

● Kamery ve Vendryni zachytily na 300 přestupků ... str. 2 ● Snížení rychlosti vlaků způsobilo zbytečná zpoždění ... str. 2 ● Dráhám loni stouply výdaje kvůli zpoždění o třetinu ... str. 2 ● Uznání dluhu, dohoda o náhradě škody ... str. 2 ● Odborníci z Centra dopravního výzkumu v Brně hovoří o tuzemských železničních kříženích ... str. 3 ● Konec Goril v Česku ... str. 3, 4 ●

číslo 4

29. února 2024
ročník 77



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Bez viny. Přesto měla být přerazena z důvodu neznalosti obsluhy HV 754 Nespravedlnost, šikana a msta

Těmito řádky, které jsou vyjádřením mé velké osobní úlevy, bych chtěla ostatní kolegy upozornit, že ne vše je v pořádku, a ne vždy mají nadřazení pravdu.

Od června loňského roku jsem byla terčem pomluv a urážek, kterým jsem musela čelit více než půl roku. Důvodem byly dvě mimořádné události, které se staly na mých směnách, zdůrazňuji, že nikoliv mým zaviněním. Nevím, jestli to tak chodí všude, ale v mém případě byl veřejně prezentován přesný opak. Že jsem MU zavinila, tvrdili někteří kolegové, dokonce nadřazení, zejména strojvedoucí instruktor (SI). I když k tomu neměli patřičné podklady, důkazy a dostatečné informace. I když nikdo nic nevěděl. Každý si ale něco přidal, aby toho nebylo náhodou málo a bylo o čem mluvit.

Když se věci ujme „machr“

Letošního 5. ledna byla svolána schůze ve Veselí nad Moravou, na které trval veselský strojvedoucí instruktor (SI), za účasti vedení OŘOD Východ, RPP Brno, zástupců FSČR a OSŽ. Jedním z bodů měly být právě mé MU. Požádala jsem našeho předsedu ZO Martina Urbánka o pomoc, protože obě události byly již uzavřeny a mně nebylo příznáno ani jedno procento viny. Přesto jsem měla být přerazena na místní výkony z důvodu neznalosti obsluhy HV 754. Mé přerazení navrhl náš SI, který se mnou na daném vozidle neprovedl ani jednu kontrolní jízdu. Jen

pro informaci – u ČD je stejnou dobu jako já, má základní vzdělání, není z oboru, ale byl pro tuto funkci vybrán ve výběrovém řízení. Ve funkci byl půl roku. Jeho návrh schválil manažer RPP Brno, který pro změnu nemá ani zákonitou, ani dopravní zkoušku.

Bez zbytečných řečí

Já jsem všechny zkoušky u ČD vždy dala na první pokus, ale tito „odborníci“ mě obvinili – i přes výsledky všech protokolů a zápisů jsem měla být vinna já. Na dotaz, proč mám být přerazena na místní výkony, mně bylo řečeno: „Protože jsem rozhodl“.

Bez zdůvodnění, prostě suchý rozkaz na základě obvinění bez důkazů. Vskutku, bez zbytečných řečí. Co to má znamenat? Chování na hraně šikany. Bůhví, jak by to dopadlo, nebyť současného vedení OŘOD Východ a veselského předsedy ZO. Jednají nestranně a dělají závěry z pravdivých důkazů a podložených informací, a ne na základě nějakých domněnek, pomluv, nebo dokonce osobních sporů. Přesně tak to prokázali i na našem jednání z počátku ledna. Předseda Urbánek prohlásil, že odsouzením vraha bez důkazů se dostáváme na jeho úroveň. On ale důkazy měl. Při objasnění obou případů předložil patřičné dokumenty a ve znalostech

řady 754 mu nemohl nikdo z přítomných konkurovat.

Proč to divadlo?

Mně v té chvíli prolétly hlavou ještě dvě myšlenky: To jsou na tom ČD tak bídne, že máme na vedoucích pozicích takovouto odborníky, jako je SI a manažer RPP? Proč vlastně dochází k tomuto zbytečnému divadlu?

Vraťme se ale ještě na schůzi 5. ledna. SI chtěl za každou cenu mé potrestání, tak začal řešit minulé případy, které samozřejmě s jinými vůbec nesouvisely. Snažil se najít aspoň nějakou špinu na naší ZO, ale to mu taky nevyšlo. Trochu mě na vedení mrzí, že tuto „akci“ neukončili sami, když SI prohlásil, že jim nevěří, protože mu nedali za pravdu. Viceprezident FSČR Jaroslav Vincour nakonec ukončil jednání, když našemu SI řekl – pane kolego, kdybys mně vylezl na lokomotivu, tak bych s tebou měl strach pokračovat dál v jízdě.

Etiku nezná každý

A když jsme u těch úvah – myslím si, že člověk, který dostane nějakou funkci, třeba jen menší, měl by na sebe vzít určitou míru profesního chování a zodpovědnosti. Nikoliv se opájet mocí, že bude soudit nebo trestat lidi podle sympatií, což je přesný případ této kauzy. Osobní spory by měly jít stranou a neměly by se na pracovišti

Očima Michala Pavelky



Jedna z retro lokomotiv první škodovské série, stroj 130.027, na kterém byl v roce 2018 obnoven historický nátěr. Lokomotiva je zajímavá také tím, že má výrobní číslo 7 000. Je zachycena při zastavení v České Třebové s vlakem Pn 55468 (Kralupy – Hněvice seř. n.), dne 15. listopadu 2023. Foto Michal Pavelka

a vše jsem vykonávala a vykonávám na stejné úrovni, i když (nebo právě proto), že jsem žena. Nikdo vám totiž mezi strojvůdci nedá nic zadarmo, spíše naopak. A to si myslím, že je obrovská nevýhoda žen, které se na tuto profesi daly. Jednu výhodu to ale mělo. Odpovědně mohu říct, že nejsem profesně o nic horší než kterýkoliv z kolegů.

Důležité zastání

Závěrem bych chtěla poděkovat vedení za profesionální přístup, viceprezidentovi FSČR Jaroslavu Vincourovi za podporu a ochotu se účastnit problému, který jsme řešili počátkem ledna. Velké díky patří našemu předsedovi Martinovi Urbánkovi za jeho pomoc, čas, ochotu, a hlavně trpělivost po celý půlrok, co případu věnoval. Nejednou mu „někdo“ házel klacky pod nohy, jen abych byla potrestána za každou cenu.

A chtěla bych apelovat na všechny mé kolegy, aby se nebáli s címkoliv za ním přijít, protože je to člověk na správném místě, který vždy a rád každému pomůže. Ale to asi všichni víte, když jsme si ho zvolili za našeho předsedu. A všem ostatním kolegům a kolegyním přejú totéž, aby vaše organizace fungovaly taky tak dobře a měli jste vždy zastání. Mnoho ujetých kilometrů bez MU, ať nemusíte zažít podobné stresové situace.

Erika Popovská,
strojvedoucí v depu Veselí n / M

Mimořádné události je třeba vyhodnocovat v souvislostech Drážní úřad bilancoval

Nižší počet projetých návštěv STÚJ, přetrvávající vysoký počet střetů na přejezdech, stabilní počet dopravců, pokračující pokles počtu strojvedoucích, velká provázanost na evropský železniční systém a strategie státních dozorů. To je výčet hlavních témat, která zazněla na výroční tiskové konferenci Drážního úřadu 14. února. Drážní úřad na ní zhodnotil uplynulý rok a představil výhled na rok 2024.

Podle ředitele Drážního úřadu (DÚ) Jiřího Koláře se rok 2024 ponese ve znamení obnovy vozového parku českých železničních dopravců, modernizace infrastruktury i zavádění systému ETCS. „Dopravci i provozovatelé drah musí plně využívat systém řízení bezpečnosti, v rámci kterého budou důsledně vyhodnocovat všechna rizika. Doposud se řešily mimořádné události jednotlivě. Když se mimořádnosti na stejném místě opakují, je třeba zamyslet se nad všemi souvislostmi a stanovit, jak jim předcházet,“ doplnil ředitel DÚ.

Pozornější strojvedoucí

Počet projetých návštěv STÚJ se meziročně snížil ze 183 případů v roce 2022 na 136 případů v roce 2023. Od jara 2023, po roce platnosti novely zákona o dráhách, byla ze strany Drážního úřadu zahájena realizace sankcí, které ze zákona vyplývají. „Strojvedoucí zvýšili svou pozornost. Věříme, že k poklesu došlo i v důsledku hrozby sankcí a že pozitivní

trend bude pokračovat i nadále,“ uvedl ředitel technické sekce DÚ Radek Safránek.

Již dva roky platí nový Zákon o dráhách, který umožňuje potrestání strojvedoucího za opakované projetí návštěv zakazující jízdu během 12 měsíců napomenutím, finanční sankcí či zákazem řízení. Za uplynulý rok tak bylo postiženo 7 strojvedoucích. Svě dozory v oblasti projetých návštěvidel zaměřujeme na místa s opakujícím se počtem mimořádných událostí. Provéřeny byly lokality Poříčan a Prahy-Libně. Na obou místech DÚ problémy zkoumal v širších souvislostech. Pro zlepšení poměrů bylo přijato několik opatření. V těchto případech se také ukázala nutnost provedení komplexní analýzy hodnocení rizik, jejímž výsledkem musí být přijetí odpovídajících souborných opatření.

Nebezpečné přejezdy

Počet nehod na železničních přejezdech je stále vysoký, ale v drtivé většině případů jsou hlavními viníky

účastníci silničního provozu. Křížení železnice s pozemní komunikací bude vždy rizikovým místem, stejně jako jiné křižovatky. V návaznosti na mimořádné události uplynulých týdnů budou ve spolupráci se Správou železnic prověřeny vytýpané přejezdy s ohledem na problematiku sklonové poměry. Nadále budou také probíhat kontroly rozhledových poměrů, technického stavu přejezdové konstrukce a úrovně zabezpečení. „Povolování staveb železničních přejezdů je proces, do kterého kromě DÚ, a od 1.1.2024 nově vzniklého Dopravního a energetického stavebního úřadu, vstupuje i vlastník pozemní komunikace, silniční správní úřad a příslušný orgán Policie ČR“ dodává ředitel provozní sekce DÚ Miroslav Hron. Pokud byl při kontrolách stávajících přejezdů zjištěn nedostatek související s podmínkami na silniční komunikaci, zaslal by DÚ příslušnému silničnímu správnímu úřadu podnět k prověření situace a případně nápravě, protože sám k takovému kroku nemá zákonné oprávnění.

Tisíc kilometrů s ETCS

K dalšímu posunu v úrovni bezpečnosti provozu nejen na našich, ale i na zahraničních tratích, přispěje zavedení ETCS. Systém funguje jako nezávislý dohled, který automaticky zasáhne v okamžiku chyby obsluhy či jiné nežádoucí situace. Příprava a testování koridorových úseků probíhá v rámci expertní pracovní skupiny, která vznikla v říjnu loňského roku. První pozitivní výsledky již zaznamenala trať Olomouc – Uničov s výhradním provozem, v lednu proběhl první zátěžový test na trati Břeclav – Staré Město a připravují se zátěžové testy na dalších koridorových tratích. V tuto chvíli je v ČR 1016 km tratí s instalovanou traťovou částí ETCS a 515 vozidel s instalovanou palubní částí schválených do ostrého provozu.

Díky zavedení důsledného řízení systému údržby vozidel (tzv. ECM) i pokračující obnově vozového parku na naší železnici, se postupně zlepšuje i technický stav drážních vozidel. Potvrzují to závěry státních dozorů DÚ.

Méně dopravců i strojvedoucích

Počet českých a zahraničních dopravců, kteří mají oprávnění

provozovat drážní dopravu po celé ČR, se snižuje. DÚ zaznamenává případy, že dopravce již kvůli náročnosti bezpečnostních požadavků nepožádá o obnovení jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce. Aktuálně se po českých kolejích pohybuje 100 českých a 16 zahraničních dopravců. Další 22, především polských a slovenských dopravců, má oprávnění zájezdě pouze do příhraničních stanic.

Počet evidovaných platných licencí strojvedoucích od roku 2021 postupně klesá. V roce 2021 skončila platnost prvním desetiletým licencím, a ne všichni strojvedoucí požádali o jejich obnovení. Snižující se počty licencí jsou způsobeny odchody do důchodu či změnou zaměstnání. I přesto, že zájem o zkoušky strojvedoucích po covidové pauze pomalu stoupá, nedosahuje úrovně před rokem 2020. Nedokáže tak pokles vyrovnat. Ke konci roku 2023 evidoval DÚ 9337 platných licencí, z toho bylo 101 žen. Jejich počet mezi strojvedoucími narůstá.

Pavlna Straková,
mluvčí Drážního úřadu

Kamery ve Vendryni zachytily na 300 přestupků Risk za sedm set tisíc

Na železničním přejezdu ve Vendryni u Třince funguje už rok inteligentní kamerový systém, který umí zaznamenávat přestupky řidičů. Jde zejména o vjezd na koleje ve chvíli, kdy je spuštěná výstražná signalizace. Za celý loňský rok zaznamenal systém celkem 280 přestupků, na pokutách se za ně vybralo už téměř 700 tisíc korun. Inteligentní kamery nyní Správa železnic testuje také na přejezdu ve Studénce, jejich instalaci prověřuje u dalších 33 lokalit.

Kamerový systém ve Vendryni funguje od začátku loňského roku. Do jeho závěru zaznamenal celkem 280 přestupků; viníci vjeli na přejezd v době, kdy byla kvůli blížícímu se vlaku spuštěna výstražná signalizace. Následně pokutování hříšníků na základě záznamů z kamer provádí městský úřad v Třinci, který už vybral částku 682 tisíc korun.

Další bude ve Studénce

Jako další místo pro využití inteligentního kamerového systému byl vybrán čtyřkolejný přejezd ve stanici Studénka. Momentálně na něm probíhá zkušební provoz, po jeho úspěšném dokončení získá certifikaci od Ministerstva dopravy. Na následném řešení přestupků se budou podílet městské úřady ve Studénce a v Bílovci.



Správa železnic má aktuálně v hledáčku dalších 33 přejezdů, u kterých prověřuje možnost instalace systému pro zaznamenávání přestupků. Vybrané lokality musí schválit Policie ČR. S příslušnými obcemi se pak projedná součinnost při vyřizování přestupkové agendy.

60 křížení zrušeno

Bezpečnosti na přejezdech věnuje Správa železnic velkou pozornost. Jednou z možností je jejich úplné zrušení, k čemuž loni došlo na více než šesti desítkách míst. Namísto přejezdů, kde je vysoká intenzita silničního nebo železničního provozu, se pak budují nadjezdy nebo podjezdy. Aktuálně například vzniká silniční nadjezd přes koridorovou trať v Olomouci-Holicích, v pokročilém stadiu přípravy je nový most přes čtyřkolejnou trať v Praze-Velké Chuchli nebo výstavba podjezdu namísto již zmiňovaného přejezdu ve Studénce.

Nemalé částky vynakládá Správa železnic také na zvyšování bezpečnosti na stávajících kříženích. Za loňský rok se takto zmodernizovalo 124 přejezdů za téměř 2,2 miliardy korun. Letos by k nim měla přibýt další stovka míst, plánovaná investice dosahuje téměř 1,8 miliardy korun.

Text a foto (sž)

Snížení rychlosti vlaků způsobilo zbytečná zpoždění Umělé zlepšování KPI?

Titulek tohoto článku je otázkou, která byla vyřčena po hořké zkušenosti prvních prosincových dní.

Loňského 2. prosince jsem vedl běžné rychlíky 762 a 777 na trase Praha - Klatovy a zpět. Jízdu našeho vlaku podle jízdního řádu narušil výpravčí v Berouně, který přinesl písemný rozkaz o jízdě sníženou rychlostí z důvodu povětrnostních vlivů až do stanice Plzeň Hlavní nádraží. V Plzni přinesl výpravčí totéž až do Klatov. Ve stanici Klatovy se situace opakovala a vlak 777 tak jel v celé své trase ze stanice Klatovy až do konečné stanice Praha Hlavní nádraží sníženou rychlostí.

Paradoxem situace je to, že během celé jízdy vlaků nebylo počasí nikterak dramatické, nefoukal téměř žádný vítr a sněžení nebylo nikterak vybočující z průměru minulých dekád.

Nikdo důvodům nerozuměl

Nikdo ze zúčastněných tak vůbec nerozuměl důvodům, které vedly Správu železnic k vydání takto drakonického opatření. Snížení rychlosti vlaků písemným rozkazem způsobilo zcela zbytečná zpoždění. Již při vjezdu

vlaku 762 do stanice Klatovy bylo jeho zpoždění téměř hodinu a půl. Z důvodu nařízení jízdy sníženou rychlostí měl vlak 777 na příjezdu do své konečné stanice zpoždění již zcela neobhájitelných 119 minut. Naprosto nepochopitelné bylo v této situaci chování některých výpravčích, kteří opakovaně volají strojevodoucí s dotazem, proč jedou tak zoufale pomalu a jestli by nemohli jet rychleji. Sami zaměstnanci Správy železnic tím pádem vlastně neví, jak chaoticky jejich zaměstnavatel vydává poměrně zásadní omezení jízdy některých vlaků.

Vinu má dopravce?

Na celé situaci je zarážející, že dle informačního systému DISSOD bylo zpoždění těchto vlaků, které zavinila SZ přímým nařízením jízdy sníženou rychlostí, odůvodňována jako zpoždění na straně dopravce! Jako důkaz přikládám snímek z aplikace DISSOD, která u zpoždění předemných vlaků uvádí důvod zpoždění zvýšenou frekvencí cestujících (na snímku kolonka Zdůvodněno - 02).

Je tedy zcela na místě se ptát, jestli toto obhajování zpoždění a svalování viny za důvod zpoždění na dopravce není nějaký cílený proces, nastavený uvnitř Správy železnic, který má prostě jen zlepšit parametry KPI, podle kterých se údajně nově financně ohodnocuje nejvyšší vedení tuzemského správce infrastruktury.

Text a foto Tonda Sehnal

Dráhám loni stouply výdaje kvůli zpoždění o třetinu Kolik stojí odškodnění?

České dráhy (ČD) loni cestujícím kvůli zpoždění zaplatily téměř 7,6 milionu korun, meziročně o zhruba 31 procent více. K růstu částky podle mluvčího drah Petra Štáhlavského vedl například vyšší počet cestujících, podpořilo ho i zavedení automatického vyplácení odškodnění bez nutnosti žádosti. Téměř 2,8 milionu korun vyplatil národní dopravce za zpoždění ve vnitrostátní dopravě, přibližně 4,8 milionu v mezistátní dopravě.

Dopravci Leo Express loni naopak výdaje na kompenzace podle mluvčího Emila Sedlaříka klesly o 70 procent na 328.631 korun. Společnosti Arriva podle mluvčího Jana Holuba částka mírně vzrostla, nicméně neuvedl její výši. Je to způsobeno rozšířením sítě vlaků Arriva, řekl. RegioJet čeká za rok 2023 ještě nemá k dispozici.

25 – 50 procent

Podle nařízení Evropské unie o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě mají cestující nárok na odškodnění při zpoždění vlaku. Při zpoždění 60 a více minut je výše odškodného 25 procent z ceny jízdenky, při větším než dvouhodinovém zpoždění je to 50 procent. Výjimkou je zpoždění způsobené takzvanou vyšší mocí, tedy například vlivem počasí nebo

nehodou na železnici. Odškodné se nevyplácí ani v případech, pokud cestující koupil jízdenku v době, kdy byl spoj už zpožděný.

Dopravci mají rovněž povinnost pomoci cestujícím, když jim kvůli předchozímu zpoždění ujedle navazující spoj. V takovém případě musí dopravce zajistit jízdu do cílové stanice jiným směrem, náhradní dopravou, jako třeba taxi, nebo musí pro cestující zajistit ubytování.

Nefunguje WiFi? 30 Kč

ČTK oslovení železniční dopravci poskytují i nějaký typ odškodnění, které legislativa nenařizuje. Dráhy kromě automatického odškodnění kompenzují lidem rovněž zpoždění z důvodu zásahu vyšší mocí. Dále odškodňují za neplnění vybraných standardů přepravy u rychlíků a vlaků vyšší kvality.

Jde zejména o nefunkční klimatizaci či topení, závady na Wi-Fi nebo zařazení jiného vozu bez zásuvek či Wi-Fi připojení. „Odškodnění je jednorázové ve výši 30 Kč za službu, která nebyla poskytnuta a nebylo možné službu poskytnout jinou formou,“ uvedl Štáhlavský.

Rovněž RegioJet své cestující odškodňuje v případě, že zpoždění vlaku nezavinil. Služba s názvem Garance včasného příjezdu kompenzuje i menší než hodinové zpoždění. „Cestující má nárok na kompenzaci podle délky zpoždění od desíti do 100 procent zaplacené ceny jízdenky,“ řekla Janoušek Kostřicová. Nefunkční klimatizaci či topení dopravce odškodňuje od 25 do 100 procent ceny jízdenky. Při více než dvouhodinovém zpoždění poskytuje cestujícím drobné občerstvení zdarma.

Uznání dluhu, dohoda o náhradě škody

U zaměstnavatele řešíme škody našich členů. Po projednání v základní organizaci zasíláme potvrzený dokument, případně písemná stanoviska odborové organizace, a to ve lhůtě sedmi dnů po projednání, aby bylo umožněno plnění termínů následných úkonů.

Připomínáme důležitá ustanovení IN OR9-A-2008 Předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce:

V případě, že má zaměstnanec zřízené pojištění odpovědnosti za škody způsobené při výkonu povolání, poskytne zaměstnavatel zaměstnanci lhůtu dvou měsíců pro vyřízení způsobené škody s příslušnou pojišťovnou pouze na základě písemné žádosti zaměstnance.

Pokud není mezi zaměstnavatelem a odborovou organizací při projednání dosaženo shody, je zaměstnavatel i přesto oprávněn výši požadované náhrady škody zaměstnanci předepsat a/nebo uzavřít se zaměstnancem dohodu o způsobu její náhrady.

Odborová organizace podává svá písemná stanoviska vztahující se k výši požadované škody a/nebo k obsahu Dohody o způsobu náhrady škody na samostatné listině, která není součástí Protokolu

o projednání náhrady škody a ani součástí Dohody o způsobu náhrady škody.

Písemné stanovisko má pro zaměstnavatele pouze doporučující charakter.

Neuzná-li zaměstnanec dobrovolně svůj závazek k náhradě škody, odmítne-li náhradu uhradit nebo nevyjádří-li se ve lhůtě jednoho měsíce ode dne, kdy s ním byla projednána výše požadované náhrady, předá pověřený zaměstnanec další vymáhání škody právnímu odboru.

Je třeba, aby zaměstnanec komunikoval po nehodě se svojí základní organizací a sdělil, zda se škodou souhlasí, či má nějaké námítky. Hlavně pak, aby podal písemnou žádost zaměstnavateli o dvouměsíční lhůtu na vyřízení způsobené škody u pojišťovny. viz ustanovení příslušné normy. V případě nesouhlasu se škodou či vinou je třeba oslovit právníka a rozporovat předložené dokumenty.

Miloš Brunner

37 metrů mezi soupravami



V pátek 16. února v 15.04 hodin minul ve stanici Havlíčkův Brod posunový díl návštěvního vlakující jeho další jízdu a vjel do postavené vlakové cesty protijedoucího osobního vlaku Os 8747 mířícího z Havlíčkova Brodu do Žďáru nad Sázavou. Obě soupravy byly zastaveny strojevodoucími. Vzdálenost mezi čely

souprav činila 37 metrů. Škoda na místě mimořádné události byla odhadnuta na 30 tisíc korun. Na místě mimořádné události šetří příčiny a okolnosti jejího vzniku dva inspektoři Drážní inspekce, která zahájila vlastní šetření této mimořádné události včetně zpracování závěrečné zprávy.

Text a foto DI

Krátce

Tunel z Prahy do Berouna

Chystaná ražba železničního tunelu z pražského Smíchova do Berouna si vyžádá stavbu silnic a obchvatů, vznikne i nový silniční most v Berouně. Stavba téměř 25 kilometrů dlouhého tunelu je jedním z nejosáhlejších připravovaných dopravních projektů v zemi. Půjde o nový dvoukolejný úsek třetího tranzitního koridoru, který odlehčí trati podél Berounky pro příměstské spoje a zrychlí a zatraktivní osobní i nákladní vlakovou dopravu ze směru Beroun, Plzeň, Cheb, Mnichov a Norimberk. Zahájení stavby se předpokládá v roce 2028 a dokončení v roce 2035. Celkové odhadované náklady jsou zhruba 46 miliard korun bez DPH.

Omezení provozu mezi Lipníkem a Hranicemi

Od 15. února do 16. července budou probíhat stavební práce SŽ v úseku mezi Lipníkem nad Bečvou a Hranicemi na Moravě. ČD proto nahradí v tomto úseku většinu osobních a spěšných vlaků autobusy, u dálkových vlaků je potřeba počítat s prodloužením jízdní doby o cca 10 minut. Na trati č. 271 bude platit výlukový jízdní řád, podle kterého budou osobní a spěšné vlaky projíždějící opravovaným úsekem v době vždy od 6.10 do 20.00 hod. nahrazeny autobusovou dopravou.

Odborníci z Centra dopravního výzkumu v Brně hovoří o tuzemských železničních kříženích Přejezdů jako v Lutyni je u nás celá řada (2)

(dokončení z minulého čísla)

V brněnském Centru dopravního výzkumu (CDV) se odborníci věnovali mimo jiné také problematice železničních přejezdů. Požádali jsme Pavlinu Skládanou a Pavla Skládaného z CDV o rozhovor na toto téma.

Když do České republiky přijíždí řidiči ze zahraničí, bývají asi zmatení z toho, co se na přejezdech děje. Jaké dělají nejčastější chyby a proč?

Asi nelze říci, že by byl nějaký vyloženě dramatický problém a řidiči byli přímo zmateni. Leč řada specifických českých přejezdů záludná být může, jak jsme již naznačili výše. Častý údiv zahraničních řidičů budí mj. celkově podstatně delší předzváňec doby (tj. doby mezi zahájením světelné výstrahy a začátkem sklápění závor) než v mateřské zemi. Výstraha dlouho bliká a zdánlivě se nic neděje, závozy jsou stále nahoře. Někteří řidiči mohou předjímat poruchu a poté, co se závozy dle jejich očekávání dlouho nesklopí, se i přes svítící výstrahu pokusí pokračovat v jízdě, což je smrtelně nebezpečné. Extrémním příkladem je polský řidič kamiónu, který ve Studénce kolidoval s Pendolinem. Dle jeho tvrzení přejezd fungoval chybně, neboť na přejezdu podobného formátu se přece nejdříve začínou sklápět závozy a pak se teprve rozblíknou výstražná světla (tj. stav, kdy blikají světla a závozy jsou nahoře, je „nesmyslné“). I policisté, kteří jej vyslyšeli, potvrzují, že řidič dlouho vůbec nepřipustil, že mohl udělat nějakou chybu, byl přesvědčen, že jednal správně (závozy přece byly nahoře). Přitom v Polsku by jeho předpoklad byl reálný – vícekolejný přejezd spadá do tzv. kategorie A, kde je přítomna obsluha a na tomto typu je opravdu nejdříve zahájeno sklápění závor a teprve vzápětí se rozsvítí výstražná světla. Uplatnění tohoto předpokladu na automatickém přejezdu v ČR bez jakékoli místní kontroly však řidiče motivovalo k absolutně chybnému chování a skončilo fatální nehodou.

Podobně překvapující může pro zahraniční řidiče být naopak neočekávaně krátká doba mezi sklopením závor a příjezdem vlaku na přejezd (což vyplývá z filozofie časování přejezdů v ČR). Když zůstaneme u výše zmíněného příkladu, polský řidič další vývoj události komentoval, že to čekal, že vlak přijede tak brzy (pendolino přijelo

za 15 vteřin od sklopení závor a v praxi mohou být tzv. bezpečnostní doby ještě kratší). I toto odpovídá jeho zkušenostem v domovské zemi, neb v Polsku se bezpečnostní doba uvažuje v rozmezí 60-120 vteřin.

Zmatení a nepochopení u zahraničních řidičů též často vyvolává pozitivní signalizace. Tento signál se v západní Evropě prakticky již dávno nepoužívá, např. Rakousko jej zrušilo již v roce 1970. Rakouský přejezdový specialista z ÖBB Infrastruktur v konzultaci řekl, „my nepotřebujeme pozitivní signál, abychom řidičům sdělovali, že přejezd je zapnutý a funguje. U nás jsou všechny přejezdy zapnuté a fungují“. Zahraniční řidiči jsou v absolutní většině zvyklí, že železniční přejezd se smí přejíždět jen tehdy, když na něm nesvítí žádné světlo. Jakýkoli světelný signál, i pozitivní signalizace, je naopak výzvou k větší ostražitosti, zatímco stav „tma“ (u nás formálně označovaný jako „varovný stav“) je naopak v duchu zkušenosti v ostatních zemích chápán jako „přejezd je bezpečný“. Britský řidič si český pozitivní signál snadno zamění s britským žlutým signálem „Pozor“ předcházejícím zahájením výstrahy, neboť jeho světla se na výstražníku nachází na stejné pozici (pod dvojicí červených světél).

Neměli by být zahraniční řidiči předem varováni, aby nedošlo ke kolizi?

Ano, zahraniční řidiči by se před cestou na území ČR určitě měli seznámit s odlišnostmi fungování přejezdů stejně, jako se seznamují s všeobecnými pravidly silničního provozu. Před dvěma lety CDV vytvořilo v rámci projektu Ministerstva dopravy informační letáky, které srozumitelným a velmi jednoduchým způsobem informují řidiče, s čím se mohou na českých přejezdech setkat a jak mají jednat. Cílovou skupinou byli především profesionální řidiči, proto letáky existují kromě angličtiny také v deseti dalších jazycích, kterými řidiči nákladní dopravy přejíždějí naše území nejčastěji hovoří,

materiál je ovšem využitelný i pro ostatní skupiny řidičů. Kromě toho byl zveřejněn soubor čtyř krátkých instruktážních videí, která jsou v češtině i angličtině k dispozici na YouTube. Najdete je pod názvy:

- * Závozy klamou
- * Odjeď pryč
- * Neztrácej čas
- * Není místo

Co si myslíte, že by měl být první krok ve zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů?

Velmi užitečným, a přitom nenásilným krokem je systematické a důsledně prováděné již zmíněných společných prohlídek železničních přejezdů, kterých se účastní provozovatel dráhy, správce pozemní komunikace, Policie ČR a případně zástupce obce. K dispozici je Příručka pro společné prohlídky železničních přejezdů a také Kontrolní list pro provádění bezpečnostních prohlídek železničních přejezdů. Patříčně provedená společná prohlídka by měla vést nejen k zaznamenání veškerých rizik a závad na přejezdu, ale výsledkem by mělo být také závazné určení vykonavatele i termínu odstranění konkrétních nedostatků. Řadu banálních závad je přitom možné odstranit i téměř okamžitě na místě.

CDV v roce 2022 provedlo namátkovou kontrolu 115 železničních přejezdů a prakticky na všech byla zjištěna bezpečnostní rizika, která skutečně byla většinou velmi snadno odstranitelná: přerostlá zeleň, nepřesně směřované výstražníky (přijíždějící řidič je nepozoruje v ose světla, což znamená podstatný pokles svítivosti a nebezpečí přehlédnutí za jasného dne), závozy ve svislém dopravním značení, a především chybějící příčná čára souvislá (vodorovná dopravní značka č. V5), která byla v souladu s platnými technickými předpisy provedena přibližně jen na jedné desetíně přejezdů. Požadavek provedení „stopčáry“ přitom vyplývá z novely Zásad pro vodorovné dopravní značení (TP 133 MD ČR), provedené

již v únoru 2014. Jde o opatření jednoduché, a přitom vizuálně velmi účinné – řidiči je názorně sděleno, že může mít povinnost zastavit před světelnou signalizací a též kde má zastavit, aby na signály výstražníků viděl.

Jako první krok by tedy postačovala oprava všeho toho, co je jednoduché a nevyžaduje složité know-how ani velké investice. I tím by se bezpečnost přejezdů mohla měřitelně zvýšit, a to doslova „přes noc“.

A jaké kroky by měly následovat?

Průběžně je žádoucí realizovat efektivní bezpečnostní politiku pro železniční přejezdy. Tj. diskutovat o inovacích, využívat progresivní zahraniční know-how a ohledně typu zabezpečení jednoznačně preferovat PZS se závorami, které je statisticky nejbezpečnější. Pro plné využití jeho potenciálu, pokud možno odstranit problém tzv. „padání závor během zvedání“ (v zahraničí se prakticky nevyskytuje a je pro uživatele přejezdu velmi záhudný) a u čtyřdílných závor maximálně podporovat sekvenční ovládání břeven tak, jako to převažuje v západní Evropě. Vhodné by též bylo vytvořit pracovní skupinu, která by se věnovala tématu kontroly volnosti přejezdové plochy pomocí moderní techniky, aby byla napříště minimalizována možnost vzniku těžké nehody následkem střetu vlaku s překážkou na přejezdu, např. uvážením silničním vozidlem.

Na vybraných rizikových

přejezdech, zejména zabezpečených PZS bez závor, se též nabízí širší využití kamerového systému pro enforcement dopravních přejezdů řidičů, vjíždějících do přejezdu ve výstraze. Nejde o opatření populární, nicméně jeho vliv na redukci dopravních přejezdů je nesporný. Od 1. ledna 2024 též platí novela zákona o silničním provozu, která administraci dopravních přejezdů podstatně usnadňuje (díky možnosti vyzvat provozovatele vozidla k zaplacení tzv. odpustku ve výši 2250 Kč, aniž by bylo nutno pracně zjišťovat, kdo vozidlo řídil). Tedy i na přejezdech lze nově využít stejný a jednoduchý postup, který se již osvědčil mj. u úsekových kontrol rychlosti.

Martin Ježek

Foto CDV

Jedete do České republiky?

Pozor na železniční přejezdy se světly a závorami!

1. Doba mezi rozsvícením výstrahy a začátkem sklápění závor může být velmi dlouhá. Někdy i 70 vteřin. Neztrácejte trpělivost a vyčkejte.
Nevjíždějte do přejezdu!
2. Výstraha svítí, ještě když se závozy zvedají. Vydržte, dokud nezhasne! Závozy totiž mohou kdykoliv znenadání spadnout zpátky a zavřít vás.
Nevjíždějte do přejezdu, dokud výstraha nezhasne!
3. Když uděláte chybu, jedete na přejezd ve výstraze a závozy vás zavrou, na nic nečekejte a pokračujte v jízdě. Vlak je u vás za pár vteřin a nítido ho nezastaví. Závozy autem snadno ulomíte a tak!
Okamžitě opusťte přejezd!

CDV CENTRUM DOPRavníHO VÝzkUMU | Ministerstvo dopravy

Historie lokomotiv řady 350 na československé / české / slovenské / maďarské železniční síti Konec Goril v Česku

Úderem půlnoci z 9. na 10. prosince 2023 skončil na síti české železnice turnusový provoz lokomotiv řady 350 (ex ES 499.0) přežívaných Gorily s domovským právem v Bratislavě. Bez čtyř měsíců to bylo 50 let od prvního provozního nasazení prototypu 001 dne 9. dubna 1974 na vlacích 172/173 „Slovenská strela“. Na soupravě vlaku byl zařazen měřicí vůz „Škoda Plzeň“ obsazený technikou, nicméně pro případ, že by Gorile „došel dech“, byla při zkušebních jízdách – jako vozidlo k službě pohotovosti řazena turnusová bratislavská Laminátka S 499.0.1, z/do Kutné Hory jako nečinné hnací vozidlo. Pražská turnusová bobina tehdejší TS04E od vlaku 373 (Po-Pá, Ne) jela na odhlásku z KH Lv do Prahy. Za vlakem 173 do KH se nejezdilo, protože oběhové se lok vrátila Lv, případná neschopnost by se řešila operativně.

V GVD 1975/1976 - začaly Gorily postupně nahrazovat bobinovo/laminátkovou trakci na vozebním rameni Bratislava – Praha tak, jak byly lokomotivy dodávány a úspěšně absolvovaly předepsanou TBZ. Na stejnosměrné trakci byly prováděny mezi Prahou a Kolínem, přísným zkušebním komisařem FMD byl Ing. Jindřich Hála, takto vedoucí zkušebny v tehdejších LD Praha střed.

V pondělí 24. listopadu 1975 nahradily Gorily Laminátky na vlacích 370/371 „Pannonia“ jezdící přes přechod Komárno – Komárom, dále byly nasazeny na vlaky 172/173, 378/379 „Istropolitán“, 570/571.

Následně byly od neděle 11. ledna 1976 nasazeny v mezistátní dopravě do Budapešti na vlacích 273/272 „Amicus“, z / do Štúrova obsazené strojevodoucími MĀV, ačkoli vozební stanice Štúrovo disponovala strojevodoucími jezdícími na Laminátkách v nákladní dopravě do Budapešti. Nespornou výhodou byla dvojjazyčnost místních zaměstnanců, či spíše že maďarština byla pro tamní domorodce „mateřským jazykem“. Téhož dne začaly vlaky 270/271 „Meridian“ vozit Gorily do Komárou, dále vlaky 176/177 „Brněnský drak“, 178/179 „Devín“, 613/612 (od 12. 1. protiběh 613).

Jak opravit lokomotivu

Nicméně vozba vlaků 272/273 do Budapešti poměrně brzo skončila – pouze do konce GVD 75/76. Jaké byly přesné důvody, to se lze z jen domnívat. S největší pravděpodobností

neuspokojivá spolehlivost lokomotiv, v té době ještě ve dvouleté garanci. Opravit, i byť „banální závadu“ maďarský strojevodoucí nemohl – proč by to nakonec dělal.

Jak opravit lokomotivu v rámci „Místních pracovních bezpečnostních podmínek“ učili v pražském depu strojevodoucí pánové Jindřich Hála a Jan Kratochvíl, autoři nevelkých brožurek věnujících se zelené trakci na bobinovém základu. Oba pánové byli spoluautory publikace „Dvoudrůbové elektrická lokomotiva řady ES 499.0“, obecně nazývané lokomotivami druhé generace.

Turnusová potřeba činila 12 lokomotiv při inventárním stavu 20. Po tragické nehodové události u Ex 271 „Meridian“ 28. června 1977 v 9:47 na hlavní stanici v Bratislavě, při níž byla „zlikvidována“ 010, zemřel strojevodoucí a pomocník byl těžce zraněn, jich zůstalo pouze 19.

A jen pro zajímavost: V době celní / pasové kontroly NTP soupravy s vozem bylo dost času na výměnu lokomotivy.

Bratislava – Žilina, Púchov – Štúrovo

Od GVD 76/77 se do Maďarska podívaly Gorily pouze na přechodu Komárno – Komárom. Maďarská gorilí vozba skončila 30. května 1987 převedením vlaků 370/371 na přechod Štúrovo. Meridian skončil na přechodu Komárom již 30. května 1981. Zůstala pouze laminátková vozba vlaků 36/37 „Báthory“. Ve výřtu trati početných Gorilami nemůže chybět ani Budatínská spojka

(za depem Žilina mimo stanici) a ani spojková kolej odbočka Koukolná – odbočka Závada na trase Karviná hl. n. - Petrovice u Karviné.

V sobotu 1. února 1988 je zprovozněn elektrifikovaný úsek Nové Mesto nad Váhom – Púchov (stykové místo v km 156,200), gorilí vozební rameno se z Leopoldova prodlužuje do Trenčianskej Teplej (Os 2803/2806). V GVD 1988/1989, prvním sestaveném na plný elektrický provoz v celém úseku Bratislava – Púchov, se Gorily nově nasazují na v celém úseku Bratislava – Žilina a Púchov – Galanta – Štúrovo.

V letní verzi GVD se gorilí trakce vrací na přechod Komárom, vlaky 36/37 „Báthory“ veze do Púchova (tehdy stejnosměrného), kde si vlaky přebírají dvojice bobinových nulek, jímž z Čadce „hore kopcom“ přes Jablunkovský průmysk do Mostů u Jablunkova pomáhá „čadský“ Šestíkolák. V témže období vozí Gorily i letní rychlíky 1236/1237 Nord-Süd (Warszawa – Burgas) ze Štúrova do Púchova. Od vlaku 36 je v Púchově 48minutový obrát na 1237.

Denní průměr 500 km

Od podzimní změny 25. září 1988 se gorilí vozební rameno prodlužuje o vlaky 36/37 v úseku Púchov – Petrovice u Karviné přes výše uvedené spojky, „nulky končí“. Žilinský strojevodoucí střídá svého kolegu z Bratislavy v Púchově, z Petrovic se Gorila vrací Lv do Bohumína, aby zbytek dne strávila na osobních vlacích 2905 (do Žiliny), 2876 (do Trenčína) a 2810 (na

bratislavské Nové Mesto, odkud jede probdít noc na provozní ošetření do domovského depa). Po jeho absolvování veze ranní 701 do Žiliny, po odpočinku odpolední Os 2914 do Bohumína, Lv do Petrovic pro vlak 36 do Komárou. V Komárně tráví celý den čekáním na vlak 37. I přes cestu „probědného“ času najedou v třídením oběhu denní průměr 500 km.

Do Budapešti se Gorily znovu podívaly až 23. května 1993 vlakem Ex 373 „Balt Orient“ na Keleti palayudvár, zpět vešla vlak Ex 378 „Metropol“ z „Nugatového nádraží“ do Bratislavy, kde se Gorily měnily. Druhým párem vlaků byly EC 175 / 174 s nočním „spaním“ na Keleti.

Pražské depo krylo po plném nasazení Goril do provozu na vozebním rameni Praha - Bratislava (-Štúrovo) tři páry vlaků. R 612/613 do Jihlavy, 176/177 „Brněnský drak“ a jeden pár vlaků do Bratislavy, které se během let postupně měnily i s ohledem na skladbu GVD. V době vedení ubytovacích vlaků 178/179 „Devín“ z Brna přes Myjavu, k nim přibyla tato dvojice. Po dodávce lok řady 363 (ex ES 499.1048-1052, 1063-1067, 1073-1077) do pražského depa mizí v roce 1987 z gorilích oběhů výkony do Brna a Jihlavy.

Rekreační vlak ROH

Během své éry se některé Gorily podívaly i do místa svého zrození v Plzni. V období GVD 1987/1988 a 1988/1989 zajišťovaly v neděli s vlakem Ex 468 (Praha – Mnichov) do Plzně. Do Prahy se vracela na příjezdu EOs 7809. Plzeňská lok 363 (v té době ještě ES 499.1) od vlaku 859 vešla v neděli (ve dnech jízdy) místo Ex 468 rekreační vlak ROH 11070 „Dunaj“ (hantýrkově ÚRO – objednavatelem byla Ústřední Rada Odborů) jezdící z Bratislavy do Mariánských Lázní / Sv Cheb na vyčistění

a následně do deponie v Lipové u Chebu.

V GVD 1988/1989 jezdila Gorila v sobotu (ve dnech jízdy) v závěsu Ex 468 do Zdic pro rekreační vlak ROH 11071 „Dunaj“ (Sv Cheb – Mariánské Lázně / Mariánské Lázně – Bratislava) který na přepřah dovezla Laminátka nebo Plecháč. V GVD 1987/1988 se Gorily v neděli podívaly i do Čerčan, strojově jezdily pro vlak 9222 (v oběhu mylně uvedeno číslo 92222 odpovídající číslu Pv vlaku v SD1).

V druhé polovině 80. let (od změny JŘ 1986/1987) zajišťovaly Gorily s vlaky jedoucimi mimo pražské HLN přes Holešovice až do Děčína. Personálně do začátku platnosti GVD 1989/1990 zajišťovalo vozbu LD Praha střed, od 28. 5. 1989 lokomotivní depo Děčín.

Deset minut na přepřah

V sobotu 11. listopadu 1989, v 0:04 - týden přes listopadovými událostmi, došlo na zastávce Nové Kopisty k najetí Ex 372 Balt-Orient na konec osobního vlaku 9622. Názor do EJ 460.081/082 znamenal nejen konec lokomotivy 009, ale i strojevodoucího a zaměstnanců Správy dráhy v Praze jedoucích v zájezdovém voze ČSD do Berlína. Týden po nehodě přibyla další oběť, vlakvedoucí osobního vlaku.

Po „drátovací“ trati z Bratislavy do Púchova jsou Gorily nasazovány na výkony do Košic, zaškolují se strojevodoucí z Žiliny, což přichází v rhod v pozdějších letech, kdy se dostávají i na „stejnosporné“ výkony mezi Žilinou a Prahou, resp. na vnitrostátní výkony pod hlavičkou ČD.

Drátovace povážské trati prodloužila gorilí vozební rameno až do Bánovců nad Ondavou. Podle oběhů bratislavského depa se turnusově do Čierné nad Tisou nikdy nepodívaly, což nevyklučuje nějakou mimořádnost.

(pokračování na straně 4)

Historie lokomotiv řady 350 na československé / české / slovenské / maďarské železniční síti

(dokončení ze strany 3)

V některých GVD byly Gorily nasazovány i na vlcích jedoucích jen po síti ČD. Výkonů na „rakouských“ vlcích mezi Prahou a Břeclaví je celá řada. Např. 2000/2001 EC 70/71 „Antonín Dvořák“ z BV do Prahy, GVD 2001/2002 EC 72/73 „Smetana“, 74/75 Johann Gregor Mendel, EC 172/173 „Vindobona“. Ex 108 „Praha“ z Petrovic u Karviné, protiběhem R 209 „Vltava“. O rok později Ex 500 Ostrava / R 201 Silesia. V GVD 2002/2003 zavítaly Gorily na čtvrtý „maďarský“ přechod do Rakvy, vozily vlaky R 943 (Bratislava - Budapešť) / EC 130 Polonia do Petrovic. GVD 2003/2004 se jedná o EC 130/131 Rajka - Petrovice - Rajka (pozoruhodných je 10 minut na přeprah v obou směrech). GVD 2004/2005 stejné vlaky, ale v úseku Břeclav - Rajka - Tatabánya - Budapešť, tudíž Gorily jezdily turnusově z Bratislavy do Budapešti po obou stranách Dunaje.

Se sluncem v zádech

V období GVD 2015/2016 byly Gorily nasazeny na vnitrostátních vlcích ČD IC 560/561 z/do Starého Města (personálně strojvedoucí LD Žilina - se spaním), a vlaky IC 550/551 z/do Otrokovic (personálně olomoucký strojvedoucí), oběhové vozily v různých obdobích i „Valašské expresy“ končící ve Vsetíně.

Pro strojvůdcovské fajnšmekry - žilinský strojvedoucí nastupoval v Žilině v 8.36 na vlak 128 do Prahy, na ONJ měl reálně hodinovou „káfí pauzu“ před vlakem 561, končil ve 21.56 „ve Staráku“ po ujetí 735 km. Po odpočinku nastupoval v 6.23 na vlak 560, na ONJ opět hodinku na oraz, v 17:40 střídání na vlaku 221 na ose v Púchově - do Žiliny by přesáhl 12 hodin, proto směnu končil po RG 221 v 19.59.

Směna náročná, leč obě části dení, ve všech směrech jízdy se sluncem v zádech.

Gorily zajišťovaly vozbu mezistátních vlaků z Budapešti přes Břeclav do Bohumína pod různými čísly a názvy 130/131 Polonia / Báthory, v tomto tisíciletí mezi Budapeští a Košicemi přes Miskolc se střídáním v Hidasnémeti. Lokomotivní oběh byl zajímavý - Praha - Budapešť - Hidasnémeti - Košice a naopak. Personálně do Hidasnémeti košický fira. Obecně po úbytku vlaků přes most Moravy se Gorily začaly uplatňovat i na místních rychlicích na přeprah v Palárikově, i osobních vlcích.

Brejlovec suploval

Ve čtvrtek 5. června 1997 byla Gorila 350.012 v čele slavnostního vlaku 31213 jímž se „otvírala“ elektrifikovaná trať z Plavče do Lipan (Prešova - reálně ex post, protože provoz v elektrické trakti byl zahájen již v neděli 1. června 1997 vlakem 310 Cracovia s plánovaným odjezdem v 1.35 z Košic (163 106-8 LD Košice), z Plavče byl prvním vlakem R 311 Cracovia (140 099-3 LD Košice) s plánovaným odjezdem ve 3.25. Vlak 31213 pokračoval do stanice Hidasnémeti, jímž se slavnostně zahájil elektrický provoz na úseku Čaña - Hidasnémeti.

Obou těchto akcí jsem se zúčastnil. Nočních jízdy jako „šotouš“ dokumentující historii „prvních vlaků“ (z Plavče jsem se vrátil dvouvozovým R 387 Krakow - Constanca, z Plavče do Lipan jsem byl jediným cestujícím), slavnostní jízdy coby redaktor týdeníku Železničář.

Ve skutečnosti však 1. června 1997 nebylo ještě TV v úseku Čaña - Hidasnémeti zapnuto, pohraniční beznapětový úsek „suploval“ košický Brejlovec,

z Čañe do Košic jezdila bratislavská 363. Nákladní přetahy zajišťoval košický Čmelák 771. TV 25 kV 50 Hz bylo tehdy zapnuto až 5. června 1997, ale jen ve stanici Hidasnémeti pro lokomotivy ŽSR. Maďarské TV totiž končilo 15 km před Miskolcem. Tehdejší ŽSR předběhly ve výstavbě pohraničního úseku plánovače MÁV.

Oddělené sledování výkonů

V současnosti GVD 2023/2024 jsou Gorily turnusovány v počtu pěti na vozebním rameni Bratislava - Prešov / Košice. Dvoudenní oběh TS 305 IC 520-525 s průměrným denním problémem 1332 km obsazuje personálně „depa“ Košice, jednodenní oběh TS 306 R 602/609 s problémem 888 km obsazuje do/z Popradu „depa“ Košice,

do/z Bratislavy „depa“ Poprad-Tatry. TS 307 „směs R“ do Žiliny, Martina a Košic s problémem 442 km a TS 308 „směs R“ do Popradu a Prešova s problémem 595 km je v personální režii „depa“ Žilina.

Administrativní kuriozitou v začátcích gorilího provozu bylo také oddělené sledování výkonů na stejnosměrné a střídavé proudové soustavě. Záznam provozních výkonů - „hlášenka V 5 901“ dle předpisu He 140 se ze začátku provozu vedl odděleně pro úsek z/do Kutné Hory. Na stejnosměrné soustavě se vykazovalo použití hnacího vozidla znakem 30, na střídavé znakem 33. Nicméně celkem brzo, patrně po úpravě algoritmu počítačového programu „chroustajícího“ hlášenky, se používal pro jízdu na obou proudových

soustavách tiskopis jeden s použitím HV 30.

Součástí historie je i nehodová událost ze dne 31. března 1979 - dvě zlomené duté nápravy na lok ES 499.0011 na R612 mezi ŽST Šlapanov - Havlíčkův Brod. Po provedené komisionální prohlídce 5. dubna 1979 ve VS Havlíčkův Brod byla gorilí trakce stažena na několik měsíců z provozu, do doby dosazení plných náprav, čímž se zvýšila hmotnost na 89,6 tuny.

Miroslav Zikmund

Foto Wiki

(Poděkování patří panu Davidu Rektorovi za poskytnutí gorilích oběhů z jeho - bohužel ne zcela úplného - archivu, bez nichž by se, alespoň tímto způsobem, nedala historie této lokomotivní řady zmapovat)



Společenská rubrika

V listopadu minulého roku odešli do předčasněho důchodu dva naši kolegové strojvůdci, pánové **Jaromír Milerský** a **Vladimír Kalus**. Do další životní etapy přejeme hodně zdraví, štěstí a pohody. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek Místek.

V roce 2023 oslavili svá životní jubilea tito členové bývalí strojvedoucí a dnes důchodci naši ZO a to: 60 let pan **Ludevít Konkol**, 65 let pan **Lubomír Špok**, 75 let pan **Ladislav Kozel** a pan **Antonín Šigut**, 80 let pan **Václav Šlanina**, 81 let pan **Ivan Němec**, 82 let pan **Karel Štěrba** a pan **Arnold Hölbling**, 83 let pan **Milán Petroš**, 85 let pan **Miroslav Holemář**, 88 let pan **Karel Kunčík**, 89 let pan **Karel Fišer** a krásných 90 let oslavil s námi pan **Josef Brezina**, všem přejeme hodně zdravíčka a životní pohody. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek Místek.

Dne 5. ledna oslavil 55. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo Ostrava, pracoviště Frýdek Místek pan **Román Kizsa**. K tomuto jubileu přejeme všechno nejlepší, hodně zdravíčka a životní pohody. Výbor a všichni členové ZO FS Frýdek Místek.

V měsíci lednu oslavil svou první padesátku kolega ze ZO Česká Třebová: 10. ledna **Miroslav Pecháček** (strojvůdce Cargo) a o chloupěk více, pěkných pětapade, 6. ledna - **Martin Rašovský** (strojvůdce ČD). Dodatečně

blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.

Jménem ZO FSCR Brno-Maloměřice přejeme kolegovi **Stanislavu Stojaníkovi**, strojvedoucímu ČD a. s., vše nejlepší k lednovým 50. narozeninám. Hodně štěstí, zdraví a klidu v profesi i v rodině přejí všichni členové ZO.

Začátkem února oslavil své čtyřicátiny náš kolega strojvedoucí, člen revizní komise naší ZO Jablunkov **Dalibor Turek**. Přejeme vše nejlepší, štěstí, zdraví, rodinnou pohodu, další bohatá sportovní vyžití a žádnou nudu.

Dne 23. února oslavil své 60. narozeniny vedoucí strojmistr u společnosti ČD Cargo PP Nymburk **Petr Kulhánek**. A své 70. narozeniny oslaví členové důchodci 7. února pan **Jindřich Kvasnička** a 10. února pan **Miroslav Šťastný**. Všem oslavencům přeje hodně štěstí a pevně zdravý výbor ZO FS Nymburk a kolegové.

V únoru oslavil své šedesátiny páni strojvůdci **Vladimír Svrzek** z ČD a. s. a kolega **Vladimír Somberg**, strojvedoucí ČD Cargo a. s. Dalším oslavencem je strojvedoucí osobních vlaků pan **Daniel Stejbal**, který v únoru oslavil své 50. narozeniny. Základní organizace Brno-Maloměřice

přeje všem jmenovaným hodně rodinného štěstí mnoho dalších bezpečných kilometrů na kolejích a zejména pevně zdraví.

V měsíci březnu oslaví své narozeniny následující členové FSCR:

dne 1. března oslaví své 62. narozeniny člen ÚRK FSCR **Ivan Mullenko**, dne 2. března oslaví své 66. narozeniny předseda ÚRK FSCR **Jiří Hajný**, dne 3. března oslaví významné životní jubileum analytik FSCR PhDr. **Miloslav Pykal**, dne 15. března oslaví své 75. narozeniny bývalý prezident FSCR **Jiří Našinec**, dne 16. března oslaví své 65. narozeniny člen P-FSCR **Josef Bock**, dne 27. března oslaví své 47. narozeniny člen P-FSCR **Kamil Chaloupka** a 30. března oslaví 70. narozeniny bývalý člen P-FSCR **Vladislav Pouzar**.

Všem výše jmenovaným blahopřejeme k narozeninám, děkujeme jim za vykonanou práci ve prospěch naší odborové organizace a do dalších let přejeme hodně zdraví, štěstí a životní pohody a optimismu.

Dne 9. března oslaví 75 let kolega **Arnošt Středa**. Vše nejlepší, hlavně hodně zdraví, štěstí a dobré pohody kolegove ze ZO FS Letohrad.

Pan **Miroslav Bohatý** ze ZO Čerčany oslaví dne 11. března 45 let. Přejeme vše nejlepší!

* Stejný den, rok i ZO: pánové **Vladimír Hladík** a **Václav Sláma** ze ZO FS Děčín budou 23. března slavít 75 let. Mnoho zdraví oběma oslavencům!

* Kolega **Rostislav Buzek** ze ZO 107 Ostrava - Cargo se 23. března dožívá 55 let. Hodně zdraví!

* Dne 25. března oslaví **Petr Čechmánek** ze ZO 107 Ostrava - Cargo 50 let. Gratulujeme!

Dne 25. března oslaví své 70. narozeniny strojvedoucí ČD ve výslužbě a člen chomutovské ZO FS pan **Karel Suda**. K tomuto životnímu jubileu mu přejí kamarádi a všichni členové ZO FS Chomutov mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let na zasluženém odpočinku.

Opustili nás

Dne 24. ledna nás ve věku 85 let opustil kolega ve výslužbě pan **Jiří Hála** ze ZO FS Šumperk. Pan Hála jezdil v šumperském depu na nákladní vozbu a před odchodem do penze především na „Bětách a Čmeláčích“.



Výbor a všichni členové přejí upřímnou soustrast rodině a Vy, kteří jste ho znali, mu věnujte krátkou vzpomínku.

V sobotu 3. února nás ve věku 73 let po delší nemoci tiše opustil kolega ve výslužbě pan **Petr Wagner** ze ZO FS Šumperk. Pan Petr Wagner začínal v Šumperku jako pomocník strojvedoucího a po zrušení této funkce vykonával funkci dozorce depa až do odchodu na zaslužený odpočinek. Byl velmi poctivý, svědomitý a pro některé až příliš pracovitý, kdy za jeho služby bylo depo srovnané tzv. podle velikosti a barev. Petře, odpočívej v pokoji v nádražčákém nebi.



Výbor a všichni členové přejí upřímnou soustrast rodině a Vy, kteří jste ho znali mu věnujte krátkou vzpomínku.

Velká děkovačka za celoživotní úsilí ve strojvůdcovské profesi



Poprvé od doby, kdy skončilo covidové běsnění, proběhlo letošního 5. ledna „velké točení“ našich kolegů strojvůdců v České Třebové. Již několik let byli tito chlupáci v „důchodovém režimu“ a teprve nyní se konečně povedlo t skoro všechny tyto firy shromáždit na jednu velkou děkovačku za jejich celoživotní úsilí ve strojvůdcovské profesi a jak se patří je „roztočit“ do další životní etapy.

Ze strojvůdců za ČD CARGO to byli **Jiří Kunst**, **Jaroslav Vávřil**, **Alexander Soldán**, **Pavel Peroutka**, **Miloš Pospíšil**, **František Škraňka**, **Jiří Voleský**, **Josef Hejl**, **Pavel Habrman**, **Pavel Tuček**, **Jiří Stránský**, **Vladimír Simon** a **Petr Hildebrand**. Ze strojvůdců ČD se točili **Libor Šafránek**, **Štefan Bůš**, **Ludvík Špinler**, **Jiří Nývlt**, **Miroslav Charouz**, **Jaromír Štarman**, **Václav Zubrický**, **Rudolf Kočí**, **Jiří Dobroucký**, **Vlastimil Vodehnal**, **Josef Janeček**, **Jiří Kubát**, **Karel Mužík**, **Dušan Šimek** a **Zdeněk Havran**. Rozloučit se přišli kolegové, výbor FS i vedení depa. Děkujeme všem, kteří akci pomohali zorganizovat včetně přednosty D. Vavrouška. Text a foto (zočt)