● Směrování návěstidel a jeho význam pro svítivost a viditelnost návěstí ... str. 2 ● Trať Tanvald – Kořenov v době výluky ... str. 3 ● Dozorčí je fakt kočka! ... str. 3 ● Návštěva maďarských kolegů v Praze... str. 4 ● Vršovické točení ... str. 4 ● 55 let Klubu železničních modelářů v Trutnově ... str. 4 ● Turnaj v kuželkách O pohár prezidenta Federace strojvůdců ... str. 4 ●

číslo 21

15. listopadu 2025
ročník 78

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Poděkování kolegovi

Chtěl bych touto cestou poděkovat kolegovi strojvedoucímu Tomáši Voglovi z PJ Bohumín za to, že díky jeho pozornému a řádnému výkonu služby při vedení vlaku EC 143 dne 17. října z Prahy do Ostravy jsem nepřišel o příruční tašku s určitým obnosem finančních prostředků, ale především potom s různými osobními doklady, jako je například občanský průkaz, řidičský průkaz, In – karta a některé další, kdy jsem, bohužel, nedopatřením zapomněl tuto příruční tašku v uvedeném vlaku. Díky rychlé a pozorné reakci tohoto kolegy a jeho osobnímu pochopení jsem získal svoji osobní tašku zpět. To mi, jak se lidově říká „spadl velký kámen ze srdce". Ta představa, co všechno bych musel zablokovat, a jak složitě a problematicky vyřizovat nové doklady na všech možných úřadech, byla skutečně sžíravá a neskutečná. Byla to zkrátka ohromná úleva, že tato pro mě velice nepříjemná záležitost skončila nakonec dobrým koncem, tedy happy endem. Přes zástupce P-FSČR jsem si zjistil, který strojvedoucí v uvedený den vedl vlak 143 a získal na něj spojení. Přestože jsem již poděkoval uvedenému kolegovi Tomáši Voglovi osobně prostřednictvím mobilního telefonu a napsal jsem děkovný dopis též přednostovi PJ Bohumín, chtěl byl mu ještě poděkovat i touto cestou, tedy veřejně, a to prostřednictvím našeho profesního časopisu „Zájmy strojvůdce". Ono totiž v dnešní době, kdy v médiích neustále slyšíme o výskytu mimořádných událostí při provozování drážní dopravy a že většinou je na vině převážně lidský faktor, je tento pozorný výkon služby Tomáše Vogla skutečně výjimečný a pozoruhodný. Z toho důvodu je potřeba jej náležitě ocenit.

Strojvedoucí v důchodu Jindřich Hlas, v letech 2009–2017 prezident Federace strojvůdců ČR

Z vyjednávání kolektivní smlouvy s Českými drahami

Mzdy a benefity příští rok

V současnosti se vyjednávají podnikové kolektivní smlouvy, tou nejsledovanější je asi PKS s Českými drahami. Za Federaci strojvůdců vede jednání viceprezident Jaroslav Vincour.

Vyjednávání podnikové kolektivní smlouvy na rok 2026 byla zahájena v říjnu a jak už bývá zvykem, první navržené základní požadavky zaměstnavatele odmítly podle šéfa vyjednávajících za FSČR Jaroslava Vincoura všechny zúčastněné odborové centrály.

Zatím nepřijatelné

Mzda a benefity na příští rok? Na tuto otázku může odpovědět podle viceprezidenta FSČR právě vyjednávání kolektivní smlouvy u společnosti ČD a. s. „Bylo zahájeno předložením návrhu zaměstnavatele v duchu zákona o kolektivním vyjednávání. Návrh zaměstnavatele resp. s jeho stručným výtahem jsme členy Federace strojvůdců seznámili jednak informačním servisem zaslaným do základních organizací a také prostřednictvím aplikace m.stephenson," řekl Jaroslav Vincour.

Návrh Českých drah, který výměnou za dvě procenta navýšení tarifu všem zaměstnancům zrušil či pokrátil velkou část benefitů zejména u provozních zaměstnanců ale vyjednávající, nijak nepřekvapil. Stejně tak ale podle viceprezidenta FS zaměstnavatele jistě nemůže u samotného kolektivního vyjednávání překvapit, že tento návrh je pro strojvedoucí naprosto nepřijatelný. „Řešení benefitů formou plošného rušení u všech profesí podle nás není konstruktivním návrhem," odmítl variantu zaměstnavatele J. Vincour.

Potvrzení ZO

V současné době probíhající rady předsedů jednotlivých oblastí diskutují nad tímto návrhem a v podstatě potvrzují výše uvedený postoj k návrhu zaměstnavatele. „Informace o průběhu kolektivního vyjednávání budeme nadále předávat jednak prostřednictvím klasických informačních servisů, ale zájemci jej po přihlášení najdou i na m.stephensonu v mobilních zařízeních," pokračoval viceprezident FS, se kterým zástupce redakce Zájmů strojvůdce hovořil na Radě předsedů organizací Plzeňské oblasti 29. října.

Díky za účast

Závěrem Jaroslav Vincour dodal, že by chtěl poděkovat prostřednictvím Zájmů strojvůdce všem, kteří se zúčastnili dotazníkové akce, která proběhla v aplikaci m.Stephenson v termínu 10. - 20. října *(pozn. red. - výsledky najdete na webu FSČR a v dalším čísle ZS)*. „Členům FSČR jsme položili několik otázek, vyhodnotili jsme je a většinový názor prosazujeme u kolektivního vyjednávání, návrhy zaměstnavatele, které s ním nejsou v souladu, odmítáme. Stále věřím, že projevené názory budou v kolektivní smlouvě pro rok 2026 v návrhu zaměstnavatele nakonec zohledněny, byť to tedy není hned a asi nás to bude stát nějaký čas."

