● Rychlostní návěstní soustava jako brzda provozu ... str. 2 ● Fórum o budoucnosti železničního průmyslu ... str. 2 ● Modernizace trati Karlštejn - Beroun ... str. 2 ● Diagnostická měření na koridorech ... str. 2 ● Vývoj vlakových zabezpečovačů trval dlouho a byl úzce spjat s dostupnými technologiemi ... str. 3 ● Vlakem k nejjižnějšímu bodu České republiky ... str. 4 ●

číslo 8

30 . dubna 2024
ročník 77

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Díky ČD u nás jezdí 180 moderních, klimatizovaný vozů

Michal Krapinec na Prezidiu FSČR

Na řádné zasedání Prezídia FSČR 20. března v Praze byl také pozván předseda Představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Přinášíme výňatek z jeho příspěvku.

Michal Krapinec nejprve zhodnotil činnost a hospodářskou situaci ČD. Zdůraznil, že firma je ekonomicky silná a zdravá a má příznivý rating. Skupina ČD vykázala za první pololetí roku 2023 podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) zisk před zdaněním ve výši 987 milionů Kč. Hospodaření skupiny se tak meziročně zlepšilo o více než 1,9 miliardy Kč. K pozitivnímu výsledku přispěl především návrat cestujících do vlaků, zklidnění trhu s energiemi a také silnější koruna. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku se zlepšil zejména segment osobní dopravy, který se dostal do zisku.

Kromě mateřské společnosti se ale dařilo i ostatním společnostem v rámci skupiny, které rovněž významně přispěly k meziročnímu zlepšení. Dařilo se jak osobní, tak i nákladní dopravě a také všem ostatním segmentům, díky čemuž celkové tržby za Skupinu ČD meziročně narostly o více než 3 miliardy Kč. Pro Skupinu ČD jsou tyto údaje výbornou zprávou.

„Tři uplynulé roky byly velmi náročné, ať již jsme řešili covid, válku na Ukrajině nebo enormní nárůst cen energií. V rámci skupiny to mělo dopad především na osobní dopravu, ale ani nákladní doprava to neměla jednoduché. Teď už ale můžeme říci, že jsme obtížné období úspěšně překonali a je před námi nová etapa, kdy se můžeme znovu zaměřit na rozvoj firmy, její růst a další modernizaci i investice. Dluh společnosti by se měl trochu zvyšovat a svého vrcholu by měl dosáhnout zhruba v průběhu roku 2027. Důležité je, že si nepůjčujeme na provoz, ale na investice," zdůraznil generální ředitel ČD.

Čtyři miliony plus

Co se týče osobní dopravy za celý rok 2023, meziročně vzrostl počet cestujících ve vlacích národního dopravce o 7,3 miliony. Celkově tak ČD během loňského roku přepravily 164,4 milionů lidí, meziroční nárůst je 5 %. Pozitivní vývoj v přepravě cestujících se projevil růstem tržeb z prodeje jízdenek, který činil za leden až červen 2023 celkem 4,6 miliardy korun (meziročně +697,4 mil. Kč, to znamená +18 %). Došlo také k mírnému růstu přepravního výkonu. Ten se pohybuje za celý rok 2023 ve výši 8 miliard osobokilometrů, to je o 358 milionů osobokilometrů více než v předloňském roce.

„K výraznému zlepšení došlo u mezinárodní přepravy, kde se tržby za prvních 6 měsíců roku 2023 meziročně zvýšily o více než čtvrt miliardy Kč (+35 %). Největší nárůst v přepravě sledujeme na mezistátních linkách. Tam už přepravujeme více cestujících než v roce 2019. Za oživením jsou hlavně turisté ze zahraničí, a to včetně těch ze zámoří. V regionální přepravě evidujeme zvýšení počtu cestujících v tarifech integrovaných dopravních systémů jako důsledek jejich rozšiřování v dalších regionech," uvedl Michal Krapinec.

2024 – malá revoluce

Pokračuje také zásadní modernizace vozidlového parku v regionální dopravě napříč všemi kraji. „Pokud jsme v uplynulých letech obnovovali naše vlaky tak říkajíc evoluční cestou, tedy postupně a pomalu, tak rok 2024 bude znamenat na našich tratích malou revoluci. Od našich dodavatelů převezmeme celkem 108 regionálních vlaků RegioPanter a RegioFox. V případě RegioPanterů plně vyčerpáme oba rámcové kontrakty na 50 dvouvozových a 60 třívozových jednotek. Když to sečtu, tak se díky Českým drahám prohání po našich železnicích 280 moderních, klimatizovaných a bezbariérových vozů. Konečně se také dočkáme dodávek motorových jednotek RegioFox, u kterých se protáhlo schválení. O to více nových „motoráků" bychom měli letos převzít a uvést do pravidelného provozu. Po několika letech nás čeká také novinka v dálkové dopravě. Letos nasadíme prvních osm jednotek ComfortJet. I když budou zatím v dočasném řazení bez restaurantu a řídicího vozu, bude to velká posila v dálkové dopravě a určitě nám to pomůže zlepšit kvalitu řazení a garanci služeb na všech našich dálkových linkách."

Dopravce první volby

Do dálkové dopravy zamíří také dalších 22 lokomotiv Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Nové vlaky jsou příležitost pro posílení pozice ČD na dopravním trhu u nás i na mezistátních linkách. Představují však také výzvu pro nás všechny. „Nová technika znamená učit se nové věci a zvyšovat kvalifikaci. Naučit se pracovat, udržovat a dobře ovládat novou techniku. Co stačilo k údržbě osm set desítky, s tím si u RegioFoxu nevystačíme. Proto neskrýváme, že na nás všechny budou v tomto roce kladeny vyšší nároky. Jen v takovém případě můžeme zajistit další růst ČD, zlepšovat jejich ekonomickou kondici, což se ve finále projeví v našem lepším pracovním prostředí, na výplatní pásce i v sociálních jistotách, které vám může firma poskytnout. Můžu slíbit za sebe osobně i za celé Představenstvo, že budeme v tomto roce 2024 pokračovat v posílení pozice ČD jako dopravce první volby, který nabízí objednavatelům a cestujícím ty nejlepší služby a svým zaměstnancům ty nejlepší pracovní podmínky v oboru. Ovšem bez zaměstnanců a jejich špičkového profesionálního plnění úkolů se to neobejde. Hodnota nových souprav stoupá v mezičase zhruba o 20 %," pokračoval generální ředitel ČD

Cargo pokračuje v expanzi

Co se týče segmentu nákladní dopravy, je podle Michala Krapince možné konstatovat, že nákladní doprava přispěla do konsolidovaného výsledku skupiny ziskem před zdaněním ve výši 481 milionů Kč. ČD Cargo úspěšně pokračuje v expanzi do zahraničí, kde se v meziročním srovnání významně navýšily výkony, které zásadním způsobem přispěly k našim pozitivním výsledkům. Naopak na tuzemském trhu výkony klesly v souvislosti s aktuální situací v energetice a nepříznivým vývojem v některých průmyslových odvětvích. Dnes je Cargo Skupinou ČD, která působí v sedmi zemích Evropy, a dokáže tak lépe reagovat na měnící se situaci na trhu v ČR a efektivně využít naše kapacity i v zahraničí, což se odráží i v dosažených výsledcích. „Na tuzemském trhu jsme nejvýznamnější pokles zaznamenali v přepravách hnědého uhlí, železa a strojírenských výrobků, stavebnin a dřeva v souvislosti s ustupující kůrovcovou kalamitou. Naopak pozitivně se vyvíjejí přepravy pohonných hmot, kombinovaná doprava a v závěru roku došlo postupně k růstu přepravních objemů v automotive."

Nejlepší výsledek v historii

Předseda Představenstva a generální ředitel Českých drah také připomněl některé problémy, které se ČD dotýkají, především v oblasti zpožďování dodávek ze strany výrobců nových kolejových vozidel a zpoždění dodávek vozidel z opravy, případně jejich nekvalitní provedení.

„Za to hrozí našim partnerům sankční pokuty, které po nich budeme vymáhat. Začínáme mít totiž problém uspokojit přepravní kapacitu. Důležité také je, že bylo zastaveno trestní stíhání ČD v případě mimořádné události na lanovce Ještěd," zdůraznil Michal Krapinec.

Přes všechny možné obtíže je podle něj reálné očekávat, že loňský hospodářský výsledek bude nejlepší v celé historii ČD. Přesné údaje o hospodaření skupiny ČD za rok 2023 budou známy v polovině dubna tohoto roku a podle nastavených pravidel dojde 25. dubna k jejich zveřejnění.

Miloslav Pykal

Nová vozidla za 17 miliard korun

Čeští železniční dopravci se kvalitou poskytovaných služeb rychle přibližují standardům na západ od nás. Je to především díky investicím do vlaků a zlepšování zákaznického servisu. Ještě letos dopravci pošlou na koleje zcela nová vozidla za zhruba 16 až 17 miliard korun.

„Téměř 15 miliard letos do nových vozidel investují České dráhy a například RegioJet letos plánuje nákupy za cca 1,5 miliardy, příští rok to budou až 3 miliardy korun," říká Petr Moravec, výkonný ředitel SVOD Bohemia. Nákupy vlaků chystají i další naši dopravci. V horizontu deseti let tak mohou podle odhadů investice do železničních vozidel u nás výrazně přesáhnout částku sto miliard korun.

Významná část bude podle Moravce přitom směřovat do pořízení nejmodernějších bezemisních vozidel elektrické trakce, jako jsou elektrické jednotky či vícesystémové lokomotivy. Další miliardy dopravci zaplatí například za modernizace stávajících vlaků, nákup již provozovaných vozidel ze zahraničí, do rozvoje údržbové základny nebo do zlepšování zákaznického servisu.

(pem)

Dopravce pro úzkokolejku

O uzavření smlouvy s dopravcem, který bude zajišťovat sezónní provoz na úzkokolejce, rozhodly počátkem dubna Jihočeský kraj i kraj Vysočina - vybraly společnost Gepard Express. Mluvčí jihočeského krajského úřadu David Hocke uvedl , že společnost Gepard Express nabídla nižší nabídkovou cenu za vlakový kilometr a nižší celkovou kompenzaci pro rok 2024.c Druhá nabídka přišla od společnosti Good thing, která patří do skupiny WTT. V případě rozhodnutí Jihočeského kraje se jedná o úzkorozchodnou trať 229 - Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, v případě Vysočiny pak o trať 228 v úseku Obrataň - Jindřichův Hradec.

Navrhovaný jízdní řád počítá s turistickým provozem na dráze od zahájení provozu do konce října 2024. Podle návrhu smlouvy se předpokládá, že podobný jízdní řád by měl platit i v nadcházejících letech - koncepce počítá se zahájením víkendového provozu od Velikonoc do konce října a během sezony s každodenním provozem od června do konce září.

(čn)

Odborné setkání Železnice Pardubice

Desátý ročník tradičního setkání železničářů, odborníků, politiků a fanoušků Železnice Pardubice se uskutečnilo 11. dubna, FSČR zastupoval člen prezídia David Votroubek.

Letošní ročník byl podle pořadatelů ve všech směrech naprosto rekordní. Díky jedinečné spolupráci s vysokými školami – Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice a Fakultou dopravní Českého vysokého učení technického v Praze se podařilo připravit celodenní program plný dynamických ukázek a zorganizovat také studentský Veletrh práce a osobního rozvoje. Návštěvníci si mohli vyzkoušet virtuální realitu při trénování provozu na silnici i železnici, prohlédnout si živý přenos z železničního uzlu a vyslechnou si přednášku jedné z nejvýraznějších osobností české technologické scény – Petra Máry.

V odpolední odborné části se hovořilo o konkrétních plánech České republiky na strategické financování železnice, byly představeny největší investiční projekty ve východních Čechách (včetně vysokorychlostního spojení RS5) a nejmodernější technologie, které udávají trendy nejen v Česku, ale také v zahraničí.

Další ročník se uskuteční 10. dubna 2025 v Pardubicích.

Text a foto (red)

Nejvyšší státní kompenzace pro ČD

Nejvyšší částku za kompenzaci zlevněného jízdného pro studenty a seniory za loňský rok od státu dostaly České dráhy, a to 1,86 miliardy korun. Zlevněné jízdné loni státní kasu vyšlo celkem na zhruba 4,77 miliardy Kč, České dráhy tak od státu dostaly asi 39 procent. Téměř 52 procent kompenzací stát poslal železničním dopravcům, zbytek autobusovým. Na dotaz ČTK to 11. dubna uvedl tiskový mluvčí ministerstva František Jemelka.

Druhou nejvyšší částku po Českých drahách od státu dostal dopravce RegioJet, který získal zhruba 404 milionů korun. Za ním následuje středočeský autobusový dopravce Arriva, který obdržel přibližně 191 milionů Kč.

Stát žákům, studentům, seniorům a osobám s invaliditou třetího stupně zaručuje 50procentní slevu na jízdném na komerčních spojích, rozdíl státu fakturují přímo dopravci. Na stejnou slevu mají nárok také rodiče, kteří jedou navštívit své dítě v ústavu. Tato sleva se naposledy měnila v dubnu 2022, kdy ji stát snížil ze 75 procent na 50 procent. Držitelé průkazů ZTP a ZTP/P mají nárok na slevu 75 procent. Zdarma jezdí děti ve věku do šesti let, průvodci držitelů průkazu ZTP/P a uprchlíci na cestě z Ukrajiny.

Státní slevy na jízdném na komerčních spojích loni nejvíce využívali studenti do 26 let a skupina žáků od šesti do 18 let. Na obě skupiny dohromady připadly více než tři čtvrtiny všech kompenzací, na studenty téměř 41 procent a na žáky více než 36 procent. Na třetí příčce se zhruba 18 procenty se umístili senioři nad 65 let.

Slevy platí na všech vnitrostátních dálkových a regionálních autobusových a železničních linkách, v integrovaných dopravních systémech a na linkách městské hromadné dopravy, které jezdí za hranice města. V železniční dopravě platí pouze ve vozech druhé třídy.

(čn)

Rychlostní návěstní soustava jako brzda provozu

Kam zmizela logika?

Rozmáhá se nám na dráze takový nešvar. Na návěstidle rychlost 40 a jedeme rovně, nebo se návěst najednou změní na volno. Jindy je na návěstidle volno a jedeme do odbočky. SŽ to má asi podle všeho předpisově ošetřeno. Ale kde je logika provozu? Kdo bude viníkem nehody, až mimořádná zásilka s omezením do odbočky 20km/h na výhybkách vypadne? Kdo zaplatí utržený sběrač, když stahovačka byla ze sudé do liché? A na návěstidle bylo volno.

Konkrétně největší paskvil, který znám, je Praha Malešice. Stanice kde je křížení dvoukolejné trati Běchovice-Zahradní město a jednokolejné trati Libeň-Hostivař. Začalo to před lety tím, že při odjezdu do Zahradního města svítilo 80 a volno, přestože se jelo rovně. Byl to blbý pocit, když po druhé koleji jel vlak proti. Je to dobře postavené? Na odjezdu je rychlostník 80, pro upřesnění nesmyslnosti návěsti.¨

Namydlené schody

Po další modernizaci ve stanici Malešice je při jízdě od Hostivaře na vjezdu 40 a očekávej 40, na cesťáku 40 a očekávej 40, jedeme ale rovně a až na odjezdu do odbočky. Důvod

neznámý. Na jednokolejné trati, kde se křižuje městská linka a zároveň dlouhé kontejnerové vlaky je to opravdu „urychlení“ provozu. Ale největší špek v Malešicích je účelové posunutí rychlostníku 80 jen v jednom směru, až za výhybky. Při vjezdu od Libně svítí volno a na výhybkách hup a jedeme do odbočky. Ano za cesťákem je rychlostník 40, takže za normálního stavu se nic nestane, když někdo rychlostník nepřehlédne nebo se neztratí. Ale dříve byl umístěn po 50 metrech rychlostník 80 ještě před výhybkami na záhlaví, takže na vjezdu vždy svítilo 40, když se jelo do odbočky. Kolegové pozor, namydlené schody se tomu říká. ¨

A otázka zůstává. S mimořádnou zásilkou mám tedy jet 20km/h a v případě napěťové výluky preventivně stáhnout sběrač? Chápou autoři tohoto návěstění, že jsou i jiné skutečnosti, které ovlivňují jízdu vlaku, a které musí strojvůdce řešit? Nejenom upravovat rychlost podle světel, které si někdo rozsvítí bez logiky.

Citace z předpisu: *„Stanice s rychlostní návěstní soustavou – stanice, ve kterých je při všech vlakových cestách potřebné snížení traťové rychlosti přes výhybky při vjezdu i při odjezdu návěstěno návěstmi světelných hlavních návěstidel.“* Tak je předpis závazný, nebo je to trhací kalendář a na vše je nějaká výjimka?

Jedu tak špatně, jak návěstíte

Například Ústí nad Orlicí má mnoho cestových návěstidel od České Třebové. Velmi často je na nich 40 a výstraha, ale jede se rovně. Takže vlak o 1800 tunách musím zbrzdit na 40km/h, a i když jedu rovně a na dalším návěstidle už svítí volno, musím jet čtyřicítkou než poslední vůz vlaku, který je dlouhý 680 metrů mine přilehlé výhybky. Mrhání energií nikomu nevadí. Ale dotazy, proč jsem prodloužil jízdní dobu, mají. Jedu tak špatně, jak návěstíte. Ale na obranu výpravčích, prý se jim nezobrazuje jaká návěst svítí na návěstidle.

Rád bych si přečetl logické zdůvodnění současného návěstění v Malešicích a Ústí n. O. Něco je prý příprava na ETCS. Tak by mne také zajímalo jak s ETCS budeme jezdit s mimořádnými zásilkami a stahovat sběrače při napěťových výlukách. Rychlost 40 na displeji lokomotivy bude značit jen rychlostník, nebo i jízdu do odbočky?

Ať nemáte infarkt

A pro kolegy, co dlouho nebyli v Malešicích: Z části staničních kolejí udělali vlečku pro Regiojet. A při vjezdu od Běchovic a Libně vás překvapí nové cestové návěstidlo za výhybkou mezi 3. a 5. kolejí. Tak ať nemáte infarkt. Logiku v tom nehledejte. Dnes se umísťují cestová návěstidla uprostřed zhlaví již běžně.

Text a foto Miloš Brunner

(text byl odeslán na tiskové oddělení SŽ, reakce ani po urgenci do uzávěrky nepřišla)

Diagnostická měření na koridorech

Podle Správy železnic podnik přechází na efektivnější způsob provádění měření koridorových úseků při rychlostech nad 120 km/h. Příslušné diagnostické jízdy se budou konat současně s využitím všech potřebných vozidel v jedné soupravě. To přinese výraznou úsporu provozních nákladů i nezbytných omezení provozu. První integrované měření se již uskutečnilo mezi Prahou a Českými Budějovicemi, další následovala v březnu po celé republice.

Měření na koridorech při rychlostech nad 120 km/h se provádějí minimálně jednou ročně, dosud probíhala jednotlivě. Jde o zjišťování odezvy trakčního vedení při maximální traťové rychlosti, měření geometrických parametrů kolejí a ověřování kvality a úrovně signálu GSM-R, který se používá pro přenos informací v rámci zabezpečovacího systému ETCS.

Soupravu vedenou lokomotivou Vectron Správy železnic tvořily měřicí vozy pro diagnostiku železničního svršku (MVŽSv2), pevných trakčních zařízení (MV PTZ), rádiových systémů (MV RS) a železničního spodku (MV GPR). Všechna vozidla mohou jet 160 km/h, některá až 200 km/h.

Díky integrované jízdě se uspoří až 2 miliony korun.

(sž)

Očima Jana Kubeše

Na tratích z Českých Budějovic do Strakonic a Písku jsou na regionální spoje téměř vždy nasazení Panteři. Snímek pořízený 26. března ve Zlivi přibližuje odjezd vlaku 8006, na který byl nasazen Panter 650/651 224-8, směřující do Strakonic. *Foto Jan Kubeš*

Stará technika součástí sbírek muzea

Národní technické muzeum (NTM) získalo další předměty, které dříve sloužily v drážním provozu. Smlouvu o jejich předání podepsali generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a jeho protějšek z NTM Karel Ksandr. Pokračuje tak spolupráce, kterou oba subjekty navázaly v roce 2020. Cílem je přispět k zachování a popularizaci železniční infrastruktury i v její i historické podobě.

Hodnota převáděného majetku dosahuje téměř dva miliony korun. Novými exponáty NTM se staly součásti staničních zabezpečovacích zařízení z pražského Masarykova nádraží, Moravských Budějovic a Trhového Štěpánova. Dále jde o mechanická návěstidla z Krupé a Moravských Budějovic, vodní jeřáb ze stanice Kladno (na snímku) nebo bubnové nosiče pro traťové jízdní řády z Blatné. Nechybí ani součásti ručně ovládaných závor z Úštěku a přejezdu nedaleko Moravských Budějovic.

(sž), foto FB Stanislav Hedvík

Fórum o budoucnosti železničního průmyslu

O tom, co přineslo 20 let ČR v EU pro český železniční průmysl, ale i o tom co chystá stát v oblasti rozvoje české železnice se diskutovalo v pondělí 15. dubna na Fóru ACRI (Asociace podniků českého železničního průmyslu) o budoucnosti českého železničního průmyslu. Diskuse se zúčastnili ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel SŽ Jiří Svoboda, generální ředitel ČD Michal Krapinec, ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář, vrchní ředitelka sekce ekonomické spolupráce Kateřina Sequensová z Ministerstva zahraničních věcí ČR a zástupci předsednictva ACRI Tomáš Ignačák (Škoda Group), Zdeněk Chrdle (AŽD Praha) a Jakub Weimann (BONATRANS GROUP).

Dvacet let členství České republiky v Evropské unii) přineslo podnikům českého železničního průmyslu sdruženým v ACRI - - tržby v řádech stovek miliard korun. Samotné podniky dokázaly po vstupu ČR do EU až trojnásobně navýšit své obraty na trzích zemí Evropské unie (EU) a Evropského hospodářského prostoru (EHP – Švýcarsko, Norsko a Lichtenštejnsko) a na další zakázky na trzích EU si hodlají sáhnout. Členství v EU není jen motorem růstu objemu jejich exportu, ale zvyšuje také tempo inovací a implementace nových technologií do výroby.

Podle generální ředitelky ACRI Marie Vopálenské činí podíl exportu na trhy EU (resp. EHP) pro nejvýznamnější firmy českého železničního průmyslu aktuálně v průměru kolem 80 % produkce a mnohé jsou v rámci oborů, ve kterých působí, evropskou jedničkou. Celkově tak firmy českého železničního průmyslu realizují exportní tržby do zemí EU a EHP ve výši téměř 60 miliard korun ročně.

Například Škoda Group – česká jednička ve výrobě kolejových vozidel jen za posledních 5 let od roku 2019 získala v EU zakázky za téměř 120 miliard Kč – kromě Česka primárně na Slovensku, v Německu, Finsku, Lotyšsku či Estonsku. Podobné výsledky, za kterými stojí členství ČR v EU, hlásí bohumínský BONATRANS, který se vypracoval na největšího výrobce železničních dvojkolí v Evropě. Jeho obchodní tržby z exportu do zemí EU a EHP dosáhly za posledních dvacet let 92 mld. Kč a tvoří přibližně 85% podíl na celkových tržbách.

Přínosy českého členství v EU vidí i další firmy z železničního průmyslu. A to nejen z hlediska nárůstu objemu tržeb a exportu. Přínosy vidí například v unifikaci norem nebo i čistě v marketingu, kdy značka a image EU je také klíčem, který otevírá dveře na řadu trhů. Týká se to například české společnosti BORCAD, která je lídrem ve výrobě sedaček pro kolejová vozidla.

Jednoznačné přínosy členství v EU potvrzují i další výrobci a dodavatelé ze sektoru železničního průmyslu, jako jsou například dodavatel bezpečnostních systémů Retia nebo Kontron, který je generálním dodavatelem technologií GSM-R.

Podle ACRI zažívá železnice investiční boom a na české firmy čekají významné zakázky také doma. Například ČD hodlají do roku 2030 investovat až 160 miliard korun a masivně investuje také Správa železnic.

(ACRI)

Kdyby se na české železnici dlouhodobě strategicky plánovalo…

Modernizace trati Karlštejn - Beroun

Při výlukové jízdě po první traťové koleji na trase Karlštejn - Beroun byly vidět práce nejen při odstraňování, zejména náletových dřevin u vyloučené druhé traťové koleje, ale na několika místech, se s již odstraněnou vegetací betonovaly patky budoucích stožárů trakčního vedení a „dlabaly“ jámy pro nové patky.

Mezi zastávkou Srbsko a Berounem vede podél břehu Berounky jen úzká cesta charakteru lesní/polní s nezpevněným povrchem, v turistických mapách vedená jako „zelená“ spojující Srbsko a Tetín, a coby cyklotrasa 8245, Stezka sv. Ludmily.

Znatelný pokrok

Při „nevýlukové“ jízdě po druhé traťové koleji jsem viděl intenzivní činnost stavebních strojů při postupném rozšiřování a zpevňování této komunikace štěrkem, aby byla použitelná i pro dopravu materiálu na vlastní stavbu. Prakticky při každé jízdě vlakem, s odstupem několika dnů jsou patrné změny v postupu prací a zajištění bezpečnosti práce.

U Srbska jsem u druhé koleje kvitoval „držáky latí“ a mezi nimi umístěné latě vymezující prostor pojížděné koleje - známo ze západní Evropy - mechanicky bránící osobám pracujícím v blízkosti pojížděné koleje v nechtěném vstupu do průjezdného průřezu v okamžiku jízdy vlaku kolem pracovního místa. Znatelný pokrok oproti na jiných místech používanému prověšenému „umělohmotnému řetízku“ nebo dokonce „vlající bílo-červené pásce“ či „bezpečnost (ne)zajišťujícímu“ kusu provazu nataženému mezi držáky…

Paskvil dotovaný Bruselem

Mezi Karlštejnem a Srbskem žádná turistická stezka podél vody nevede, na několika místech jsou na loukách patrné vyjeté „koleje“ od silničních vozidel, tu a tam stojící modré vozidlo SŽ. Patrně i zde se postaví „dočasná“ komunikace.

Výhledový výlukový jednokolejný provoz bude mít poměrně velký vliv na propustnost trati. Součástí stavby bude i odbočka Lom rozdělující mezistaniční prostorový oddíl - ta už měla existovat minimálně 30 let.

Kdyby jsou chyby, ale kdyby se na české železnici dlouhodobě trochu víc strategicky plánovalo, což by měla být náplň ministerstva dopravy, tak by byla v minulosti skutečně důsledně zmodernizována „Hrbatá“, neboli trať ze Smíchova do Berouna přes Rudnou u Prahy, včetně elektrifikace tratě, jako odklonová trať jednak pro případy mimořádností na „hlavní trati“, jednak pro plánovanou výlukovou činnost. Bohužel před léty se sice modernizovalo, ale výsledkem je paskvil zadotovaný Bruselem, nepoužitelný ani pro nákladní dopravu.

Osmsetdesítky leckdy stačí

Před léty, při výlukách s cílem udržení normového stavu trati mezi Berounem a Karlštejnem, se provozovala NAD za osobní vlaky, s cestovní dobou kolem 40 minut, protože nejkratší cesta není co do šířky sjízdná autobusem.

V současné etapě modernizace jsou některé osobní vlaky ukončeny v Karlštejně, náhradou jsou „Berounky“ obsluhující zastávku Srbsko, zastavují v Karlštejně i Srbsku, z obratových důvodů EJ 471 nahrazuje některé vlaky Karlštejn - Beroun mnohými odepisovaný MV 810. Smutným zjištěním je, že pro frekvenci leckdy stačí…

Miroslav Zikmund

Vývoj vlakových zabezpečovačů trval dlouho a byl úzce spjat s dostupnými technologiemi

Aby byla dráha bezpečná

S rozvojem dopravy se velmi brzy začala také řešit bezpečnost železniční dopravy. Nabízíme čtenářům malou exkurzi do historie vlakových zabezpečovačů a dozvíte se mimo jiné, kdy byl poprvé použit termín „balíza“.

Železniční doprava se začala rozvíjet v první polovině 19. století, kdy byla koňská hnací síla nahrazena silou parního stroje. Stávala se stále rychlejší a efektivnější a bylo možné přepravovat větší objemy nákladu. Rozvíjela se i přeprava cestujících.

Průkopníkem v železniční dopravě byla Velká Británie, ale ani kontinentální Evropa a především Amerika nezůstaly pozadu. S rozvojem železniční dopravy se však objevily mnohé problémy, které bylo nutné řešit. Docházelo k prvním železničním nehodám. Ve snaze jim předejít se začalo rozvíjet zabezpečení železniční dopravy.

Hláskař, hradlař, dispečer

Strojvedoucí nebyl ten, kdo rozhodoval, zda smí nebo nesmí uvést vozidlo do pohybu a jakou rychlostí smí jet. Dopravní cestu pro železniční vozidla připravují a zajišťují dopravní zaměstnanci, jako například výpravčí, hláskař, hradlař, dispečer a jiní zaměstnanci dráhy. Strojvedoucí také musí vědět, jakou rychlostí má jet, což souvisí s maximální rychlostí daná konstrukčními podmínkami vozidla, hmotností vlaku a parametry trati. Rychlost může být také omezena návěstmi na trati nebo při vjezdu vlaku do stanice nebo jeho odjezdu ze stanice.

Vznik traťových oddílů

Pro zabezpečení následných jízd byla zpočátku používána časová soustava. Vlaky vyjížděly v jednom směru v časových intervalech, které odpovídaly předpokládané době, za niž předchozí vlak dojede do následující stanice. Tento způsob byl nespolehlivý a nedokázal zabránit nehodám. To vedlo ke vzniku a rozšíření prostorové soustavy. V prostorové soustavě je trať rozdělena do traťových oddílů a v každém oddílu smí být nejvýše jeden vlak. Vjezd do oddílu je možný jen na povolení a výjezd z oddílu je jednou z podmínek pro povolení vjezdu dalšího vlaku. Je ovšem třeba zkontrolovat, zda vlak opustil traťový oddíl celý.

Návěstidlo vlak nezastaví

Provozní zkušenosti ukázaly, že ani rozdělení trati na oddíly a stožárová návěstidla s tvarovými návěstmi nepřispěly plně k zvýšení bezpečnosti. Samotné návěstidlo vlak nezastaví – je to informace pro strojvedoucího, zda je cesta volná nebo má očekávat, že musí vlak u návěstidla zastavit. Proto byla snaha již v 19. století vyvinout zařízení, které zastaví vlak při projetí návěstidla v poloze Stůj.

Cesta vlakových zabezpečovačů byla velmi dlouhá. Jejich vývoj byl úzce spjat s dostupnými technologiemi. První vlakový zabezpečovač byl použit již před 182 lety. Přibližme si jejich vývoj.

Milníky vlakových zabezpečovačů

1842 – Edward Alfred Cowper (1819-1893) patentoval třaskavky. Ty se používaly na trati pro potřeby nouzového zastavení vlaku.

1850 – V USA a Velké Británii byl uveden do provozu systém s gongem u návěstidla. Jednotlivé nápravy stlačovaly páku v kolejišti spojenou s gongem.

1851 – V Anglii Tyer de Dalton navrhl elektromechanický komunikační systém u kterého byly v kolejišti umístěny dva 6 m trámce pobité plechem, které sloužily jako kontaktní systém kartáči na lokomotivě. Elektromagnet na lokomotivě ovládal akustickou návěst a červenobílou clonku.

1854 – Vynálezce Du Moncel uvedl do provozu systém pro telegrafické spojení dopravny se strojvedoucím. Podél trati byl dvouvodičové nadzemní vedení a na každém kilometru v koleji byly dva dvoumetrové trámce pro přerušení proudu v obvodu tendru lokomotivy.

1855 – Ve Francii uvedl do provozu Gaetano Bonelli (1815-1867) vlakový telegraf, označovaný také jako „varovný telegraf“, kdy vlak byl nepřetržitě spojen s dopravnami. Uprostřed koleje, byla na izolátory položena další kolejnice, která sloužila jako jeden vodič telegrafu.

1856 – Vynálezci Moorovi byl udělen patent na vlakový zabezpečovač, u kterého se spustila píšťala lokomotivy nárazem tyče na pevný bod na trati a jejím zpožděném návratu do původní polohy.

1860 – Místo píšťaly lokomotivy byl umístěn v kabině strojvedoucího gong, což byla první kabinová signalizace.

1870 – V USA Axel Vogt (1849-1921) hlavní mechanik Pennsylvania Railroad umístil do brzdového potrubí skleněnou trubici, která byla rozbita při průjezdu vlaku kolem návěstidla v poloze Stůj.

1872 – Ve Francii byl vyvinut akustický varovný systém „Crocodile“.

1906 – Ve Velké Británii byl uveden do provozu vlakový zabezpečovač ATC (Automatic Train Control). Měl akustickou a optickou signalizaci a tlačítko bdělosti s ovládáním brzdového systému.

1909 – Do provozu byl uveden systém „Van Braam“ na principu pedálů v kolejišti.

1909 – Firma Siemens & Halske představila elektromechanický princip vlakového zabezpečovače, kde dvojice vodivých lišt byla umístěna vně koleje ve směru jízdy. Jedna byla spojena vodivě se zemí a druhá elektricky odizolována. Na lokomotivě byl umístěn vodivý kartáč, který propojil systém na lokomotivě se zemí, a ovlivnil relé.

1919 - Počátky induktivního přenosu signálu na lokomotivu – rezonanční typ se třemi frekvencemi od firmy Vereinigte Eisenbahn-Signalwerke a C. Lorenz AG.

1920 – V USA zavedla Pennsylvania Railroad systém CCS (Continuos Cab Signals). Používal induktivní přenos signálu z kódovaného kolejového obvodu prostřednictvím snímacích cívek na přední části vozidla. V kabině lokomotivy byly barevné indikátory, které opakovaly návěstní znaky na následném návěstidle. Tento systém prakticky převzal SSSR.

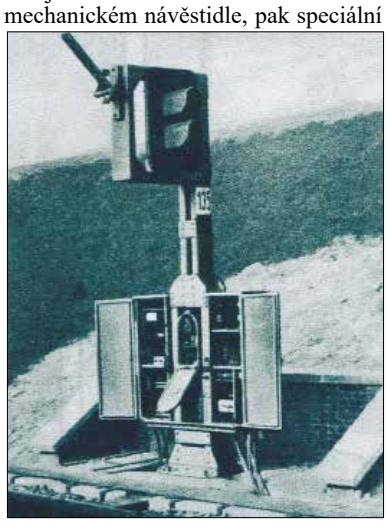
1922 – V USA bylo nařízeno, aby 49 železnic instalovalo do roku 1925 nějaký systém lokomotivní signalizace.

Ve 20. letech – švýcarská firma SIGNUM vyvinula bodový vlakový zabezpečovač (BVZ), který byl pak velmi rozšířen.

1927 – Byly zahájeny první zkušební jízdy se systémem Integra-Signum na trati Bern - Thun.

1927 - Němci vyvíjeli poměrně jednoduchý a jedinečný optický systém, který instalovali na jedné trati. Dostal název OPSI. Konstruktérem byl Wolfgang Bäseler. Na přední části lokomotivy byl v jednom komplexu světelný zdroj a současně i světelné čidlo. Na mechanickém návěstidle, pak speciální zrcadlový hranol. Usměrněný světelný kužel z lokomotivy osvítil hranol na návěstidle, který se pootáčel v závislosti na poloze ramene. Hranol část světelných paprsků odrazil zpět do komplexu s čidlem. To pak světelný paprsek přeměnilo na elektrický signál a ten, v závislosti na návěsti, ovlivnil hlavní brzdové potrubí.

Systém Kofler - Stúj



Systém Kofler - Volno

1929 – V Německu vybavili S-Bahn BVZ, mechanický kontakt ovládal potrubí vlakové brzdy.

Koncem 20. let – systém americký BVZ typu GRS (General Railway Signal) byl doplněn o kontrolu rychlosti vlaku.

Na začátku 30. let – Na síti amerických železnic byly realizovány různé typy LVZ, které se lišily počtem přenášených návěstí a způsobem kontroly strojvedoucího. Jedním z nich byl LVZ typu „UNION SWITCH“.

Na začátku 30. let – ČSD zkoušely na prvních elektrických lokomotivách E 467.004 a E 467.005 BVZ německé firmy AEF a švýcarské SIGNUM.

1930 – Firma VES upravila systém INDUSIW pro dva kmitočty.

1930 – Německý inženýr Wolfgang Bäseler přednesl v Praze přednášku na téma „Problémy přenášení návěstních pojmů z trati na lokomotivu za jízdy“.

1932 – Na trati Berlín – Hamburk byl na motorových jednotkách uveden do provozu BVZ VES se třemi kmitočty u traťových induktorů.

1933 – Ve Švýcarsku byl zaveden BVZ - INDUSI, později přejmenován podle výrobce na „INTEGRA SIGNUM“.

1933 – Do provozu zaveden zabezpečovač „Zugsicherung 240“ (ZS 240), který funguje na principu indukčního přenosu informací z tratě na vozidlo. Původně se systém nazýval pouze „Signum“ nebo též „Integra-Signum“ a byl vyráběn firmou Integra Wallisellen (dnes Siemens Integra).

1934 – V Německu byl uveden do provozu indukční vlakový zabezpečovač „Indusi“.

1934 – Ve Švýcarsku byl uveden do provozu vlakový zabezpečovač pod označením „METRUM“ pro přenos tří návěstí.

1935 – V SSSR zkonstruovali LVZ pro tratě bez návěstidel na principu přenosu návěstních pojmů pomocí číselného kódu vysílaného do neohraničených kolejových obvodů (NKO).

1937 – V Paříži se konal kongres na téma „Přenášení signálních pojmů na lokomotivy“.

1937 – Rakousko zavedlo induktivní systém BVZ VES se třemi kmitočty u traťových induktorů.

1940 – V Německu bylo vybaveno systémem „Indusi“ přes 1000 lokomotiv a 3500 km dvojkolejných tratí.

1950 – Firma Integra doplnila systém „METRUM“ v traťové části permanentním magnetem a na mobilní části magnetickým relé a označila tento systém „STIN/METRUM“. Byl určený pro ss trakci.

1953 – V ČSR byly ve VÚD zahájeny práce na vývoji nf LVZ pro přenos čtyř aktivních návěstních informací na hlavních tratích.

1953 – Na trati Praha Smíchov – Velká Chuchle proběhly zkoušky funkčních vzorků LVZ VÚD.

1954 – Proběhla standardizace Indusi jak typ „Indusi I 54“.

1955 – V ČSR byla provozně ověřována dvě alternativní řešení LVZ.

1957/58 – Na trati Pečky – Velim probíhalo provozní ověření LVZ s devíti oddílovými návěstidly a na lokomotivě 475.1 a M 296.002.

1959 – Firma Siemens ukončila vývoj induktivních BVZ posledním typem „INDUSI I60“.

1959 - V ČSR byl udělen patent na „Způsob a zapojení k provádění přenosu informací z trati na lokomotivu“. Bylo to dílo kolektivu prof. Ing. Oldřicha Poupěte, DrSc..

1960 –V ČSR byl schválen LVZ typ LS II a bylo rozhodnuto parní lokomotivy jím nevybavovat.

1960 – Inovace VZ Indusi jako typ „Indusi I 60“.

1961 – ČSSR – zkoušky čtyřpojmového BVZ Ing. Paspy u Stéblové.

1963 – ÖBB zahájilo provoz vlaků s VZ Indusi.

INDUSI

Počátek 60. let – V Belgii byly zahájeny základní zkoušky s BVZ označeného dle výrobce jako typ ACEC (Ateliers de Constructiions Élektriques de Chasleori).

Počátek 60. let – V Německu byly zahájeny zkoušky s vf LZB.

1963 – V Německu firma Siemens předvedla na trati Bamberg-Forchheim decentralizovaný LVZ pro rychlost do 200 km/h.

1964 – V Japonsku na VRT byl použit šestipojmový LVZ. Oddíly měly délku 3000 metrů a každý měl dva kolejové obvody s frekvencemi 720/900 Hz a 840/1020 Hz.

1965 – V Holandsku začal být na tratích se ss trakční soustavou 1,5 kV zaváděn LVZ s kontrolou rychlosti typu „General Electric Company“. Po vstupu vlaku do oddílu se spouští dodatečné kódování kolejového obvodu.

1965 – V Německu na trati Mnichov – Augsburg, byl předveden vf LVZ při rychlosti 200 km/h u příležitosti dopravní výstavy.

V 60. letech – železnice v USA provozovaly induktivní ss BVZ typu GRS na 10 000 mil tratí.

1966 – LVZ byl u ČSD schválen pro trvalý provoz.

1969 – Pro provoz ČSD byly rozšířeny funkční vlastnosti LVZ o kontrolu bdělosti strojvedoucího na tratích bez přenosu kódu LVZ, polohy volícího přepínače a registrace obsluhy tlačítka bdělosti na rychloměrný proužek.

1975 - Po havárii v Norsku v roce 1975 (Tretten) byl vyvinut systém „Ebicab“.

1979 – Byly zahájeny zkušební provozy s „Ebicab“ v Norsku.

1979 – V systému „Ebicab“ byly použity majáky, které dostaly název „balíza“.

1980 – NDR vyvinula svůj systém VZ pod označením „PZ 80“, který byl kompatibilní se stávajícím traťovým systémem.

1981 – Ve Francii byla uvedena do provozu první VRT z Paříže do Lyonu. Byl zde použit autoblok bez oddílových návěstidel, který nahradil nf LVZ typu „TVM 300“. Pro přenos informací byly použity neohraničené kolejové obvody typu UM 71 s elektrickými styky.

1983 – Systémem „Ebicab“ byla vybavena první trať.

1984 – U systému Indusi byly použity mikroprocesory.

V 80. letech – došlo k modernizaci mobilní části LVZ LS. Jednalo se o elektronickou verzi označovanou jako typ „LS 90“, kterou vyvinul VÚŽ.

1989 – Evropská komise EU iniciovala projekt „Jednotného evropského systému řízení železniční dopravy - ERTMS“.

1990 – Označení Indusi se přestalo používat a byl použit název „PZB“ (Punktförmige Zugbeeinflussung).

1990 – Na základě požadavku Mezinárodní železniční unie (UIC) sestavil Evropský železniční výzkumný ústav (ERRI) skupinu expertů A200, která měla stanovit základní požadavky na jednotný evropský zabezpečovač.

1992 - Společnost Siemens zveřejnila zprávu o výhodách balízové technologie pro železniční provoz.

1993 – Byl zaveden organizační rámec pro zveřejňování norem TSI (Technické specifikace interoperability).

1995 - Evropská komise definovala globální strategii dalšího vývoje ERTMS/ETCS, jejíž zásady byly zakotveny ve směrnici 96/48 „Interoperabilita evropských vysokorychlostních železničních systémů“, spolu s rádiovým komunikačním systémem pro železnici GSM-R.

Vlaková zarážka - Sbahn

1995 - Siemens uvedl na trh prototypy typ S21 Eurobalise.

1996 - Eurobalízy byly testovány od července do října v ČR na zkušebním okruhu Velim a v rakouské zkušební laboratoři.

1998 - Došlo k vytvoření UNISIG (Unie signalizačního průmyslu), kde byly členy firmy Alstom, Ansaldo, Siemens, Bombardier, Invensys a Thales, které převzaly finalizaci standardu.

1999 - U některých železnic byly zahájeny testy ETCS.

1999 - Zařízení ETCS dle specifikací UIC bylo úspěšně vyzkoušeno na trase Vídeň – Budapešť.

2000 – V Itálii (FS) byl na trati Firenze Campo di Marte-Arezzo nasazen do ověřovacího provozu typ ETCS Level 1.

2000 – Ve Francii (SNCF) byl na trati Marles-en-Brie-Tournan nasazen do ověřovacího provozu typ ETCS Level 1.

2001 – V Rakousku (ÖBB) na trati Wien-Nickelsdorfm byl nasazen typ ETCS Level 1.

2001 – Začala platit evropská směrnice 2001/16/ES, která stanovuje zásady zavádění ETCS pro konvenční tratě.

2002 – Ve Švýcarsku (SBB) na trati Zofingen-Sempach byl nasazen do ověřovacího provozu typ ETCS Level 2.

2002 – V ČR byl ustaven Řídící tým ERTMS Českých drah s. o.

2004 – Ve Švýcarsku (SBB) na trati Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist byla nasazen do ověřovacího provozu typ ETCS Level 2.

2004 – V ČR bylo vyhlášeno výběrové řízení na realizaci pilotního projektu ETCS pro trať Poříčany – Kolín.

2005 – V Německu (DB) byl na trati Halle (Saale)/Leipzig – Jüterbog – Berlin nasazen typ ETCS Level 2.

2006 – Ve Španělsku (RENFE) byl na trati Madrid – Lleida nasazen typ ETCS Level 1.

2007 – Ve Švýcarsku byl na trati Lötschberg-Basislinie nasazen do pravidelného provozu typ ETCS Level 2.

2008 – Na hnacím vozidle ČD byl nasazen v rámci pilotního projektu ETCS modul STM LS.

2010 – Na Slovensku (ŽSR) byl na trati Svätý Jur – Nové Mesto nad Váhom nasazen do pravidelného provozu typ ETCS Level 1.

2010 – AŽD Praha vyvinula modul pro ETCS – STM LS.

2011 – Pilotní projekt ETCS L2 v úseku Poříčany – Kolín byl uveden do provozu.

2012 – AŽD Praha uvedla na trh vlakový zabezpečovač LS 06.

2013 - Byl dokončen vývoj modulu STM LS pro ETCS.

2014 – Sdružení pod vedením AŽD zahájilo realizaci projektu ETCS L2 na úseku Kolín – Břeclav.

Text a foto Josef Schrötter

Vlakem k nejjižnějšímu bodu České republiky

Stručně řečeno - nic moc

Nejbližší ŽST nejjižnějšímu bodu České republiky je Horní Dvořiště, nacházející se v osadě Český Heršlák, která je součásti obce Horní Dvořiště. Od okamžiku projíždění vlaků EC touto stanicí se její dostupnost, coby turistického výchozího bodu zhoršila. Totéž ovšem platí i o České Kubici, kam se lze dostat vlakmo jen v sobotu a neděli dvěma páry spojů.

Na rozdíl od začátku devadesátek, kdy se železné opony zbavené pohraničí Šumavy stalo dostupným nočním vlakem 8201 (v němž se člověk vyspal, s možností orazit si v Českých Budějovicích), byl turista v Horním Dvořišti přibližně ve čtvrt na osm. Obdobně byly dostupné ŽST na trati do Volar, Nové Údolí nevyjímaje. V současnosti se dostane turista do Horního Dvořiště v úžasných 10.59 hodin. ECčko zastavující v Rybníce, projede, resp. zastaví v Horním Dvořišti „z dopravních důvodů“ na křižování o dvě hodiny dříve. Úplně naivní je pak představa o spojení autobusem. V horším případě se cestující od vlaku v 10.59 potká s autobusem na návsi.

V současnosti je sice možné dojet z Prahy do Dvořiště v sedm ráno, leč s tříhodinovým pobytem v Táboře (s uzavřenými prostorami pro cestující), no a pak hodina v Budějovicích

Hodina plus

K nejjižnějšímu bodu je to něco málo přes 11 km, dle plánovače mapy.cz za 3.12 hod. Teoreticky, s vyplazeným jazykem tam a zpět 22 km a něco za 6,5 hodiny. Poslední spojení z Dvořiště v 18.45 = závod s časem v limitu 7.45 hod, po lesních a polních cestách - částečně bývalé signálky s rozpadajícím se povrchem, hore / dole kopcom, bez rezervy na občerstvovací pauzu a seznámení se s obsahem informačních panelů připomínajících zlo páchané vůči těm, kteří se pokusili překročit železnou oponu.

Děkuji. Takové „závody“ jsem dělal „zamlada“, před třemi desítkami let. K údaji vyhledávače mapy.cz přihazuji minimálně hodinu. Tím spíše při chození za letních veder s báglem na zádech, s vodou a něčím k snědku. A navíc nerad chodím po téže trase zpět.

Zprvu jsem uvažoval o nočním bivaku v Horním Dvořišti a celodenním pochodu do Vyššího Brodu přes turistický přechod Dürnau - Mnichovice. Suma sumárum cca 26 km za minimálně 7.21 hodin. Taky nic moc, sic poslední spojení z klášterního nádraží je nabízeno v půl osmé večer.

Čtyři centimetry

Problém vyřešila elektrárna na Lipně v podobě páteční zajímavé exkurze. Doporučuji nejprve nahlédnout do webu, termínů je málo. Když už tam člověk ale je, vidí, co dokázali inženýři před sedmi desítkami let s logaritmickým pravítkem, případně mechanickou kalkulačkou na kličku, kresliči s pauzákovými výkresy a dělníci se sbíječkami, např. při dlabání dvou odpadních tunelů dlouhých přes tři kilometry, do nichž se vejdou vedle sebe dvě nákladní auta. I geodeti odvedli vynikající práci. Odpadní tunely byly raženy proti sobě, osová odchylka v místě setkání činila pouhé čtyři centimetry.

Nutno jít přes Rakousko

Po skončení exkurze jsem odjel do Dvořiště a vyrazil na první část cesty do přístřeškového bivaku v bývalé osadě Radvanov. Spací vadou na kráse byl protivný zvuk četných letadel rušící noční klid pod hvězdnou oblohou a trochu nepříjemné vlhko po odpoledním dešti. Ráno jsem pokračoval k nejjižnějšímu bodu přes turistický přechod Radvanov - Rading.

Kýžené místo - označené kolíkem - se nachází mezi hraničními znaky II/64C a II/64Ö v Radvanovském potoce. Nicméně přístup k ... českému nej ... je nutný přes rakouské území. Nejdříve přejít hraniční můstek překonávající Rosberský potok kolem znaku II/63-14Ö, dále překročit pomyslnou hraniční čáru vedoucí ke znaku II/63-15.

Poutníkům je k „mání“ je pamětní razítko na řetízku ve skříňce. Kamenný blok vysoký 3 metry a vážící 1,5 tuny musel dopravit jeřáb přes rakouské území, především pak přes pole.

Po krátkém občerstvení jsem pokračoval v cestě, od přechodu po poměrně slušně udržované cestě. Před osadou Rading je připomínka pobytu švédských vojsk v 17. století „Švédské šance“ se dvěma historickými kanony ...

Zatímco české turistické značení je „stručné, jasné, srozumitelné“, o rakouském (a nejen o něm) se to říci nedá. Na webu mapy.cz lze sice najít rakouské turistické značení, včetně barevných tras, nicméně rozcestníky českého turistického typu „text KAM trasa vede a jak je KAM daleko“, chybí. Tu či onde je sloupek osazený množinou tabulek s čísly a šipkami bez konkrétního cíle. Nejlíp jsou na tom číslované cyklotrasy uvedené na mapy.cz, mnohdy evropsky číslované.

Kdo to kontroluje?

Po návratu jsem konfrontoval vyznačené trasy s cestou, jíž jsem prošel. Zjištění je tristní - rakouská vyznačená trasa směrovala v řadě případů strmě hore / kopcom polní cestou, podle vyhledávače tras sice kilometricky o něco málo desítek metrů kratší, ale časově to vyšlo stejně, jako po delší, pozvolně stoupající místní komunikaci (s vyznačenou cyklotrasou) spojující roztroušené pohraniční osady, používané i těžkou technikou místních zemědělců.

Podiv vzbuzuje kvalita „polních“ asfaltovaných vozovek, po nichž se báječně jde nebo jede na kolech - je na vyšší úrovni než množiny českých okresek, např. té, po níž jsem šel z Horního Dvořiště.

Příjemným překvapením byla směrovka k přechodu Dürnau - Mnichovice u frekventované hlavní silnice směřující k hraničnímu přechodu Studánky, s poznámkou „pro občany EU“ (kdo to kontroluje?). Nicméně jinde, v místech rozvětvení „polních vozovek“ rozcestník chybí. Je třeba řídit se intuicí.

Past na cyklisty

Zajímavostí je „pohodovost“ zdejších obyvatel. V osadě Affetschlag u domu (spíše statku) jsou vedle vozovky otevřená vrata do garáží, ve vstupních dveřích svazek klíčů... Na zavolání nikdo nereaguje, čekal bych alespoň hlídajícího hafana. Chtěl jsem se optat, zda si mohu z vodovodního kohoutu vyvedeného před stavení doplnit vodu.

Před osadou Dürnau čeká na poutníka opět velká zelená směrovka k přechodu. Polňačka kousek před hranicí je na rakouském území osazena pro mne nepochopitelným betonovým blokem, nijak neoznačeným zužujícím „průjezdný průřez“ pro cyklisty. Nebezpečná past.

Z přechodu je to do Vyššího Brodu sedm kilometrů, převážně zpevněných po lesních cestách v příjemném stínu, kdysi sloužících pohraničníkům. Ze zaniklé obce Mnichovice se jde cca kilometr po okresce vedoucí do Vyššího Brodu. Následuje rozcestník žluté značky - finále „Vyšší Brod klášter ŽST“ 3,5 km - řeklo by se, brnkačka na hodinku chůze. Ve skutečnosti časová pastička. Žlutá trasa vede sice příjemně „dole kopcom“, leč nebezpečně mezi kořeny smrků, kameny, někde na hraně potoka Menší Vltavice - takže je potřeba dávat pozor, kam se dává noha, aby TO, i v pohorách, neskončilo voláním na tísňovou linku 155.

Necelých sedm hodin

Příjemnější chůze začíná za lávkou u Vodopádů svatého Wolfganga, v místě jíž prochází naučná Opatská stezka I, vedoucí podle Opatského kanálu přivádějícího vodu do Klášterní vodní elektrárny s výkonem 56 kW a průměrnou roční výrobou 300 000 kWh. Dál je to opravdu pěší brnkačka. Smutný je pak pohled na bývalý klášterní pivovar.

U mostu k nádražíčku je nástupní místo pro sjíždění Vltavy, zaplněné vodáky. Pak je to pár kroků na nástupiště. Vlak mi ujel o nějakých 5 minut, za hodinu jel další. Teoreticky 16,1 km za 4.32 hodiny, reálně, s pitnými přestávkami a očumováním informačních tabulí za necelých 7 hodin.

Pro srovnání - výlet k nejsevernějšímu bodu u obce Lobendava lze z Prahy a zpět zvládnout za necelých 13 hodin.

Miroslav Zikmund

Společenská rubrika

V Základní organizaci Most máme dva oslavence, kteří v těchto dnech slaví své krásné 75. narozeniny. Jedná se o pana **Františka Macháčka** a **Tondu Valacha**. Oba jsou dlouholetými pracovníky u Českých drah. Svůj profesní život na kolejích zakončil František jako strojvedoucí instruktor a poté strojvedoucí u ČD v osobní dopravě a Tonda jako strojvedoucí u ČD Cargo. Oběma oslavencům přejeme hlavně zdraví a vitalitu. Výbor a členové ZO FS Most.

*

V měsících březnu a dubnu oslavili svých krásných „pětapade“ kolegové ze ZO Česká Třebová: 17. března **Roman Steinmetz** (Strojvůdce CARGO) a 12. dubna Karel Urban (strojvůdce a strojmistr ČD)- Dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.

*

Dne 23.března oslavil kulaté 60. narozeniny strojvedoucí ČD a člen ZO FS Most pan **Petr Grežo**.

Jako strojvedoucí pracuje celý svůj profesní život a nyní brázdí tratě v Českém Středohoří. Zároveň zacvičil nemalý počet nových kolegů. Petrovi přejeme do dalších let mnoho klidných směn, hodně zdraví a spokojenosti v osobním životě. Výbor a kolegové z Mostu.

*

V mostecké organizaci se roztrhnul pytel s čerstvými padesátníky.

Konkrétně jde o trojici strojvedoucích, a to 25. února pana **Jiřího Borla**, strojvedoucího Regiojetu, 27. března pana **Jiřího Lipše**, strojvedoucího ČD a 13. dubna pana **Karla Hamsu** taktéž strojvedoucího ČD. Přejeme této trojici mnoho šťastných kilometrů na kolejích i přes nelehkou situaci v podání Ústeckého kraje. Dále hodně zdraví, pohody a hodně dobrých kamarádů. S přáním se připojují kolegové a výbor ZO FS Most.

*

Dne 1. dubna oslavil své 66. narozeniny bývalý redaktor časopisu Zájmy strojvůdce **PhDr. Libor Poláček**. Výše jmenovanému srdečně blahopřejeme jménem všech členů FSČR a stávajícího redaktora ZS, a do dalších let potom přejeme hodně zdraví, štěstí a osobní pohody.

*

Padesáté narozeniny oslavili naši kolegové, a to 1. dubna strojvedoucí **Kamil Kaloč** a dne 4. dubna strojmistr SS Opava **Petr Hrdlička**. Do další padesátky přejeme mnoho zdraví a úspěchů. Za ZO FSČR Krnov Zdeněk Kozelský.

*

Dne 4. dubna oslavil své 60. narozeniny kolega **Jiří Zeiner**. Srdečně blahopřeje Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.

*

V měsíci dubnu oslavil 50 let strojvedoucí ČD pan **Jiří Vavřiňák** ze ZO Valašské Meziříčí. Hodně zdraví a štěstí přeje výbor ZO a ostatní členové. Gratulujeme!

*

Dne 8. dubna oslavil slaví své životní jubileum 70 let pan **Josef Jeník** a dne 9.dubna 2024 taktéž slaví své životní jubileum 70 let pan **Jaroslav Malý**. Hodně štěstí a pevné zdraví přeje výbor ZO FS Nymburk a kolegové.

*

V měsíci dubnu oslavili významné životní jubileum naši dva kolegové ze ZO Havlíčkův Brod. A to **Martin Veselý** (ČD) a **Roman Kohout** mladší (ČD). Oběma padesátníkům přejeme vše nejlepší jak v soukromém tak v pracovním životě a těšíme se na další spolupráci v naší organizaci.

*

Dne 9. dubna oslaví své 60. narozeniny kolega **Bohumil Špecinger**. Vše nejlepší přeje Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.

*

Dne 22. dubna oslavil své 60. narozeniny kolega **Bohuslav Procházka**. Oslavencům k jejich životnímu výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor Základní organizace Federace strojvůdců a všichni královehradečtí kolegové.

*

V měsíci dubnu oslavili svá životní jubilea náši kolegové ze Seniorklubu při liberecké základní organizaci krásných osmdesát let: 4. dubna **Jan Tichý** a 65 let 9.dubna **Otto Pavlík**. Výbor, členové základní organizace a kolegové ze Seniorklubu jim děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

Dne 2. května oslaví své významné životní jubileum asistentka prezidenta FSČR **Petra Tomková**. Jménem jejích spolupracovníků a jménem všech členů FSČR jí děkujeme za odvedenou práci ve prospěch naší odborové organizace a přejeme ji zároveň vše nejlepší do dalších let, hlavně ať jí vychází vše, co si bude přát.

*

Dne 4. května oslaví své sedmdesátiny let kolega **Zdeněk Vančura**. Do dalších let hodně zdraví, štěstí a pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

*

Dne 7. května oslaví náš kolega strojvedoucí pan **Tomáš Schuster** padesáté narozeniny. Při této příležitosti bychom mu ze ZO FS Karlovy Vary rádi popřáli především pevné zdraví a pohodu v soukromí i v zaměstnání.

*

Dne 10. května oslaví **Ladislav Vicher** ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Gratulujeme!

*

Dne 12. května oslaví **Bohumil Uhlík** ze ZO FS Děčín 70 let. Blahopřejeme!

*

Dne 15. května oslaví **Libor Majer** ze ZO 107 Ostrava - Cargo 60 let. Vše nejlepší!

*

Dne 20. května oslaví **Libor Jablonka** ze ZO 107 Ostrava - Cargo 60 let. Gratulujeme. Ve stejný den budou slavit ještě dva členové ze ZO 107 Ostrava -Cargo - **Ladislav Vicher** 55 let a **Petr Stöcker** 50 let. Přejeme hodně zdraví!

Dne 20. května oslaví svých 75 let kolega **Zdeněk Vyhnálek**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

*

Dne 28. května oslaví **František Mošna** ze ZO FS Děčín 85 let. Blahopřejeme!

Opustili nás

V uplynulých dnech jsme se dozvěděli smutnou zprávu, že ve věku 74 let zemřel bývalý prezident FSČR **František Pospíšil**, který vykonával svoji funkci v letech 1993 až 1997. Kdo jste jej znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

*

Se zármutkem v srdci zasílám parte svého otce **Jiřího Junka**. Táta měl mezi železničáři mnoho kamarádů, čtenářů a bývalých kolegů. Byl novinářem, publicistou a celoživotním milovníkem železnice a lesa. Pravidelně přispíval do Zájmů strojvůdce, daboval dokumenty o železnici, napsal knihu o lesních železnicích. Vzpomeňte na něj prosím v dobrém. Martin Junek.

*

Dne 17. dubna tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 85 let náš kolega, člen Seniorklubu při základní organizaci Federace strojvůdců Liberec, pan **Miloš Straka**, v minulosti dlouholetý předseda klubu. Čest jeho památce. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž svoji tichou vzpomínku. Děkují všichni aktivní členové i členové Seniorklubu liberecké ZO FSČR.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno