Náš každodenní železniční provoz pod lupou

O železnici vzhůru nohama (3)

(dokončení ze strany 3)

Výstražný kolík pro přejezdy

Jeho podobu uváděl starý předpis D1 v čl. 1409 a nový v kapitole XII, díl 2, čl. 387, odst. 1 – vždy je vyobrazen tak, že shora začíná červeným polem. Jeden choceňský kolega, který už dnes užívá zaslouženého důchodu, se mě kdysi ptal, jak má být ten kolík správně otočen. Že na trati 517E Choceň – Litomyšl vidí obě varianty – jednou je shora s bílým polem, podruhé s červeným. V předpisu jsme dohledali vyobrazení, následně pak Zdeněk informoval příslušného traťmistra a všechny Výstražné kolíky s pochybnou návěstí byly otočeny do správné podoby, jak ukládá předpis D1. A co ostatní tratě?

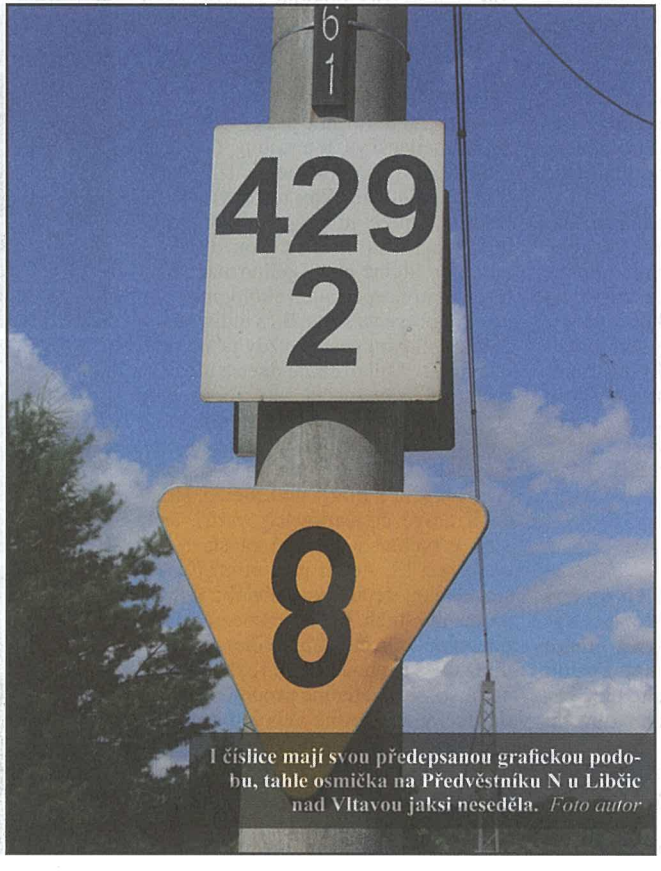
Obrázek 1 dokládá, že Výstražný kolík byl otočen vzhůru nohama i před přejezdem P344 nedaleko zastávky Studánka na trati 543D Aš – Hranice v Čechách. Stejně tak před přejezdem P2438 ve směru od Vraňan do Lužce nad Vltavou na trati 530B, kdysi také na trati 502B ve směru od Třebestovic na Poříčany (dnes je již přejezd P4936 zabezpečen PZZ). A možná na dalších místech, o kterých nevím.

Výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa

Tato návěstidla se hojně vyskytují na trati 316A Přerov – Břeclav, jedná se o stejný typ kolíku, nebo obdélníkové desky postavené na kratší straně, jak popisuji výše, jen musí být doplnění indexem „D“, od nového předpisu D1 indexem „T“ - viz čl. 164, odst. 1. Jak dokládá obrázek č. 2, za odjezdu ze žst. Tlumačov na Hulín před km 162,2 byly ještě na začátku dubna 2022 u sloupů TV č. 180 a 179 umístěné Výstražné kolíky s dočasnou platností pro pracovní místa, z nichž ten vlevo byl otočen vzhůru nohama a odporoval tak vyobrazení v čl. 1414 starého předpisu D1. Aby toho nebylo málo, tak v téže stanici na otrokovickém záhlaví byly oba Výstražné kolíky s dočasnou platností také vzhůru nohama.

Označení hlavních návěstidel

Označovací pásy návěstidel, která platí jen pro jízdu vlaku, začínají shora bílým polem, tedy přesně opačně, než je to u Výstražných kolíků. Podobu přinášel starý předpis D1 v čl. 724, nový v čl. 80, odst. 9. Jak dokládá obrázek č. 3, vjezdové návěstidlo L v km 5,444 v žst. Újezd u Chocně na trati 505A mělo pás otočený vzhůru nohama. Opačně byl také ještě vloni otočen horní díl označovacího pásu na oddílovém návěstidle 2So hlásky Míkov v km 366,390 mezi Mělníkem a žst. Všetaty na trati 503A, takže ve spojení se spodním dílem vytvářel předpisem D1 nepovolené označení hlavního návěstidla. Přesně opačně byly otočeny i označovací pásy vjezdových návěstidel na krakorci ve výhybně Dluhonice ve směru od Prosenic (trať 309E) – nyní jsou návěstidla zakryta černou fólií kvůli jejich neaktivování, což nařizuje nový předpis D1. Zlý skřítek řádí i mezi seřaďovacími návěstidly – ta stožárová mají označovací pás, který shora začíná bílým polem (viz starý předpis D1, čl. 1539, nový předpis čl. 183, odst. 7). Jak dokládá obrázek č. 4, v obvodu stanice Brno jih se v km 1,814 nachází návěstidlo Se116, jehož pás je také vzhůru nohama. Opačně byl také ještě letos v lednu otočen vrchní díl označovacího pásu na Se9 v žst. Mosty u Jablunkova (trať 301A), takže ve spojení s dolním dílem vytvářel předpisem D1 nepovolené označení seřaďovacího návěstidla.



I číslice mají svou předepsanou grafickou podobu, tahle osmička na Předvěstníku N u Libčic nad Vltavou jaksi neseděla. *Foto autor*

Předvěstník x Předvěstní štít

I elementární znalosti geometrie musejí mít traťoví dělníci, když umisťují na trať Předvěstník N, nebo Předvěstní štít. U toho prvně jmenovaného návěstidla směřuje trojúhelník špicí dolů, u toho druhého návěstidla špicí nahoru včetně doplnění stožáru dvěma žlutými odrazkami kruhového tvaru šikmo pod sebou, přičemž levá má být výše. Kolikrát jsem už viděl na tratích žlutý trojúhelník otočený přesně opačně, než měl být? Problém ale nastává ve chvíli, kdy je spolu s trojúhelníkem potřeba otočit i číslici v něm. Záměna šestky v devítku může být fatální. Ale potrápí i obyčejná osmička – jak dokládá obrázek č. 5. Zde je zobrazen Předvěstník N 8 (osmička je vzhůru nohama, její velké „bříško“ má být dole) na sloupu TV č. 261 v km 429,2 trati 527A – konkrétně 1. TK od Roztok u Prahy na Libčice nad Vltavou. Když jsme u těch obrácených osmiček, kolik jsem jich napočítal na Předvěstních štítech v obou směrech před stanicí Poříčany na trati 501A? Ale objevuje se i na značení hlavních návěstidel – na takových, kde se štítek skládá z jednotlivých dílků (např. odjezdové návěstidlo S8 v žst. Nymburk hlavní nádraží, i na něm je osmička vzhůru nohama).

Závěrem

Třídílné pokračování obsáhlé reportáže je ve finále. Vážná témata o stavu české železnice odlehčená nyní obrazovými přílohami, které dokazují neznalost předpisu D1 u těch, u kterých bychom to očekávali obzvlášť – u zaměstnanců státní organizace SŽ. Možná bude řada čtenářů vnímat tyto podněty jen jako okrajové marginálie, které neohrožují bezpečnost železničního provozu. Ano, souhlasím, bohužel to jsou ale drobné mozaiky, které se spojují ve velké problémy našeho drážního světa. Prostě a jednoduše – železnice vzhůru nohama

Kamil Bureš