Viceprezident FSČR Jaroslav Vincour na RPO V Plzni

(red), *foto Martin Ježek*

Jen více takových příkladů

Bylo pondělní ráno 6. října, když do areálu Tepláren Brno, provoz Brno-sever přijel první vlak s dřevní štěpkou. Dodejme ,že dopravcem vlaku byla společnost ČD Cargo. Vlak byl sestaven z devíti vagonů a na každém z nich byly naloženy tři kontejnery. V každém kontejneru bylo cca 46 m krychlových dřevní štěpky. Spalováním štěpky ve speciálně konstruovaném kotli ušetří Teplárny Brno, a. s. ročně 15 procent průměrné spotřeby zemního plynu.

Výhradním dodavatelem dřevní štěpky jsou Lesy města Brna, a. s. Společnost zajistí dodání 80 tisíc tun štěpky ročně. Jedna vlaková souprava nahradí jízdu třiceti kamionů. I to bude pro Brno velmi přetížené silniční dopravou značná úleva.

Teplárny Brno, a. s. patří k podnikům, které nepodlehly „módnímu" trendu překotného rušení železničních vleček. Těch bylo bohužel za uplynulých třicet let zrušeno 738 ! Jsou tak příkladem pro mnohé firmy, kde dosud železniční vlečka existuje, ale není využívána.

Spolupráce dvou městských podniků a jednoho železničního dopravce v praxi ukázala, že převedení části kamionové přepravy nákladů na železnici je možné. Budiž tento příklad inspirací pro jiné hospodářské subjekty. Ale také podnětem k zamyšlení pro některé ekologické aktivisty, kde zaměřit svoji činnost. Ne soudními žalobami blokovat potřebné stavby dopravní infrastruktury, ale třeba na příkladu Tepláren Brno a Lesů města Brna přesvědčit váhající, že železniční doprava je stále perspektivním a pro životní prostředí šetrným dopravním prostředkem.

(Pozn. redakce: Zpracováno s použitím podkladů od Tepláren Brno, a. s.)

Vladimír Selucký,
foto vlecky.cz

Obrazem z Rady předsedů organizací Plzeňské oblasti 29. října v Plzni

Foto Martin Ježek

Směrování návěstidel a jeho význam pro svítivost a viditelnost návěstí

Pro dobrou viditelnost návěstí světelných návěstidel je klíčové nejen zajištění potřebného dohledu na návěstidlo dle platných předpisů (tento požadavek je obecně znám a respektován), ale i správné nasměrování světelného paprsku návěstní svítilny ke strojvedoucímu.

Nejlepší svítivosti (a tím i viditelnosti) je u tradičních optických systémů na bázi Fresnelovy optiky dosahováno v ose světla, zatímco při pozorování mimo osu svítivost rychle klesá. Při nevhodném směrování je proto svítivost návěstidla zhoršená a pro strojvedoucího subjektivně „špatná“ (v praxi je na to často poukazováno a příčina může ležet právě zde). Jev je dobře pozorovatelný na řadě lokalit – např. u skupin odjezdových návěstidel (která jsou identická a svítí teoreticky stejně), si lze někdy všimnout, že návěstidlo pro „naši“ kolej svítí slabě, zatímco návěstidla u sousedních kolejí svítí silněji (i několikanásobně), přestože by tomu z logiky věci mělo být přesně naopak.

Pro viditelnost návěstidel v praxi je tedy správné směrování klíčové, leč důležitost tohoto parametru je podceňována. To znamená, že se zde nabízí obrovská využitelná rezerva, jak zlepšit kvalitu vnímání návěstidel doslova „zadarmo“ a „přes noc“.

Následně se proto pokusíme zásady směrování návěstidel stručně shrnout. Informace vycházejí hlavně z konzultací se zkušenými návěstními techniky; stávající předpisy (vyhláška č. 173/1995 Sb. a norma TNŽ 34 2620) nám příliš nepomohou, neb tuto tématiku neupravují.

Základní principy směrování návěstních světel

Zde uvedená doporučení jsou aktuální hlavně pro tradiční žárovkové systémy, které jsou směrově velmi citlivé a jejich svítivost mimo osu světla rychle klesá. U nově se rozšiřující návěstní technologie LED není tento problém díky podstatně širšímu vyzařovacímu úhlu tak akutní. Uvedené principy v zásadě platí pro všechna návěstidla s Fresnelovou optikou, byť samotné nastavovací prvky a technická řešení u různých typů návěstidel a způsobů instalací se mohou mírně lišit.

Obecné principy směrování jsou následující:

Pro dobrou autentičnost a dosažení optimálního výsledku nastavení je vhodné směrování provádět ze stanoviště strojvedoucího typického hnacího vozidla, které je na dané trati provozováno. Přitom jde zejména o definování přiměřené výšky, ze které strojvedoucí návěstidlo obvykle pozoruje (norma uvádí rozmezí 2 až 3,5 m nad temenem kolejnice dle typu hnacího vozidla). Je vhodné přihlížet i k převažujícímu typu provozu; např. na příměstské trati se silnou osobní dopravou mohou dominovat elektrické jednotky, kde výška stanoviště strojvedoucího (resp. oči strojvedoucího) leží spíše níže než u skříňových lokomotiv. Je-li provozována větší škála řad hnacích vozidel, je třeba volit rozumný kompromis (např. hodnotu 3 m, která je běžně doporučována i zahraničními manuály pro situování návěstidel, mj. kvalitní australskou normou ESS-04-01 (síť ARTC).

- Základem směrování je, že světlo nesmí svítit nahoru, jinak by další snaha o horizontální nastavení byla zbytečná a nikdy by nebylo možno dosáhnout ani jmenovité svítivosti ani optimálního rozptylu světla žárovky po celém obvodu optiky. Tj. návěstidlo (návěstní svítilnu) nejdříve nastavujeme vertikálně tak, aby svítilo do správné výšky (výškové roviny), odpovídající definované výšce očí strojvedoucího (např. 3 m nad TK). Svítilnu korigujeme tak dlouho, až dosáhneme rovnoměrného rozložení („rozlití“) světla v ploše optiky ve svislém směru a nejlepší svítivosti pro pozorovatele (světlo svítící nahoru je slabé a pozorovateli se jeví přibližně jako „půlměsíc“ v dolní polovině svítilny, zatímco její horní část je tmavá).
- Následně pokračujeme horizontálním nastavením návěstního světla. Indikátorem ukazujícím, kam osa světla vůči pozorovateli směřuje, je světelná „čárka“ vytvářená Fresnelovou optikou. Směřuje-li osa světla k pozorovateli (což je žádoucí nastavení a maximální svítivost), čárka se jeví jako svislá („ručičky ukazují 6 hodin“). Směřuje-li vlevo či vpravo, čárka se adekvátně jeví jako šikmá úhlopříčka vlevo či vpravo (např. „za pět minut pět“) a ukazuje, kterým směrem je třeba svítilnu v horizontální rovině (k pozorovateli) pootočit.
- Horizontální nastavení je žádoucí provádět z přiměřené vzdálenosti, např. cca 50-100 metrů, kdy dále od návěstidla se úhel pozorování již příliš nemění. Návěstidlo nastavené osově do této vzdálenosti bude dobře viditelné např. i z 300 m, neb vliv na úhel pozorování (a tím i možný pokles svítivosti) je již minimální, než by tomu bylo při nastavování zblízka. Ovšem i nastavení „zblízka“ může mít někdy v praxi opodstatnění, jde-li o návěstidlo, které je z hlediska své funkce pozorováno výhradně či převážně zblízka, typicky odjezdové návěstidlo na konci koleje ve velkých stanicích u výchozích vlaků.
- Při horizontálním nastavování obecně platí, že osa světla se v půdorysném pohledu musí protnout („potkat“) s osou koleje. Ideálně ve vzdálenosti od návěstidla, v níž pro pozorovatele požadujeme maximální svítivost (nicméně funguje i postup uvedený v předchozím bodě). Tuto vzdálenost přiměřeně volíme dle situace – traťová rychlost, geometrický tvar kolejiště, aspekt výchozího či projíždějícího vlaku apod. Nutno dávat pečlivý pozor hlavně na to, aby centrální paprsek „neutekl“ vpravo od osy koleje. Výsledkem by byla rovněž špatná svítivost, neboť pozorovatel by návěstní světlo nikdy nepozoroval v ose.
- Při směrování je žádoucí a praktické používat dalekohled, umožňující přesněji zkontrolovat skutečné nastavení světla a spolehlivě zjistit, kam eventuálně optika „utíká“ (resp. jaká korektura je potřebná). Dalekohled lze s výhodou využívat i při nastavování z větší vzdálenosti (či různých vzdáleností) a pozorováním výše popsaných indikátorů (čárka Fresnelovy optiky) dosáhnout kvalitního výsledku nastavení v celém přibližovacím úseku k návěstidlu. Zkušený zabezpečovací technik k tomu podotknul: „Ti, co za mě směrovali, bez dalekohledu nechodili a vozili si ho i na HDV, ze kterého směrovali“.

Stručné shrnutí

První krokem je návěstní svítilnu nasměrovat vertikálně do výšky odpovídající výšce očí pozorovatele (strojvedoucího). Pozor na to, aby osa světla nesměřovala nahoru, pak je vstupní svítivost podstatně zhoršená a ani následné horizontální nastavení nic lepšího nepřinese. Tj. svítilnu nejdříve nastavujeme vertikálně tak, až dosáhneme efektu „světlo je rozložené v ploše“. Pak pokračujeme horizontálním nastavením tak, aby osa světla směřovala k pozorovateli, který se nachází ve vzdálenosti od návěstidla, v níž požadujeme, aby jeho viditelnost, resp. svítivost, byla maximální. Přitom sledujeme světelnou čárku vytvářenou Fresnelovou optikou, indikující odklon pozorovatele od osy světla. Osového (optimálního) nastavení světla je dosaženo, až optická čárka směřuje svisle. Pozor, aby světelný paprsek „neutekl“ vpravo od osy koleje. Doporučenou pomůckou pro sledování zmíněných indikátorů je dalekohled.

Různé typy návěstidel, odlišnosti nastavovacích prvků a technik

Ohledně možností a technik směrování jsou rozdíly i mezi různými výrobními typy návěstidel. Např. zatímco u dnes nejrozšířenějšího návěstidla AŽD 70 je možno nastavovat individuálně každou svítilnu (horizontálně i vertikálně v rozsahu ± 10°), u starších návěstidel typu AŽD 65 (ex. SSSR) lze směrovat pouze celou svítilnovou desku se dvěma, resp. třemi svítilnami. Viz následující ***obrázek 1*** – zde jsou nastavovací prvky názorně viditelné (vzhledem k tomu, že se směrují celé svítilnové desky, jsou umístěny „venku“). Jejich provedení je na pohled opravdu "poctivá kovářská práce", sovětský vzor je zřejmý (nahoře robustní svorníky vpřed/vzad, dole otočné uložení). Tj. stavěcím šroubem je možné jednotlivé (dvou- či třísvětlové) svítilnové desky „sklápět“ a nastavovat směr svícení vertikálně (nahoru/dolů), pootáčením svítilnových desek v kruhovém uložení se pak provádí nastavení horizontálně (doleva/doprava).

Typ návěstidla AŽD 65 zůstává na síti SŽ poměrně hojně rozšířen (např. na trati Jihlava – Horní Cerekev stále dominuje, na Odb. Brno-Židenice jsou tato návěstidla dokonce i s barevnými pruhy, mnoho návěstidel též ve stanici Brno-Maloměřice). Tj. tato návěstidla i v roce 2025 stále „jsou“ a je vhodné techniku jejich nastavení znát.

Trpasličí návěstidla – specifika směrování

Směrování u trpasličích návěstidel je úlohou obtížnější; „trpaslíci“ se ve srovnání s návěstidly stožárovými nastavují obecně méně komfortně (mj. je zde těžší definovat optimální pozici pozorovatele). Zejména u typu AŽD 65 (který vychází z typu SSSR, viz ***obrázek 3***) lze směrovat jen celou litinovou skříň s více optikami (nikoli jednotlivá návěstní světla, ta jsou pevná). Litinové těleso návěstidla je uchyceno svorníky k betonovému základu, pročež se musí natočit, resp. naklonit celý základ. Tj. je-li nově zřizován betonový základ, je žádoucí s potřebou směrování návěstidla pečlivě počítat již ve fázi betonování základu, protože jakékoli pozdější úpravy jsou dost obtížné a pracné. U typu AŽD 65 jde ovšem o úvahu spíše teoretickou, tato návěstidla se nově nezřizují a z provozu zvolna mizí.

U současných modernizovaných trpasličích návěstidel AŽD 70 je možnost směrování snazší. Jeho optiky lze (stejně jako u stožárového návěstidla) směrovat individuálně – světelný kužel je ve vodorovné i svislé rovině nastavitelný v rozsahu ± 10°. Návěstidlo je navíc k základu uchyceno pomocí tzv. zámkové desky se čtyřmi oválnými otvory, která umožňuje natáčení kolem svislé osy v rozsahu ±6° (viz ***obrázek 4***)

Z výše uvedeného vyplývá, že požadavky na směrování samotného základu (ať už betonového či dnes spíše převládajícího plastového, viz dále) již nejsou tak striktní a základ se nemusí ukládat zcela přesně. Hrubé nastavení směru se provede správným pootočením zámkové desky a následně doladí nasměrováním optik jednotlivých svítilen. Toto je dle sdělení výrobce (AŽD) zcela dostačující. Nicméně i tak je vhodné věnovat pozornost směrové orientaci základu tak, aby co nejlépe vystihoval zamýšlené provozní nasměrování návěstidla a respektoval geometrii kolejiště před ním, např. fakt vedení koleje v oblouku. Pointa je, aby „základní nastavení“ bylo zajištěno provedením základu a konečné optimální doladění pomocí jednotlivých optik bylo jednodušší, v menším rozsahu.

U trpasličích návěstidel AŽD 70 se dnes převážně užívá základ na bázi dvou propojených plastových „nožiček“, zakotvených do pokladu (zapuštěných do hloubky cca 70 cm), označovaný jako typ ZTN 9904 (existuje více verzí, které se mohou nepatrně lišit např. 9904.04 či aktuální 9904.13), viz ***obrázek 5***.

Dle sdělení výrobce (AŽD) jsou plastové základy rovnocenným ekvivalentem základů betonových. Dále jsou vhodné tam, kde je vysoká hladina spodní vody. Na samotnou techniku směrování návěstidla, resp. návěstních svítilen užitý materiál základu v zásadě nemá vliv. V případě zásadnější reklamace polohy či natočení základu lze ovšem instalaci plastového základu snáze opakovat (návěstidlo „vyhrabat“ a opět „zahrabat“ dle upraveného požadavku). Nicméně s variantou instalace na betonový základ se nadále počítá a v typovém listě návěstidla zůstává uvedena.

Výrobce v typovém listě předpokládá montáž návěstidla se záklonem (resp. směrováním svítilen směrem „nahoru“) pod úhlem 5°, aby osa návěstního světla směřovala vzhůru ke strojvedoucímu (viz ***obrázek 6***). Tuto hodnotu je třeba respektovat provedením základu – horní plocha základu (jak betonového, tak i plastového) má mít tento sklon. Náčrt základů je v příloze pokynu AŽD P01252.

Směrování návěstidel v oblouku

Směrování návěstidel v oblouku je specifická a o dost komplikovanější úloha. Při průjezdu vlaku obloukem se úhel pozorování návěstidla stále mění a jeho svítivost kolísá (často i pod kritické minimum z hlediska viditelnosti). Z toho plyne logická otázka, kam v tomto případě směrovat osu návěstní svítilny, tj. ve které fázi průjezdu obloukem „nabídnout“ strojvedoucímu nejlepší svítivost a tím i viditelnost. Zda maximum svítivosti orientovat hned na začátek oblouku (pokud se shoduje se začátkem viditelnosti návěstidla) nebo spíše až do jeho průběhu. Úloha směrování návěstidel v oblouku je tedy úlohou hledání rozumného kompromisu. Oficiální předpisy a normy (vyhláška č. 173/1995 Sb. a norma TNŽ 34 2620) nám příliš neporadí, neb tématiku neupravují. I zde proto vycházíme hlavně z konzultací se zkušenými návěstními techniky a dopravními psychology, podpořených terénní zkušeností s řadou konkrétních návěstidel.

Ještě předtím, než doporučíme způsob směrování návěstidel v oblouku, je vhodné předeslat, že ideálem by

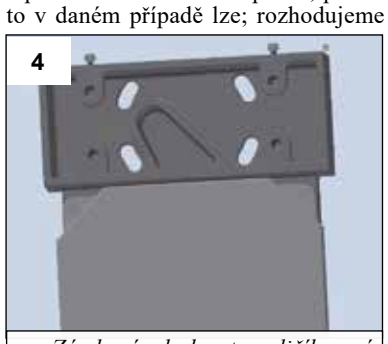
Odjezdová návěstidla S1 a S3 typu AŽD 65 ve stanici Batelov, instalace v oblouku

Provedení regulačních prvků pro vertikální i horizontální směrování návěstidla AŽD 65

Betonový základ a pevná montáž trpasličího návěstidla AŽD 65

Směrování návěstidel a jeho význam pro svítivost a viditelnost návěstí

bylo, návěstidla do oblouků vůbec neumísťovat. Ani při sebelépe zvoleném kompromisu zde dosažitelná svítivost a viditelnost nikdy nebude tak kvalitní, jako u návěstidla v přímé (vždy bude horší). I zahraniční předpisy pro situování návěstidel (viz např. australská norma ESS-04-01 nebo britská RIS-0737-CCS) zdůrazňují, že návěstidla je třeba přednostně umísťovat v přímé, resp. na začátku oblouku, nikoli v jeho průběhu a tuto zásadu považují za klíčovou. Pochopitelně ne vždy lze situovat návěstidlo mimo oblouk, leč v ČR se v praxi často setkáváme s tím, že návěstidla se zbytečně instalují v obloucích i tam, kde by alternativní řešení bylo uskutečnitelné (viz příklad na ***obrázku 7***). Tj. instalace v oblouku je spíše nadužívána a její rizika podceňována. Lze tedy apelovat na to, abychom tyto aspekty při volbě stanoviště návěstidla brali více v úvahu a preferovali umístění v přímé, pokud to v daném případě lze; rozhodujeme o kvalitě i bezpečnosti provozu na desítky let.



4

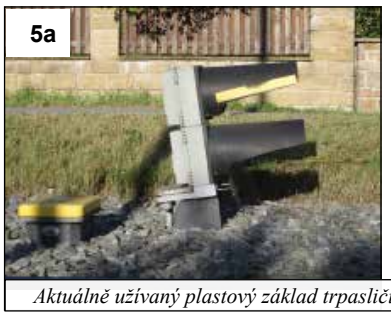
Zámková deska trpasličího návěstidla AŽD 70 s možností regulace (zdroj: AŽD Praha)

Principy a specifika směrování návěstidel v oblouku

Při směrování návěstidel v oblouku taktéž platí obecné zásady formulované v předchozí kapitole (zejména imperativ správného úvodního vertikálního nastavení, resp. že návěstní svítilna nesmí svítit nahoru, jinak optimálního nastavení a svítivosti nelze nikdy dosáhnout a zásada, že osa světla se v některém místě musí „potkat“ s osou koleje a nesmí divergovat vpravo). Situace je zde však komplikovanější o zmíněné kolísání úhlu pozorování v průběhu jízdy obloukem a tím i svítivosti.

Specifika a doporučení pro směrování návěstidel v obloucích lze shrnout následovně:

- Při směrování návěstidla užít ve směru jízdy logiku „je vidět/pálí do očí/ je vidět“. Osu návěstidla (resp. návěstní svítilny) a tím i maximum svítivosti směrovat cca mezi polovinu až dvě třetiny úseku, v němž lze návěstidlo v průběhu oblouku pozorovat. Tj. ideální svit návěstidla nemusí v praxi nutně vycházet na začátek výpočtové viditelnosti dle času ve smyslu normy (12 s, 7 s).
- Výše uvedená systematika funguje tak, že strojvedoucí si nejdříve na hranici dohledu uvědomí fakt návěstidla. Vzápětí bude svítivost návěsti nejdříve stoupat až do maxima uprostřed oblouku tak, aby strojvedoucí plně „prožil“ dávanou návěst a soustředěně pokračoval v zahájené reakci (pokud ji návěst vyžaduje), např. plnění požadavku na snížení rychlosti. V poslední fázi oblouku blíže návěstidlu bude svítivost (a viditelnost) vlivem opět rostoucího úhlu pozorování klesat, přičemž tento jev je zde částečně kompenzován zmenšováním vzdálenosti pozorování (při přibližování se světelnému zdroji osvětlení s druhou mocninou roste).
- Doporučený způsob směrování zohledňuje, resp. umožňuje splnit i požadavek TNŽ 34 2620 (článek 4.3.7), aby návěsti byly pozorovatelné ze stanoviště strojvedoucího až do vzdálenosti 10 m před návěstidlo (výsledek nastavení je ovšem nezbytné v praxi vždy zkontrolovat).



5a

5b

Aktuálně užívaný plastový základ trpasličího návěstidla typu ZTN 9904

Kdybychom nejlepší svítivost směrovali na začátek viditelnosti, pak to znamená, že návěstidlo, resp. případnou návěst „Stůj“ si sotva uvědomíme a pak už jeho svítivost (a podvědomá důležitost) pro pozorovatele jen klesá. Může též nastat problém se splněním zmíněného normového požadavku na viditelnost zblízka (reálná pozorovatelnost návěsti až do vzdálenosti 10 m před návěstidlo), protože úhel pozorování se u návěstidla příliš zvětší a návěst bude (téměř) neviditelná.

Výše uvedenou myšlenku dobře vysvětluje i australská norma ESS-04-01, která v kapitole 2.2 uvádí: „Vzdálenost, na kterou je návěstidlo viditelné, představuje kompromis mezi požadavkem, aby strojvedoucí měl k dispozici přiměřený čas ke spatření návěsti a pochopil její význam a variantou, kdy strojvedoucí vidí na návěstidlo dříve, ale nemá pak k dispozici kontrolní pohled na návěstidlo v situaci, kdy vlak je blízko návěstidla“.

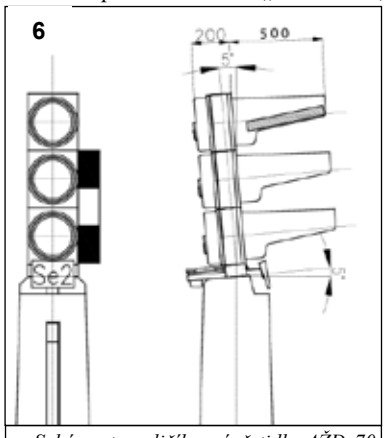


Schéma trpasličího návěstidla AŽD 70, provedení záklonu svítilnové desky o 5°
Zdroj: Informační list návěstidla AŽD 70,

Případné nastavení maxima svítivosti „na začátek viditelnosti návěstidla“ může skrývat i další nevýhodu, resp. záludnost. V praxi je běžné, že reálná viditelnost návěstidel v obloucích často kolísá vlivem růstu a údržby zeleně, někdy i dost podstatně (dle aktuálního stavu vegetace nejsou výjimkou ani rozdíly v řádu 100 metrů). Snadno se tak může stát, že maximální svítivost (osu) návěstidla nasměrujeme do místa, z něhož časem návěstidlo nebude vůbec viditelné. Strojvedoucí tedy návěst začne pozorovat až později, kdy její svítivost (viditelnost) bude nižší a při přibližování se návěstidlu bude ještě klesat. I s takto směrovanými návěstidly se v praxi setkáváme.

6. Závěr

V kvalitě směrování svítilen světelných návěstidel přetrvává v praxi řada nedostatků, které vedou ke zbytečnému zhoršování viditelnosti návěstí pro strojvedoucí. Přitom jejich odstranění bývá v principu jednoduché a proveditelné v rámci běžné údržby (jde jen o nastavení pomocí regulačních prvků). Je pouze třeba mít k dispozici potřebné know-how a hlavně – existenci tohoto problému si vůbec uvědomovat (v praxi je spíše podceněn, neb jsme na daný stav „zvyklí“).

Tento článek je projevem snahy formulovat stručný návod ke zlepšení směrování návěstidel, který vychází ze zkušeností zkušených návěstních techniků, podpořený informacemi z dopravní psychologie. Vzhledem k tomu, že strojvedoucí bývají členy situačních komisí (ale též cestou hlášenek doručovat podněty provozovateli dráhy), mohou svou aktivitou taktéž významně přispět k dosažení optimálního směrování návěstidel a u reklamovaného návěstidla konkrétněji formulovat potřebný servisní zásah. V každém případě se tu nabízí k využití rezerva bezpečnosti a možnost zlepšení kvality návěstění ve prospěch zlepšení pracovních podmínek strojvedoucích bez jakýchkoli investic. Ideální by bylo provést celkovou inventuru směrování návěstidel a optimalizaci nastavení svítilen v rámci celé železniční sítě.

Pavel Skládaný,
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Foto autor, fotobanka ČD

7

Představa zlepšení viditelnosti návěstidla jeho přemístěním před oblouk, Lc603 Brno--Horní Heršpice (animace; ve skutečnosti je návěstidlo až v oblouku, špatně viditelné, v pohledu „za rohem“)

Trať Tanvald – Kořenov v době výluky

Do množiny výluk jimiž Správa železnic „obšťastňuje“ cestující veřejnost patřila i dlouhodobá výluka mezi Tanvaldem a Kořenovem za účelem rekonstrukce Dolnolučanského tunelu a rozsáhlá oprava trati Tanvald – Kořenov, včetně ŽST Kořenov. Výluka skončila počátkem listopadu. Co se předtím na trati dělo?

NAD trvající od dubna do října, vedená až do polské ŽST Szklarska Poręba Górna, se v Kořenově obracela (úvraťová jízda) ve vyhrazeném prostoru před staniční budovou v místě zastávky BUS „železniční stanice“, označeném dopravní značkou zákaz stání. Dopoledne 19. září bylo otáčení znemožněno přítomností nákladních souprav (tahač s návěsem) které přivezly materiál na opravu kolejiště ŽST Kořenov. Dopravní značka „Zákaz ...“ je pro řidiče - i mechanismu skládajícího pražce - zjevně věc neznámá. Některé soupravy - například ta s novými kolejnicemi - „parkovala“ na již tak úzké místní komunikaci a výrazně omezovala nejen průjezd BUS NAD, ale i nákladních vozidel stavebních firem. Nejvíce ovšem šokoval náklad. Novoučké pražce přivezené přes půl republiky z Uherského Ostrohu, kolejnicové pásy, dovezené z ještě větší vzdálenosti, patrně z Třince.

Proč silnice?

Na místě je otázka, proč SŽ s příslušným časovým předstihem a před zahájením výlukového období (provoz na trati byl zastaven v důsledku dlouhodobě plánované rekonstrukce, nikoli odpovědným traťmistrem „z hodiny na hodinu" z důvodu havarijního stavu) - nezajistila návoz pražců i kolejnicových pásů „po kolejích"? Obě komodity nespadají do kategorie „zboží podléhající zkáze“, ale spíše do kategorie „na věčné časy ...“ tudíž nehrozí riziko znehodnocení. Vzhledem k hmotnosti a rozměrům pak ani krádež.

SŽ má mimo postavení „správce infrastruktury“ též postavení „dopravce“, tudíž přepravu obou komodit si může zajistit vlastními prostředky, případně prostřednictvím jiného dopravce, nikoli po silnici.

Dva za hodinu

V případě pražců je zarážející dovoz „nových“ z výroby, přičemž na mnoha místech lze vidět desítky tisíc betonových pražců - výzisk z rekonstrukcí - které mohou na trati s osobním provozem zajišťovaným lehkými motorovými vozidly sloužit svému účelu opět „na věčné časy ...“. Konec konců se to týká i kolejnicových pásů z výzisku. „Nejtěžšími“ vozidly která se na trať případ od případu dostanou jsou „zubačky“ 715.001 a 715.003 (ex T 426.0) s nápravovým tlakem necelých 16 tun, a „Kocouři“ 743 (ex T 466.3) s týmž nápravovým tlakem... Při špičkovém grafikonovém provozu dva vlaky za hodinu pražcové i kolejnicové „ojetiny“ mohou vydržet desetiletí.

Ve Švýcarsku déle než 100 let

Při „FIPkovém“ projíždění švýcarských úzkorozchodných „turistických“ tratí jsem si prohlížel uzoučké kolejnicové pásy a udivoval mě údaj o roku výroby - kolejnicové pásy „sloužily“ mnohdy více než 100 let (rok výroby 1892). Podle stavu opotřebení se vyměňují pouze ozubnicové pásy. Soukromá společnost si nějaké plýtvání nemohla dovolit. Od doby výstavby tratí se sice poměry ve Švýcarsku změnily, nicméně pokud infrastruktura odpovídá přísným švýcarským předpisům, není důvod kolejnice vyměňovat, stačí průběžná údržba kolejového svršku. A řádně se hospodaří.

Vysvětlení „proč takto SŽ hospodaří“ poskytují webové stránky SŽ : „Na základě smlouvy s Ministerstvem pro místní rozvoj uzavřené letos v únoru získala Správa železnic z přeshraničního programu Interreg Česko-Polsko 2021 - 2027 dotaci na opravu ozubnicové trati z Tanvaldu do Kořenova. Dotace pokryje přes 80,7 % ze způsobilých nákladů, tedy 367 714 875 Kč.“

Miroslav Zikmund,
foto autor + Bohumil Pokorný

Dozorčí je fakt kočka!

Seznamte se! Kočka Mikešová - „dozorčí provozu“ v ŽST Světlá nad Sázavou. Po vystoupení v této ŽST mojí pozornost upoutalo černé chlupaté zvíře spokojeně sedící na lavičce a sledující provoz. Nejenže po mém přiblížení neuteklo, jak by se dalo očekávat - ale poté co se nechalo „zvěčnit“, bez námitek strpělo i přisednutí a nechalo se i pohladit . Po chvíli se zvedlo - provedlo kontrolu čekárny (dveře se otvírají na fotobuňku) a pak se vydalo na obchůzku stanice.

Text a foto Miroslav Zikmund

Krom moderních zaujaly i historické lokomotivy

Návštěva maďarských kolegů v Praze

V polovině měsíce října oslovili Prezídium Federace strojvůdců ČR kolegové strojvůdci z Maďarska a požádali nás o pomoc se zajištěním prohlídky depa ve Vršovicích při jejich čtyřdenní návštěvě ČR. Prohlídku se narychlo podařilo domluvit s přednostou Martinem Houdkem na 24. října.

Vzhledem k velmi malému časovému prostoru a zaneprázdněnosti členů prezídia jsem byl pověřen spolu s kolegou Antonínem Brulíkem, který zajišťoval překlad do angličtiny, organizačně zajistit přesuny celé výpravy po Praze. Skupina třiceti lidí byla nakonec složena z několika železničářských profesí a někteří přijeli i s rodinou.

Prohlídka údržby

Ve vršovickém depu se nás ujal Jan Vondráček, který nás provedl provozem a především ukázal prostory údržby s odborným výkladem(společně s kolegou Brulíkem v anglickém překladu). Kolegy z Maďarska kromě moderních lokomotiv zaujaly i ty odstavené historické T 444 a T 749. Velký zájem vzbudil i motorový vůz 810.

Potom přišly na řadu i dotazy ohledně údržby dlouhých souprav. Všem bylo vysvětleno, že tyto soupravy zajíždí na jiné pracoviště.

Převoz na Prahu - jih

Vzhledem k časovému prostoru a žádosti celé skupiny navštívit toto pracoviště jsem požádal sloužícího strojmistra kolegu Michala Černého o pomoc při zajištění převozu celé skupiny na odstavné nádraží Praha-jih. Ten se naší prosby ujal opravdu bravurně a zajistil motorový vůz 810 se strojvedoucím, který nás převezl na další prohlídku. Tímto bych mu chtěl zároveň poděkovat za ochotu a rychlé, operativní vyřízení naší žádosti.

Naklápění Pendolina

Na odstavném nádraží se nás opět po rychlé domluvě s přednostou M. Houdkem ujal Jan Studeník, odborník na Pendolina. Ten nás provedl některými pracovišti údržby, především potom halou 518 pro údržbu Pendolina. Samozřejmě vše s odborným výkladem částečně i v angličtině. Všechny přítomné především zaujalo předvedení naklápění u stojící soupravy, které si užili v interiéru při sezení nebo potom při pohledu zvenku.

Nevšední zážitek

Celou akci se podařilo ukončit přejezdem Pendolinem z odstavného nádraží P-jih na hlavní nádraží. Velké poděkování patří kolegovi Brulíkovi za kvalitní překlad do angličtiny, bez čehož bychom se asi těžko domlouvali. Podle reakcí byli všichni s prohlídkou velice spokojeni a velmi děkovali za povedenou akci s nevšedním zážitkem při návštěvě v ČR.

Za Prezídium Federace strojvůdců ČR Jiří Šafařík, člen ÚRK

Vršovické točení

Dne 21. října se konalo v depu Praha Vršovice po dvou letech tradiční „Poslední točení“ kolegů z ČD a ČD Cargo. Někteří kolegové si již důchod užívají, další byli odejiti do důchodu předčasně. Kolegové motorové trakce byli otočeni na řadě 749 a kolegové z elektrik na řadě 151. Akce pokračovala občerstvením ve společenské místnosti za doprovodu živé hudby. Kolegům, kteří odcházejí na zasloužený odpočinek přejeme hlavně pevné zdraví a děkujeme za miliony bezpečně odjetých kilometrů.

Výbor ZO FS ČR Praha

55 let Klubu železničních modelářů v Trutnově

Fiktivní Bobina s Krakonošem

V letošním roce oslavil klub železničních modelářů (KŽM) v Trutnově již 55 let od svého vzniku. Připraveným oslavám kulatého výročí před pěti lety zabránila epidemie Covid 19.

KŽM Trutnov vznikl v roce 1970 v souběhu s oslavami 100 let od příjezdu prvního vlaku do Trutnova. U této příležitosti se konala výstava železničních modelů, na níž bylo vystaveno modelové kolejiště velikosti TT Jirky Berana. Po 14 dnech po ukončení přišla nabídka z DDM, zda by Jirka nevedl modelářský kroužek. Jirka výzvu přijal.

Zhruba po roce byl osloven OV Svazarmu. Vznikla sekce železničních modelářů, jejímž zakladateli byli Jirka Beran a Mirek Polášek. Modeláři působili v malé klubovničce. Výsledky jim přinesly vetší místnost a posléze další. První ocenění získal v roce 1972 na mistrovství republiky železničních modelářů v Kolíně Ladislav Hovorka.

Následovníci

Na jejich úspěchy navázal vznik dalších klubů např: v Kolíně, Hořicích, Ústí nad Orlicí, Jičíně, Hradci Králové a další, s kterými spolupracovali. Vznikl i mezinárodní kontakt s Jürgenem Tilligem z Německa, který byl výrobcem železničních modelů velikosti TT. Na jeho popud vznikly i členské průkazy KŽM a zároveň s jejich vznikem se stal pan Tillig dne 18. března 1999 členem KŽM Trunov. U této příležitosti jeho firma vyrobila stokusovou sérii nákladních vozů pivovaru Krakonoš, z nichž každou obdržel na členské schůzi v roce 2000 každý člen klubu. Přestože pivovar Krakonoš v Trutnově neměl ve skutečnosti své vozy, po roce 2002 se rozjela výroba Krakonoše české firmy LOCO, v jejímž čele stál člen klubu Ladislav Hovorka.

S náměty na vozy přicházel velký příznivec pivovaru Krakonoš Jirka Beran. Bylo vyrobeno skoro na stovku druhů vozů s touto tématikou.

Další unikát

Jirka Beran se může ve své sbírce Krakonošů pochlubit i dalším unikátem, který mu nechali vyrobit kolegové modeláři z Německa a Maďarska. Jedná se o původní model elektrické stejnosměrné lokomotivy E 499.0, zvané Bobina s unikátním potiskem, právě Krakonoše. Sice se jedná o fiktivní modely, poněvadž v tomto nátěru nikdy nejezdily a to platí i pro celé řady vyrobených vozů. Přesto jsou mezi modeláři ve velké oblibě. Jedná se víceméně o poctu k pivovarské tradici a regionu. Modely vozů lze spatřit na výstavách železničních modelů v Trutnově, kterou trutnovští modeláři každoročně pořádají. Ústředním exponátem výstav je jejich klubové kolejiště, jež stále vylepšují a rozšiřují. Členská základna se po letech obměňuje, ale skalní stále zůstavají. Závěrem, co jiného, než trutnovským modelářům popřát mnoho zdaru v jejich modelářské činnosti a nestoru Jirkovi Beranovi hodně zdraví do dalších let.

Text a foto: Jiří Adolf

O pohár prezidenta Federace strojvůdců

Turnaj v kuželkách

Jak se již stalo téměř pravidlem, v měsíci říjnu v Aši proběhl již 17. ročník Mezinárodního turnaje v kuželkách O pohár prezidenta Federace strojvůdců ČR.

Na společné fotografii v čele lze vidět hráčky vítězného družstva Mandy Harmuß a Elke Selbmann, vlevo s pohárem a cenou vítěz turnaje Ota Maršát, vedle registrovaní rozhodčí turnaje Ing. Kovářová a paní Davídková. Po pravé straně Jaroslav Vondrovic a Vladislav Pouzar. *Foto: Karel Jandera*

Na plánu ašské kuželny se čtyřmi drahami stanulo celkem 9 družstev. Zastoupeny byly Havlíčkův Brod, Cheb, Katowice (Polsko), Krnov, Plzeň, Trilex, Ústí nad Labem, Vogtlandbahn GmbH (SRN) a Žilina (Slovensko). Pro nehrající hráče byla připravena návštěva nedalekého hradu Vildštejn, který se podařilo zachránit před zničením spíše 5 minut po dvanácté.

Cheb , Ústí, a Plzeň

Po dvoudenním zápolení skončil na prvním místě v jednotlivcích Ota Maršát (Cheb) s 484 kuželkami, druhé místo obsadil Málek Petr s 465 kuželkami (Ústí nad Labem) a třetí místo Kamiš Zdeněk (Plzeň) s 444 kuželkami. Nejlepší hráči družstev obdrželi poháry a vítěz turnaje hodnotnou cenu. Předání cen se zúčastnil prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic a Vladislav Pouzar

Putovní pohár již podruhé skončil u družstva společnosti Vogtlandbahn GmbH, které nahrálo celkem 2134 kuželek.

Turnaj byl vyhodnocen a ukončen druhý den v podvečerních hodinách na kuželně v Aši s přáním, abychom se mohli sejít i v roce 2026.

Na turnaj v roce 2026 se za organizátory těší Miroslav Dragoun

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, redakční rada: Jiří Adolf, Miloš Brunner, Martin Ježek (předseda RR), Evžen Mikolajek (zástupce předsedy RR), Jaromír Ott, Štěpán Řiháček, Vladimír Selucký, Martin Urbánek, Miroslav Zikmund. Telefon: 725 926 633. 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

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY