitého zrušení, zrušení ve zkušební době a související písemnosti.

Velmi důležitá změna nastává ohledně povinnosti zaměstnavatele doručovat písemnosti zaměstnavateli prioritně na pracovišti, kdy nově doručování na pracovišti je postaveno na rovné doručování elektronickými prostředky a doručování na jiném místě.

Upraveny byly také pravidla pro doručování písemností do datových schránek. Nově zaměstnanec

i zaměstnavatel může doručovat písemnosti do datové schránky, ani by byl vyžadován souhlas druhé strany k takovému způsobu doručování. Stále platí, že jestliže se adresát nepřihlásí do datové schránky ve lhůtě 10 dnů ode dne dodání písemnosti do datové schránky, považuje se písemnost za doručenou posledním dnem této lhůty.

Zjednodušení doznalo doručování písemností prostřednictvím sítě nebo služby elektronických komunikací, kdy nebude vyžadován uznávaný elektronický podpis. Zaměstnavatel může tímto způsobem doručovat zaměstnanci písemnosti s účinky doručení „do vlastních rukou“ pouze v případě, že mu zaměstnanec k tomu udělil souhlas na samostatném písemném prohlášení.

Mgr. Štěpán Řiháček,
právník FSCR

Krátce

Miliardy na rozvoj české železnice

Evropská investiční banka (EIB) podepsala 23. října smlouvu s ministerstvem financí na poskytnutí úvěru ve výši 24 miliard korun na rozvoj železnice. Peníze půjdou na 40 projektů v letech 2023 až 2027. Tento úvěr je nejvyšší, jaký si kdy Česká republika u EIB vzala. Evropská investiční banka (EIB) to uvedla v tiskové zprávě. Peníze půjdou také například do oprav nádražních budov. Do železnice se budou peníze investovat prostřednictvím Správy železnic.

ČD obdržely cenu World Passenger Awards 2023

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec na světovém fóru World Passenger Festival 2023, které se konalo 4. a 5. října ve Vídni, prestižní cenu World Passenger Award 2023 v kategorii palubního servisu. Český národní dopravce uspěl mezi téměř čtyřmi desítkami nominovaných státních i privátních dopravců z celého světa, mezi kterými byly společnosti jako RegioJet, švýcarské SBB, rakouské ÖBB, francouzské SNCF, německé DB, britské GWR nebo LNER či americký Amtrak a japonské JR Central.

Online nákup jízdenek na zpožděné vlaky

V mobilní aplikaci Můj vlak a v e-shopu Českých drah dochází od 1. listopadu k důležitému vylepšení, které výrazně zjednoduší nákup jízdenek. Cestující si nově mohou zakoupit elektronickou jízdenku na zpožděné vlaky až do skutečného času jejich odjezdu. V souvislosti s touto změnou budou zároveň upravena pravidla pro vrácení jízdenek a odškodnění.

Nová mezistátní železniční linka

Ministerstvo dopravy ČR a České dráhy s ročním předstihem uzavřely deseti-letou smlouvu na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou na lince Ex 32 Praha - Pardubice - Lichkov státní hranice (- Polsko) pro období jízdního řádu 2025 až 2034. Tato dohoda představuje významný krok směrem k posílení mezistátního spojení a umožní spojit českou metropoli Prahu a východní Čechy s polskými městy Vratislav, Poznaň, Bydhošť, Gdaňsk a Gdynia.

Na nových úsecích koridorů na jih Čech se testovala rychlost 200 km/h

Na nedávno dokončených nových úsecích čtvrtého koridoru se v posledním říjnovém týdnu uskutečnily zkušební jízdy při rychlostech až 200 km/h. Jejich cílem bylo mimo jiné prověřit reálné chování mostních konstrukcí při jízdě vlaků nad 160 km/h. Zjištěné poznatky se vyhodnotí pro případné použití těchto konstrukcí na vysokorychlostních tratích, tedy i pro rychlosti přes 300 km/h. Zkoušky byly naplánovány tak, aby měly minimální vliv na jízdu pravidelných vlaků.

(vybráno ze zpráv čn, čd a sž)

Závody pákových drezín

Těmito řádky se ještě vracím do horkých prázdninových dní. V sobotu 26. srpna se v prostoru vlečky Česko-saské přístavy s. r. o. v Děčíně uskutečnil 12. ročník Mezinárodního mistrovství České republiky v jízdě pákových drezín. Pro úplnost - 11. ročník se v roce 2022 nekonal. Nikoli z důvodů „covidových“, nýbrž kvůli rekonstrukci železničního mostu mezi stanicemi Děčín východ dolní nádraží - Děčín Prostřední Žleb, přilehlého tunelu a trati. „Závodní“ kolej totiž vede pod mostem.

Délka závodu činí 10 km, jezdí se na úseku dlouhém 1,67 km projížděným tam a zpět celkem třikrát. Tým tvoří šestice soutěžících, kteří se průběžně, zhruba po 20-30 vteřinách, posunují ve směru hodinových ručiček na další pozici. Během jízdy se každý musí stále, alespoň jednou rukou, držet buď páky nebo sloupku - jinak by totiž spadl. Hodně času se dá získat / ztratit na obrátce, zastavit se nesmí pomocí brzd, ale protipohybem páky, pak je nutné drezínu znovu rozpohybovat. K dispozici byly dvě drezíny, jedna závodní, druhá - záložní - sloužila také jako tréninková.

Vlaková četa není...

Dopravu účastníků, jak závodníků, tak diváků, zajišťoval formou sponzoringu dopravce KŽC Doprava s.r.o. MV 810.517 na trase Děčín hl.n. - Prostřední Žleb - Děčín východ dolní nádraží (Děčín Loubí) dvěma páry vlaků.

Rekonstrukce mostu zvýšila rychlost ze 30 na 40 km, pro některá vozidla až na 50. Při cestě do Děčína mi šéf akce za KŽC, jen tak mezi řeči, sdělil, že „vlaková četa KŽC není“ a tudíž tuto činnost budu dělat já, nad rámec člena soutěžního týmu KŽC ...

Terminologií současného zákona o dráhách - osobou odborně způsobilou

- jsem se stal před 50 lety, odbavit cestující úplně vytištěnými jízdenkami totiž dokáže absolvent základní školy, k tomu není potřeba žádná zvláštní kvalifikace. No a předhodit výhybku a dát návěst „přiblížit“, to člověk ani po 45 letech nezapomene. „Souhlasit ústně s odjezdem“, coby nástupci ústní návěsti „odjezd“, taky člověk i po letech zvládne.

Vestu výstražné barvy dle ČSN EN ISO 20471, předepsanou pro pohyb v provozované dopravní cestě, jsem v rámci profesní deformace v batůžku měl.

Na „Východě“ se přestavoval motorák z koleje číslo 1 (zastavení u nástupišť pro výstup a nástup) na kolej číslo 30 přes boletické zhlaví (a naopak). Na vlečku se odjížděl na „posun dovolen“, z vlečky se vjíždělo na návěst rychlost 40 a výstraha.

Historie se opakovala

Vdoběštudáckéhoštiplistikování,jsem byl jednou při minutovém pobytu R 525 v Zábřehu osloven výpravčím: komando v Přerově se nechává tázat, zda bych byl ochoten pokračovat z Olomouce dále jako vlakový manipulát, neb nikoho nemají. O pracovní náplni jsem měl mlhavě ponětí pouze z četby tehdejšího předpisu KC I. Ale

všechno je jednou poprvé, nějak si poradí. A tak jsem řekl ano.

Ve služebním voze jsem dostal asi patnáctiminutový kurz, převzal zboží a bylo vymalováno. Odměnou bylo „dokopání“ ke zkoušce „průvodčí nákladních vlaků“, která komandu umožnila použít mne i jinak. A neměl jsem důvod litovat, posunovací praxe na manipuláku se později hodila.

Problém po prvním vlaku

Jízdy vlaků (posunu) kříží v Loubi „závodní“ kolej, tudíž je lze uskutečnit pouze když se nezavodí, resp. v okamžiku kdy dvě „klíčové výhybky“ uvolní drezína při jízdě zpět ve třetím kole. Trať je obsazená kolem 25 minut. Pak je cca 5 minut na přehodzení dvou výhybek, přestavení motoráku a vrácení výhybek do „závodní polohy“. Než drezína dojezdí do cíle je závodní kolej opět volná. Ve „dvou“ se to skutečně urychlilo, urychlovacích následků“. Volnost „závodní koleje“ hlásí strojvedoucí mobilem.

Při jízdě prvního vlaku 91180 nastal problém. Na dvou místech ležely na rampě u manipulační koleje předměty zasahující do průjezdného průřezu. První překážku se podařilo poměrně rychle odstranit, s nařezanou masivní kulatinou to bylo „ve dvou“ neproveditelné.



„Problém“ následně vyřešil jeden ze soutěžních týmů. Manipulační kolej sloužila též jako drezínová rozsvičovací kolej a motorák stojící uprostřed koleje překážel. Šestici zdatných soutěžících kulatina vzdorovat nedokázala. Motorák se posunul „do šturcu“ a mohlo se trénovat. Před jízdou vlaku se drezína odstavila.

Veslaři a 65 +

Závodit se začalo zhruba s půlhodinovým zpožděním - problémy s časomírou. Následkem bylo zrušení prvního „posunu“ na „Východ“, protože bychom nestihli odjezd 91181 vlaku „do Podmokel“ s následným garantovaným odjezdem vlaku 91182 „z Podmokel“ ve 12:54 do Loubí. Odpolední „posun“ měl zhruba půlhodinové zpoždění „z důvodu“ obsazení trati závodníky.

Vlak 91183 (všechny vlaky byly

uvedeny v celostátním informačním systému IDOS) odjížděl se zpožděním cca 40 minut, po skončení závodů a vyhlášení výsledků. V Děčíně hl. n. byl zachován přestup na R 693 do Prahy. I když mezi vítězným týmem (bývalí veslaři) a posledním (tým KŽC s věkově nejstaršími závodníky 65+) byl rozdíl téměř 11 minut, o třetím místě rozhodovaly pouze tři vteřiny, o druhém a třetím místě vteřin sedm. Časomíra měří setiny.

Navzdory varování meteorologů týkajícího se silných dešťů, počasí v Děčíně přálo. Ráno před závody sice sprchlo, přes však den „přiměřeně“ svítilo sluníčko ... O občerstvení soutěžících i diváků bylo postaráno, nejen děti si mohly vyzkoušet střelbu lukem do terče.

Miroslav Zikmund
Foto - pakove-dreziny.cz

Jak ČSD přešly na unikátní, neopakující se číslo vlaku Opomenuté výročí

Při psaní jiného příspěvku jsem si – s několikaměsíčním zpožděním – uvědomil, že letos uplynulo, téměř neuvěřitelných, 50 let od jedné zásadní provozní změny v rámci někdejších ČSD. Noc ze soboty druhého na neděli třetího června 1973 byla takzvanou přechodovou nocí, při níž se měnil grafikon vlakové dopravy. Na rozdíl od těch předchozích nebo následujících přechodových nocí jej provázelo přečíslování všech vlaků, jednak osobní, jednak nákladní dopravy.

Úderem půlnoci dostaly vlaky odjíždějící před půlnocí podle „starých“ čísel označení nové. ČSD tak přešly na unikátní, neopakující se číslo vlaku. Na rozdíl od dálkové dopravy, v níž se čísla vlaků neopakovala, u osobních vlaků se jedno a totéž číslo v síti ČSD opakovalo několikrát. Každá dráha (v rámci tehdejšího organizačního uspořádání – Východní, Střední, Jihozápadní, Severozápadní dráha) si osobní vlaky jedoucí v rámci dráhy nebo sousedních drah číslovala každá dráha samostatně, našly se i případy, kdy jedno a totéž číslo dostalo na různých tratích více vlaků v rámci jedné dráhy.

Také nákladní vlaky

Obecně se změnilo číslování liché na sudé a naopak. Vlaky „na východ a jih“ měly čísla lichá, „na západ a sever“ čísla sudá. U některých dálkových vlaků se musela čísla lomít, později se od lomení čísel upustilo. Například „bezejmenný“ R 34 Praha – Medzilaborce (publikování hantýrkového pojmenování by mohlo být považováno za rasismus) změnil úderem půlnoci číslo na 527. Za předpokladu včasné jízdy pravděpodobně mezi Valašskou Polankou a Horní Lidčí. Jméno Laborec dostal a přesun do kategorie Ex nastal o rok později 25. května 1974.

Kupříkladu Ostravan Ex 5,6 dostal číslo 104,105, Slovenská strela Ex 15,16 jezdila pod číslem 172 a 173. Obdobně se číslovaly nákladní vlaky. Nové číslování zavedlo jednotné pětimístné číslo, z něhož se dala vyčíst kategorie vlaku, výchozí a cílový – tehdejší – provozní oddíl.

Nákladní expresy Nex číselná řada 4XXXX, tzv. rychloběžky – nákladní vlaky, mimo jiné i pro přepravu spěšninových vozů – měly číselnou řadu 5XXXX (např. vlak Praha Vršovice – České Budějovice Rn 56719, v opačném směru Rn 58518 (v úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí s přepravou cestujících)), Pn vlaky čísla 6XXXX, lokomotivní vlaky číslo 7XXXX, manipulační 8XXXX, přestavovací vlaky – přetahy v železničních uzlech – 9XXXX. Pamatuji přetahy z Hlavního nádraží v Praze na Vítkov (pomocné odstavě kolejiště) 96831 / 96830.

Duplicitní čísla

Nicméně „chybička“ do unikátních čísel se přece jen vloudila. V Sešitových jízdních rádech zvláštních vlaků 150, 350, 550, 750 (až na výjimky neuváděných ve veřejném kursbuchu) se v několika případech objevila duplicitní čísla vlaků shodná s pětimístnými čísly osobních vlaků na „lokálkách“.

Na kolejích se také objevila nová kategorie tzv. ubytovacích vlaků (UBYS) sestavených pouze

z ubytovacích vozů – lůžkové a lehátkové vozy. Jednalo se o vlaky 128 / 129 Hornád z Košic do Prahy (naopak) a 178 / 179 Devín z Bratislavy do Prahy (a naopak). Na Hornádech jsem jako študák štiplítkoval, nicméně na tyto vlaky nevzpomínám rád, byly nesmírně nudné, například na rozdíl od vlaku 526 z Medzilaborců do Prahy, na němž jsem měl taky „to potěšení“, tam byla zábava.

Revizoři oživením

Pro mnohé může být téměř sedmihodinové nicnedělání lákavé, nicméně nikoli v noci, kdy má člověk sklon k usnutí. Kontrola jízdenek se provedla po odjezdu vlaku z Prahy, průvodci vozů měli jízdenky připraveny, tak to člověk rutinně „odevkal“ do Kolína. A co dál ??? Nástup tu a tam..., poslední nástup v lepším případě v Olomouci...

V opačném směru formální kontrola za Žilinou, občas Ostrava – Vítkovice.

Ve starých Backách (Tatra Smíchov) bylo malinké služební kupátko s mizerným osvětlením, takže ani si tam člověk nemohl čist. V novějších vozech (Bautzen) kupátko nebylo, v některých vozech se dalo sedět na sklopné sedačce na chodbičce... Oživením byl nástup revizorů pátrajících po nekalostech ze strany průvodců vozů...

Noční pauza a její následky

U vlaků do Bratislavy byl zásadní problém s relativně krátkou trasou. Slovenská strela zvládala cestu za zhruba 5,20 hodiny (včetně přepřahu v Hoře Kutné), což bylo pro spací vlak málo. Oba Devíny byly nataženy na zhruba 8,30 hodiny. Jízdní doby z Kolína do Brna odpovídaly jízdním dobám Pn vlaků (65 km/h), nicméně stanovená rychlost byla „jako u ostatních Ex/R“, výsledkem čehož byl před Brnem náskok cca 120 minut, který

byl odbyt pobyt v Králově Poli u prvního nástupiště. Pravda, noční pauza byla fajn, nicméně... i cestující ve spacích vozech pociťovali běžnou vyprazdňovací potřebu a „díky“ záchodům „ve stanicích nelze“ podle toho také kolej vypadala.

V opačném směru to vypadalo lépe, pobyt v dopravních důvodech byly stanoveny v Sekulích a Hrušovanech u Brna. V praxi se ovšem došlo do Břeclavi s náskokem a odjíždělo se

zpožděním tak, aby se z Hrušovan jelo na čas. Koleje v Břeclavi zůstaly prosty vyprazdňování útroby cestujících. V Břeclavi totiž existovala bezvadná nádražká kantýna s nepřetržitým provozem (podobnou pamatuji v Chomutově) – přístupná i veřejnosti, s bohatou nabídkou nočního občerstvení, včetně teplé uzenniny. Až výpravčí usoudil, že by bylo vhodné pokračovat v jízdě, přišel noční sedánek ukončit...

Konec ubytovacích vlaků

Od roku 1978 se začalo s Devínem experimentovat, aby se trasa prodloužila. Odklon přes Veselí nad Moravou a Myjavu, od roku 1985 přes Přerov

- Veselí nad Moravou, 1986 opět přes Brno, 1991 přes Púchov.

„Nudící se“ průvodci byli zrušeni, resp. průvodci JLV nafasovali svazky doplatkových jízdenek K4106 a případně nastupující cestující bez jízdenek sami ve vlaku odbavili. Konec konců mezi sepsáním lehátkového / lůžkového listku a doplatkové jízdenky není technicky rozdíl. Odkývat návštěv „pohotovosti k odjezdu“ se také naučili...

Zánikem společného státu skončily 22. května 1993 i oba ubytovací vlaky, ku škodě cestujících.

Miroslav Zikmund
Foto Martin Ježek



Ještě k článku Proč jedete tak pomalu? z květnových Zájmů strojevodce Co se vleče, neuteče!

Následujícími řádky se chci vrátit k článku Proč jedete tak pomalu? z čísla 9 Zájmů strojevodce ze dne 15. května 2023. Autor, zkušený strojevodce, mimo jiné poukazuje na to, že u vlaku EC 281 Metropolitan z Prahy do Budapešti je v odklonové trase v traťovém úseku Říkonín – Tišnov stanovena maximální rychlost 115 km/h, i když rychlostník dovoluje rychlost 120 km/h.

Správa železnic ve vyjádření k článku otřeseném ve stejném čísle ZS uvádí, že tabulky brzdících procent dané vyhláškou č. 173/1995 Sb. – Dopravního řádu drah, dovoluje při rozhodném spádu 18 promile, který v tomto úseku je, max. rychlost 115 km/h., neboť vyšší rychlost není legálně možná. Rychlostník zde byl umístěn proto, že trať pro tuto rychlost vyhovuje, ale čeká se na doplnění tabulek brzdících procent na tuto rychlost.

Vyhláška byla novelizována

Ano, vyhláška č. 173/1995 Sb. v tabulce I. 10 b uvádí pro rozhodný spád 18 promile potřebu dosažení 116 brzdících procent a max. rychlost 115 km/h. Pro vyšší rychlost nejsou brzdící procenta uvedena, tedy opravdu není legálně možná. Tato tabulka s uvedenou hodnotou je ve vyhlášce již od jejího vydání dne 22. června 1995, kdy

uváděla údaje do rychlosti 150 km/h.

V průběhu následujících let byla vyhláška několikrát novelizována a to např. vyhláškou č. 242/1996 Sb., vyhl. č. 174/2000 Sb., kdy byla tabulka brzdících procent doplněna pro rychlost 160 km/h., vyhl. č. 133/2003 Sb., vyhl. č. 57/2013 Sb., vyhl. č. 7/2015 Sb., kdy bylo zavedeno používání koeficientu kappa, vyhl. č. 253/2015 Sb. Vyhl. č. 78/2017 Sb., která mimo jiné obsahovala opravu chyb v hodnotách brzdových procent, vyhl. 47/2018 Sb. a vyhláškou č. 229/2022 Sb.

Neblyská se

Vyhláška č. 173/1995 Sb. – Dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, tedy novel uvedených v předchozím odstavci, je platný, a tudíž závazný předpis pro všechny provozovatele dráhy a pro všechny dopravce působící na území České republiky. Co z toho

vyplývá? Že zmíněný rychlostník dovolující rychlost 120 km/h neměl být ve výše zmíněném traťovém úseku vůbec umístěn. Řečeno jinak: Byl umístěn v rozporu s právními předpisy!

Dne 10. dubna 2002 se uskutečnila na trati Břeclav – Brno, v úseku Břeclav – Vranovice za mimořádných bezpečnostních opatření zkouška české železniční infrastruktury na rychlost 200 km/h. Trakční vedení i svršek a související zařízení na tuto rychlost plně vyhovovala. Naivně jsem se domníval, že i na naší železnici se „blýská na lepší časy“.

Jenže ono „blýskání“ není ani po uplynutí dvou desetiletí patrné. Na trati Břeclav – Brno (59 km) nadále překáží čtyři úrovně křížení: P6794 přechod v žst. Podivín, P6795 přechod na silnici III/4203, P6796 přechod v žst. Vranovice a P6797 přechod na silnici III/15281 na ul. Moravanská v Brně.

Na trati Břeclav – Přerov (100 km) je to 28 úrovně křížení. Podobný stav je i na dalších tratích vhodných pro rychlost až 200 km/h.

Komické vyjádření

Ale vraťme se k vyjádření SŽ zmíněném v úvodu článku. Tiskový mluvčí SŽ uvádí, že „... V současnosti ale běží na Správě železnic výzkumný úkol ROZŠÍŘENÍ TABULEK BRZDÍCÍCH PROCENT s cílem rozšířit stávající tabulky do vyšších rychlostí... Jakmile budou stanoveny nové hodnoty a ověřena jejich bezpečnost, budou předloženy Ministerstvu dopravy ke schválení...“

Nemohu jinak než konstatovat, že sdělení tiskového mluvčího SŽ působí poněkud komicky. Již v původní variantě vyhlášky č. 173/1995 Sb. se hovoří o rychlosti vyšší než 200 km/h. Viz příloha č. 3, bod č. 13. Text tohoto bodu byl později novelizací vyhláškou č. 57/2013 Sb., ovšem stále hovoří o rychlosti vyšší než 200 km/h. V této souvislosti ovšem musím pro úplnost poukázat na § 3a zákona o dráhách, kde

je stanoveno, že dráha pro rychlost do 200 km/h je dráha konvenční a dráha vybavená pro rychlost drážních vozidel nad 200 km/h je dráha vysokorychlostní.

Snad každému, alespoň z řad železničářů, je známo, že po našich kolejích již jezdí hnací i tažená vozidla konstruovaná pro rychlost vyšší než 200 km/h. Možné využití rychlosti nad 200 km/h je sice dosti vzdáleno. O to víc je však zarážející, že od roku 2002, kdy se potvrdilo, že drážní infrastruktura alespoň na některých tratích vyhovuje pro rychlost 200 km/h, teprve v roce 2023 řešíme výzkumný úkol, který mimo jiné určí brzdící procenta pro rychlost 120 km/h na spádu 18 promile. Tuto úvahu jsem nazval, Co se vleče, neuteče. V popisované záležitosti to platí dvojnásob. Na stránkách Zájmů strojevodce si rád přečtu informaci Správy železnic o tom, kdy bude výše zmíněný výzkumný úkol dokončen a kdy je předpoklad doplnění tabulek brzdících procent v příloze vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Vladimír Selucký

Deset let na literární trati

Již deset roků se v měsíci říjnu pravidelně scházejí autoři píšící o železnici na křtu knih Literátů na trati.

Ani letos tomu nebylo jinak. Sousoší Nikolase Wintona vítalo společně s písničkami Rehečského kvarteta příchozí autoři, kteří letos naplnili Vládní salonek na pražském Hlavním (Wilsonově) nádraží do posledního místa a někteří se do slavnostních prostor ani nevešli. Přivítání to bylo více než symbolické, protože jeden z akordeonistů – Pavel Koren – přijel až z daleké „Svaté země“.

Akci zahájil František Tylšar minutou ticha za autory, kteří od minulého

křtu svoji literární pouť ukončili. Jmenoval Václava Rubeše, spoluzakladatele tradice Literátů na trati, básníka Jaroslava Schnercha, ale připomněl i nevinné oběti válek na Ukrajině a v Izraeli...

Následovalo přivítání přítomných a poděkování všem, kteří svým dílem ke vzniku tří nových knih přispěli. Ať už jako partneři projektu mediální, odborní, odboroví či samotní autoři.

„Věřili byste tomu, že za deset roků jsme vydali 16 knih, ve kterých byly

otištěny příspěvky od 938 autorů?“ uvedl krátce statistiku projektu jeho zakladatel tvůrce. Jen letos to bylo 68 autorů v knize prózy s názvem Literátů na trati X aneb Příběhy železné dráhy, 53 autorů poezie v knize Literátů na trati X aneb Poezie železné dráhy a k tomu ještě 52 dalších básníků v almanachu Poezie 2023 aneb Řeky slov. Nejmladším autorem je Szofie Kusnir z Ukrajiny, narodila se v roce 2013 a její verše si můžeme přečíst v obou jazycích.

Po přečtení seznamu autorů a krátkých ukázkách následoval krátký proslav Štěpána Lva, místopředsedy Odborového sdružení železničářů. Vyjádřil radost z toho, že píšeme a popřál projektu do budoucna spoustu dalších nápadů i nových autorů. V podobném duchu se nesly i krátké proslavy Ladislava Vokouna, prezidenta ČZS FISAIC a výkonné tajemnice ČZS FISAIC Jarmily Šmerhové.

Tři knihy byly pokřtěny kapkami pěnového moku z rukou tří sudíček. Kmotrem Příběhů železné dráhy se stal Štěpán Lev, Poezii železné dráhy pokřtil Ladislav Vokoun a Poezii 2023 přední český básník Jiří Žáček.

Následovala společná fotografie přítomných, a pak již volná zábava při písničkách skupiny JEDETO a při občerstvení, které zajistilo Odborové sdružení železničářů prostřednictvím FISAICu. V průběhu diskuzí a rozhovorů bylo podepsáno mnoho knih, byla navázána nová přátelství, objektivní fotoaparátů i mobilních telefonů byly nepřetržitě v akci.

Děkujeme všem, kdo se na přípravě a průběhu akce podíleli. Zaslouží si opravdu dlouhý potlesk, který rovněž v sále zazněl. Věřím, že se zase za rok sejdem v plném počtu. Své příspěvky do knih roku 2024 můžete posílat již nyní. Podrobné zadání naleznete na blogu Obce spisovatelů: <https://obcespisovatelu.blogspot.com> nebo jejího Jihočeského klubu: <http://jekos.blogspot.com>.

Fanda © Tylšar, foto archiv auora

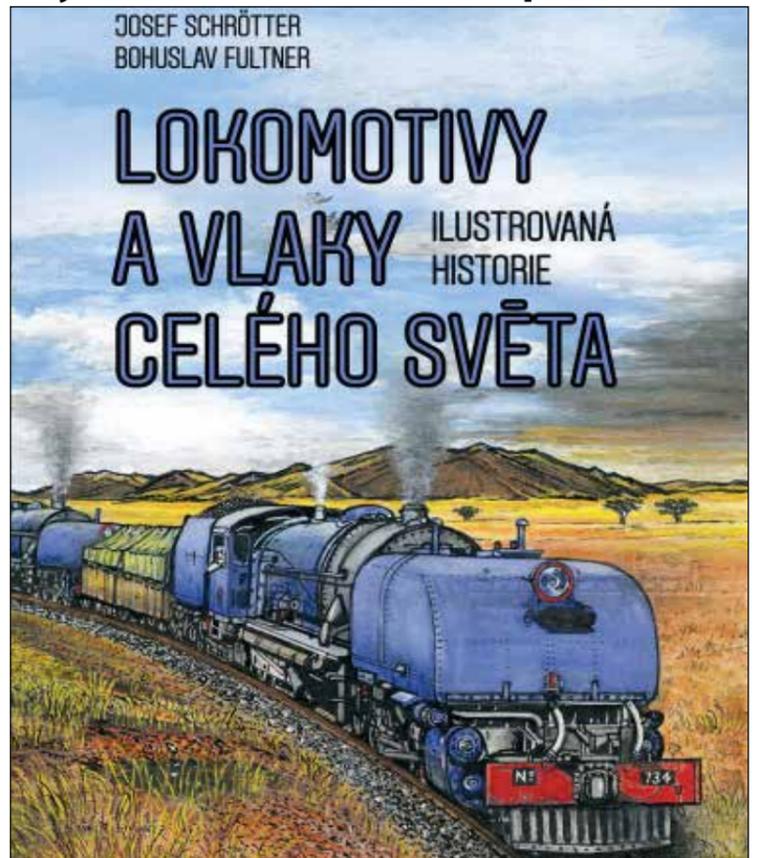


Sdružení Literátů na trati na peróně pražského hlavního nádraží.



Křest knihy, na fotografii zleva Jarmila Šmerhová, František Tylšar, Jiří Žáček, Ladislav Vokoun a Štěpán Lev.

Vychází kniha našeho dopisovatele



Na knižní trh přišla 30. října již desátá kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner „Lokomotivy a vlaky celého světa“. Vydalo ji nakladatelství CPress Brno a je k dostání u všech dobrých knihkupců a v eshop@albatrosmedia.cz nebo www.albatrosmedia.cz.

Připravte se na nezapomenutelnou jízdu do historie železniční techniky. Tato obrazová encyklopedie vás provede úchvatným světem lokomotiv a vlaků od samých počátků až po žhavou současnost. Od prvních parních lokomotiv až po dnešní supervlaky, od Evropy až po Austrálii. Každá stránka

je nabitá informacemi o různých strojích, inovativních technických řešeních i funkčním designu – to vše v doprovodu jedinečných ilustrací.

Ať už jste fanoušek železnice, nebo výpravných publikací, tahle kniha je právě pro vás! V knize najdete parní lokomotivy, motorové lokomotivy a jednotky, elektrické lokomotivy a jednotky, vysokorychlostní vlaky, vlaky bez kol, speciální kolejová vozidla, proslulé vlaky a tratě, zajímavosti a železniční „NEJ“.

(red)

Společenská rubrika

Dne 26. srpna přivezl svůj poslední vlak před stanicí důchod náš kolega **Libor Franc**. Do vysněného důchodu mu přejí hodně zdraví a spokojenosti kolegové ze ZO FS Meziměstí.



prející hodně štěstí a ještě mnoho let, které stráví s námi.

Dne 23. listopadu odchází do předčasného důchodu kolega, dlouholetý člen a bývalý hospodář ZO FS Tanvald **Milan Holeček**. Členové výboru i základní organizace mu přejí do další životní etapy hodně štěstí, pevné zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

Přejeme za ZO Jablunkov vše nej, štěstí a zdraví ať se mu neunaví.

Dne 21. listopadu slaví své 70. narozeniny pan **Jiří Šebor**. Celý výbor ZO FS Nymburk a její členové mu

Dne 30. listopadu odchází do zaslouženého důchodu náš kolega **Miloslav Vybíral**. Přejeme mu klid, pohodu a pevné zdraví do dalších let. Kolegové z PP Rumburk.

Opustili nás

Dne 12. října 2023 zemřel ve věku 83 let **ing. Josef Novotný**, bývalý ředitel odboru lokomotivního hospodářství FMD, později odboru kolejových vozidel ÚŘ ČSD, GR ČD. Rozloučení se zesnulým proběhlo v úzkém rodinném kruhu.



Se smutkem oznamujeme, že nás 18. října 2023 po těžké nemoci navždy opustil člen FSCR ZO Trutnov, kolega strojívedce na penzi pan **Pavel Hůlek**. Po maturitě na SPŠŽ Česká Třebová v roce 1977 nastupuje do provozu trutnovského depa jako topič parních lokomotiv a po vojenské službě působí jako pomocník strojívedoucího motorové trakce. Na podzim roku 1983 se po složení předepsaných zkoušek stává strojívedcem motorové trakce, kteréžto profesi zůstává až na krátkou strojmistrovskou epizodu věrný až do svého odchodu do penze 2. ledna 2020. Dlouholetý turnusový důvěrník rychlíkové TS 771 patřil mezi vyhledávané školitele a mentory pro řadu 750.7 a mnoho kolegů na něho vzpomíná s úctou. Na věčnost odešel šikovný chlap, cyklista, lyžař a šachista. Foto z točení do penze na trutnovské točně 2. ledna 2023, stroj 754.030-5 (archiv Brutus) Kdo jste Pavla znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Brutus.



Vzpomínáme



In Memoriam

 Kaňok Josef 1950* 2022+	 Vilda Tupý Vilém 1946* 2022+	 Pabouch Pobjucký Petr 1940* 2022+	 Elfel Zdenek Wiesner 1954* 2023+
 Buček Ladislav 1948* 1989+	 Váňenský Pán Chmel Miroslav 1944* 2004+	 Rolf Drábek Rudolf 1946* 2008+	 Hujer Schubert Frant. 1946* 2010+
 Sam Pecháček Jar. 1951* 2013+	 Bubák Holouš Josef 1947* 2013+	 Hajcer Topič Drah. 1949* 2015+	 Prcin Škandera Jos. 1939* 2018+ Zdenek Zahradník 1945* 2022+

K 31. říjnu odchází do důchodu pan **Stanislav Zawora**, člen FS Lipová Lázně. Po absolvování středního odborného železničního učiliště v Šumperku, nastoupil v roce 1978 do lokomotivního depa Šumperk. Po vojně v roce 1980 začal pracovat v PLD Lipová Lázně, odkud po roce odešel do lokomotivního depa Rakovník. V roce 1984 složil potřebné zkoušky pro funkci strojívedoucího a od toho roku začal tuhle funkci vykonávat samostatně. V roce 1986 se vrátil zpět do PLD Lipová Lázně, kde jezdil až do důchodu. Fotky jsou pořízeny dne 28. 9. 2023 v ŽST Jeseník po příjezdu vlaku Sp 1405.

Začátkem listopadu oslavil své krásné jubileum náš kolega **Josef Klus**, strojívedoucí CDC PP Český Těšín. Pepino je akční chlap mnohých zájmů, ale jeho hned druhou největší vášní je jeho nabašená tříkolka.

