OBZOR 7

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

3. 4. 2018 Cena 5 Kč

Ročník 29

Z aktuálních událostí

Další zasedání **Ústředí OSŽ** proběhlo ve středu 21. 3. v Praze. V úvodu informoval I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun mj. o vyjednávání Českých drah s kraji o základní dopravní obslužnosti po roce 2019. Uvedl, že zhruba třetina krajů chce s ČD pokračovat i po roce 2019, třetina se zatím ještě nerozhodla, a třetina chce dopravce soutěžit. Vladislav Vokoun zmínil i otázky budoucnosti osobních pokladen (stát chce údajně objednat provoz 150 konkrétních přepážek, což OSŽ nepovažuje za rozumný krok) a především pak hovořil o jízdních výhodách (prolongační období začne 1. května). K otázce opravárenství VI. Vokoun připomněl, že Podnikový výbor OSŽ při ČD vyzval Představenstvo ČD, aby tento krok přehodnotilo.

Na SŽDC podle slov předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého již proběhla diskuse o tom, jakým způsobem budou osloveni senioři SŽDC před prolongačním obdobím - bude to písemně.

Místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Douková informovala o probíhajícím kolektivním vyjednávání u TSS o změnách v PKS a uvedla, že v ostatních společnostech, které spadají pod NeRV OSŽ, jsou uzavřeny PKS, které jsou oboustranně plněny.

Místopředseda OSŽ Radek Nekola mluvil o schůzce v rámci ETF (ve smyslu úprav evropské směrnice o certifikaci opravárenských společností na systém ECM). Uvedl, že nákladní vozy už v tomto režimu fungují, od roku 2019 by to mělo platit i pro osobní vagony a lokomotivy. Dále pak informoval o pracovní schůzce s kolegy ze Slovenska, o hospodářském vývoji v ČD Cargo, o jízdních výhodách, či o restrukturalizaci jednotlivých vozových zásilek.

Závěr informací ze zásadních jednání patřil Petru Štěpánkovi, místopředsedovi OSŽ, který informoval o posledních personálních změnách u společnosti SŽDC jak na pozici generálního ředitele, tak i na oblastních ředitelstvích v Plzni, v Hradci Králové a v Praze.

Ve druhé části jednání členové Ústředí OSŽ schválili inventarizaci majetku k 31. 12. 2017, projednali novelizaci některých dokumentů OSŽ, především Organizačního řádu OSŽ, a schválili novelizované znění Řádu právní pomoci OSŽ a Statut Podpůrného fondu OSŽ. Členové Ústředí OSŽ vyjádřili souhlas s prodejem nemovitých věcí, o činnosti Revizní komise (RK) OSŽ informovala její předsedkyně Barunka Balážová a člen Správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (ZPMV) 211 Petr Toman informoval členy Ústředí OSŽ o tom, že byla podepsána smlouva se SŽDC, ČD a ČD Cargo o čerpání příspěvku až do výše 1500 Kč na léčebné procedury nad rámec KOP pro pojištěnce ZPMV.

Republiková rada seniorů (RRS) **OSŽ** reagovala na svém jednání 22. března v Praze na rozhovor s prvním místopředsedou OSŽ Vladislavem Vokounem v Obzoru č. 6, který hovořil o významu Podpůrného fondu OSŽ a potřebě solidarity s těmi členy, kteří se ocitnou v tíživé životní situaci. RRS vyzve kluby seniorů OSŽ, aby do tohoto fondu přispívaly. Všichni členové RRS každoročně přispívají stokorunou.

Předseda RRS Kurt Mužík pak v rámci kontroly plnění úkolů sdělil, že bude jako člen kolegia Rady seniorů ČR jednat o možnosti postavení soutěžního družstva seniorů OSŽ na celostátní sportovní hry seniorů, které RS ČR pořádá v Olomouci ve dnech 16. až 19. července. Vlastní sportovní hry seniorů OSŽ proběhnou letos v Rajeckých Teplicích na Slovensku.

O novém informačním systému na webových stránkách seniorů hovořil Karel Hybš. Jedna část by se měla věnovat dění v klubech seniorů, v jiné části budou nabídky rekreačních možností, tipy na výlety a vycházky, v jakési retrospektivě by zde měly být obrazové soubory, které připomenou akce, jednání a setkání seniorů, které se v minulosti uskutečnily.

RRS přivítala dva hosty -předsedu OSŽ Mgr. Martina Malého a prvního místopředsedu OSŽ Vladislava Vokouna, kteří přítomné seznámili s aktuálními událostmi na železnici

Kurt Mužík hovořil o nedobré situaci v Radě seniorů ČR, kde jsou personální problémy a obavy o financování krajských rad seniorů, Miroslav Gloss informoval o posledním jednání PV OSŽ SŽDC a také o dopisu ze ZO OSŽ Všetaty, který vyslovuje nesouhlas s dosaženou výší mzdového nárůstu v PKS na rok 2018. **-red-**

O budoucnost opravárenství se bojí i správkaři v Chebu. *Ilustrační snímek Michael Mareš*

Mezi správkaři v depech se šíří nejistota a beznaděj

Nejistota, obavy, beznaděj, přesně s takovými pocity odjížděl Petr Proft, předseda ZO OSŽ PJ Cheb, ve čtvrtek 22. 2. 2018 z jednání Výboru OSŽ DKV v Praze. Na tomto jednání Ing. Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah pro servis, techniku a majetek, členům Výboru OSŽ DKV vysvětloval, proč 1. února 2018 došlo k oddělení provozu a údržby. **„Čekal jsem od toho víc, že nám to pan Kupec vysvětlí od A do Z, protože o tom** (oddělení provozu a údržby) **stále nic nevíme,“** říká Petr Proft. **„Další jednání Výboru OSŽ DKV mělo být 29. 3., ale přeložili to na 4. 4., takže jsem musel posunout i termín naší konference z 3. na 5. 4. Doufám, že už budu vědět něco konkrétnějšího,“** dodává.

Únorové jednání Výboru OSŽ DKV bylo vlastně první, na němž zazněly konkrétní informace. Do té doby se jen v náznacích, mlhavě mluvilo o tom, že se cosi chystá. Na jednání 22. 2. 2018 tak například zaznělo, že Česká Třebová nemá budoucnost. Miroslav Kupec to podal takovým způsobem, že depo, kde jsou dvě rotundy, je pro ČD neperspektivní. Při těch slovech Petru Proftovi zatrnulo: Vždyť Cheb je úplně to samé! **„Bylo nám před několika lety slibováno, že se tady postaví nová hala, ve které se budou dělat RegioSharky, ale nakonec se to zatrhlo.“**

Nejistota mezi lidmi podle něj den ode dne sílí. **„Lidé mají oprávněný strach. Kolikrát mě volají i jejich manželky a ptají se mě, co bude dál? Jestli si ten její má hledat jinou práci, nebo jestli má ještě počkat, až to tady zavřou,“** vypráví Petr Proft s tím, že podobně jsou na tom všichni ostatní předsedové ZO v depech. Ostatně o mnoho víc nevědí ani odboráři a zástupci DKV v Podnikovém výboru (OSŽ při ČD) a Ústředí OSŽ. Přitom dřív, při jakékoliv sebemenší reorganizaci, bylo vše předem projednáno a vysvětleno. **„Uvítal bych, kdybychom to dostali černé na bílém: Jak to bude probíhat? Koho se to dotkne? Jak vůbec budou mezi sebou provoz a údržba fungovat, až skončí vrchní přednostové?“** zmiňuje Petr Proft některé dotazy, na něž stále chybí odpovědi. **„Prostě nevyjasněných otázek je stále dost a hlavně, nikdo nás zatím nepřesvědčil o efektivnějším fungování, hlavně v údržbě,“** dodává.

Petr Proft si osobně myslí, že úspora šedesáti lidí za tu nejistotu nestojí. **„Já s tou změnou určitě nesouhlasím. Nikdo mě zatím nepřesvědčil, že je to krok správným směrem,“** tvrdí. **„Ale zároveň chápu, že se musí zprůhlednit investice jak do údržby, tak i provozu, ale myslím si, že to šlo udělat i jiným způsobem,“** dodává rezolutně. I proto očekává na konferenci bouřlivou diskusi. **„Možná, že právě na té konferenci někteří členové vystoupí a budou chtít znát odpověď na některé otázky. Přiznám se, že mám docela obavu jim něco říct, protože ani sám nevím, jak to bude fungovat,“** uzavírá.

Michael Mareš

Hanák: Je trapné, že do dneška nemáme přímé železniční spojení mezi centrem Prahy a Letištěm Václava Havla!

Role státu při zajišťování železniční dopravní obslužnosti, definice role Českých drah při otevírání trhu dálkové železniční dopravy po roce 2019 či stanovisko k bezplatné přepravě osob (respektive 75% slevě) ve veřejné přepravě od určeného věku, to jsou některé z bodů výroční a volební Valné hromady Svazu dopravy a navazující tiskové konference, která se konala ve čtvrtek 15. března v pražském Hotelu Olympik.

Do čela Svazu dopravy, jednoho z nejvýznamnějších zaměstnavatelských svazů v České republice, byl po šesté v řadě zvolen Jaroslav Hanák. Zároveň byli do vedení Svazu zvoleni i čtyři viceprezidenti, a to Michal Štěpán za České dráhy; za silniční hospodářství Miroslav Němec; za vodní dopravu, České přístavy, Miloslav Černý a za SŽDC nový ředitel této státní organizace Jiří Svoboda. Výkonným ředitelem Svazu dopravy i nadále zůstává Petr Kašík. **„Na prvním místě, a shodli jsme se na tom i s panem ministrem Ťokem, je pro nás pro všechny klíčová novelizace stavebního zákona, která se připravuje na ministerstvu pro místní rozvoj. Za podnikatele jsem ocenil iniciativu pana ministra a poslanců, dokonce všech devíti stran, ve vztahu k zákonu 417 o liniových stavbách, tedy o tzv. předběžné držbě pozemků pro výstavbu dopravní infrastruktury,“** uvedl v úvodu tiskové konference staronový prezident Svazu dopravy Ing. Jaroslav Hanák. **„Ale bavili jsme se i o další podpoře pro silnice druhé a třetí třídy a o 75% slevě pro studenty a seniory. Bylo řečeno, že se z jednotlivých resortů stáhnou potřebné prostředky jednak na silnice druhé a třetí třídy a jednak pro podporu 75% slevy pro studenty do 26 let a seniory nad 65 let. Takže těch potřebných cca 9 miliard korun se bude shánět na jednotlivých resortech. Pan ministr tady dnes řekl, že minimálně 600 milionů korun bude odebráno i jemu,“** dodal Hanák. Na Valné hromadě Svazu dopravy se mluvilo i o čerpání evropských peněz. **„Česká republika není na tom nejlépe, v čerpání peněz nepatříme k nejlepším, ale čerpáme. Nicméně jsou problémy v řadě fondů: například velké problémy jsou v Operačním programu OPI, který patří pod ministerstvo průmyslu, zdlouhavé problémy jsou i v OPD 2,“** uvedl dále Hanák.

„Hovořili jsme i o tom, že ministerstvo dopravy má letos velmi těžký úkol s kraji i s Českými dráhami, národním dopravcem, dořešit desetiletou smlouvu na základní dopravní obslužnost železniční dopravou.“

Na valné hromadě se ale diskutovalo i o mzdách řidičů autobusů, o plánované výstavbě paralelní vzletové dráhy na Letišti Václava Havla a o absenci železničního napojení letiště s centrem Prahy. **„Je trapné, že do dneška nemáme přímé železniční spojení mezi centrem Prahy a Letištěm Václava Havla. Dvacet, třicet let se o tom mluví, ale dořešeno není stále nic. Teď jsou dokonce nějaké iniciativy, že tam povede metro. Je mi z toho smutno, považuji to za nezodpovědné,“** konstatoval Hanák. *(Pokračování na straně 2)*

Na snímku zleva Petr Kašík, Jaroslav Hanák, Miroslav Němec a Miloslav Černý.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Věřím, že ohledně situace v DKV dojde k rozumné dohodě.“

Hovoříme s **VĚROU NEČASOVOU,** tajemnicí Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.

V resortu železničního opravárenství, konkrétně v depech kolejových vozidel (DKV), **panuje v současné době vzrušená a neklidná atmosféra, která je vyvolána rozhodnutím managementu Českých drah o reorganizaci v tomto sektoru. Jaká je z pohledu OSŽ v krátkosti historie této chystané reorganizace a co všechno jí předcházelo?**

Organizační změny v tomto sektoru byly avizovány dlouhodobě. V minulých letech jsme často slýchali, že současná opravárenská činnost v rámci skupiny ČD je neefektivní a nekoordinovaná. Že železniční kolejová vozidla jsou podudržovaná, a že je potřeba zvýšit výkon opravárenských kapacit z důvodu konkurenceschopnosti železničního opravárenství na trhu. Zaměstnavatel již v průběhu let 2011 až 2014 prováděl analýzy i konzultace s interními i externími odborníky v oblasti údržby (PWC, Deloitte a jiné). Byla přitom ve všech pádech skloňována otázka úspor a racionalizace opravárenských procesů. Členové podnikového výboru OSŽ při ČD byli přítomni na mnoha jednáních, týkajících se uvažovaných změn a to již za doby předchozích generálních ředitelů. Materiály, které nám zaměstnavatel poskytoval, byly však vždy jen neurčitými vizemi, z nichž nebylo jasné, jaké konkrétní změny by měly v této oblasti nastat.

Po několika změnách ve vedení byl v roce 2017 jmenován do pozice člena představenstva ČD, zodpovídajícího za úsek techniky, správy a majetku GŘ ČD (ÚTSM), bývalý přednosta DKV Praha Ing. Miroslav Kupec. Jak pod jeho vedením pokračovala reorganizace DKV?

Miroslav Kupec na začátku roku 2018 představil svoji vizi struktury segmentu údržby a provozu na odboru 12. Současné vedení ČD preferuje oddělení provozu od údržby na všech úrovních, a to již ke konkrétnímu datu – 1. červenci 2018. Od 1. února již byla provedena organizační změna, při níž došlo k rozdělení odboru kolejových vozidel na tři samostatné odbory (O12, O18 a O20) a současně byly zrušeny pozice přednostů provozních jednotek v jednotlivých DKV. Cílem zaměstnavatele je řídit údržbu a provoz tzv. z „centra“. Od 1. července 2018 má zaniknout současných pět DKV a tím pádem pozic vrchních přednostů. Následně budou zřízena tři centra údržby (Praha, Plzeň a Brno) a tři centra provozu (Praha, Plzeň, Olomouc). Současně by měly být optimalizovány některé provozní jednotky nebo provozní pracoviště.

Všechny tyto kroky, ať již plánované, či uvažované, vyvolaly značnou nejistotu ve všech dosavadních DKV. Čas běží a stále není v této věci jasno...

Ano, faktem je, že od začátku roku 2018 jsou informace (především o tom, v jaké oblasti centra údržby a provozu vzniknou, a jaký počet těchto center by měl být zachován) značně nejasné a stále se mění. Stále je zdůrazňována nutnost úspory a efektivity řízení. Nedokážu si ovšem vysvětlit, jak tyto úspory mohou vzniknout, když ze současných pěti dep vznikne šest samostatných výkonných jednotek, a nemělo by dojít k propuštění jediného zaměstnance v dělnické profesi. Jako jediná konkrétní „úspora“ se uvádí snížení pracovníků THP o šedesát.

Jak v současné době probíhají jednání mezi vedením Českých drah a zástupci OSŽ?

Od počátku roku 2018 se Miroslav Kupec zúčastnil dvou zasedání Podnikového výboru

(PV) OSŽ při ČD, a jednoho jednání celostátního Výboru předsedů ZO OSŽ DKV. Na těchto jednáních nastínil všem přítomným funkcionářům svoji představu nové struktury dep a vyslechl si pádné protiargumenty zástupců PV ČD a zástupců DKV. Popsané organizační změny na úseku ÚTSM jsou ale podle jeho vyjádření manažerská rozhodnutí, za něž jako člen představenstva nese zodpovědnost on, a ne odbory!

Jaké jsou hlavní námitky a protiargumenty OSŽ k chystaným změnám?

Názor vedení OSŽ delší dobu sdělujeme jak na zasedání všech orgánů OSŽ, tak na jednáních za účasti zaměstnavatele. Naši zástupci zaměstnanců v Dozorčí radě ČD, a. s., vznášejí připomínky proti změnám i na zasedáních tohoto orgánu. Jsme zásadně proti rozdělení údržby a provozu, zejména v současné době, kdy ČD jednají o smlouvách na zajišťování dopravy s hejtmany jednotlivých krajů, a také s ministerstvem dopravy ohledně smluv v dálkové dopravě po roce 2019.

(Pokračování na straně 2)

Hanák: Je trapné, že do dneška nemáme přímé železniční spojení mezi centrem Prahy a Letištěm Václava Havla!

(Pokračování ze strany 1)

Prezident Svazu dopravy se krátce zmínil i o jednáních o nové vládě. **„Pan premiér určitě přijde po jednání se svými politickými partnery s novou verzí programového prohlášení vlády. Bude-li koalice ANO a ČSSD s podporou komunistů, musí být nové programové prohlášení vlády a my jsme připraveni, jak za Svaz průmyslu a dopravy, tak i za Svaz dopravy, tam dát věci, které jsou důležité pro růst ekonomiky, respektive pro konkurenceschopnost, ale i pro oblast sociálního smíru. Podívejte se po Evropě, kde všude jsou nepokoje, nebo kde vznikají stávky, tak zpravidla začínají v dopravě. My jsme za poslední tři nebo čtyři roky takovou stávku nebo takové problémy v naší zemi nezaznamenali, a toho je potřeba si vážit.“**

V diskusi se novináři nejvíce zajímali o názor Svazu dopravy na 75% slevu na jízdném pro studenty a seniory, respektive **„Jak se na to Svaz dopravy dívá?“ „Považujeme to za velmi pozitivní krok pro veřejnou dopravu! Veřejná doprava v ČR je jedna z nejlepších na světě. Když si vezmete, že máme 6300 obcí a že do více jak 6200 obcí zajíždí autobus, že do 1370 obcí jezdí vlaky, tak musíte uznat, že veřejná doprava zde funguje velmi dobře. Ano, toto řešení je na první pohled populistické a vypadalo jako špičkový marketingový tah pana předsedy vlády. Když si to ale domyslíte, tak je to dobrý posun pro veřejnou dopravu, dobrá šance pro mladé lidi do 26 let použít 75% slevu a hlavně pro seniory nad 65 let, kteří ty slevy určitě využívat budou,“** prohlásil Jaroslav Hanák a Miroslav Němec jej doplnil: **„Silniční infrastruktura má v některých úsecích vyčerpanou kapacitu, navíc silnice nižších tříd jsou ve velmi špatném technickém stavu. Takže každá osoba, která se dostane do veřejné hromadné dopravy a uleví přetíženým silnicím, je žádoucí.“ „A v případě autobusové a železniční dopravy ještě doplním,“** dodal závěrem Jaroslav Hanák, **„že pokud dopravce dozná, že by mohl být ten který spoj v ranních nebo odpoledních špičkách přeplněný, tak ta sleva tam poskytována nebude.“**

Michael Mareš

„Věřím, že ohledně situace v DKV dojde k rozumné dohodě.“

(Pokračování ze str. 1)

Veškeré problémy se dle našeho názoru dají vyřešit v současné stávající struktuře DKV.

Jaké otázky si v souvislosti s očekávanými změnami nejčastěji kladou řadoví zaměstnanci a na co hlavně hledají odpověď?

Zaměstnance dlouhodobě trápí značná nejistota, zda opravárenství zůstane ve firmě, nebo bude časem vyvedeno do dceřiné společnosti. Informace jsou kusé, zmatečné a dle mého názoru nedostatečně připravené. Lidé v depech si kladou otázky, kdo a jakým způsobem bude organizovat předávku a přejímku vozidel, jaké provozní jednotky a provozní pracoviště zůstanou zachovány a která pracoviště budou utlumována.

Lidé se obávají také propouštění, případně dojíždění na vzdálenější pracoviště...

Názor Ing. Kupce, že dojezdová vzdálenost zaměstnance do práce bude maximálně hodinu, je mylná. Hodně zaměstnanců dojíždí již teď z okolních vesnic. To znamená, že v případě zrušení pracoviště se ještě více prodlouží doba dojezdu do zaměstnání, a to podle mých informací nebudou zaměstnanci akceptovat. V současné době je nabídka volných pracovních míst u jiných podniků široká a finanční podmínky pro tyto odborné profese podobné, nebo někde ještě lepší. Za srovnatelných podmínek nemusí pracovat o sobotách, nedělích, svátcích a po nocích.

Zdá se, že přes veškeré snahy OSŽ nehodlá vedení ČD ze svých plánů slevit. Existuje přesto ještě nějaká možnost, jak by OSŽ dokázalo přesvědčit vedení ČD o změnách v připravovaném scénáři?

Možnost existuje vždycky. PV OSŽ při ČD na svém minulém zasedání rozhodl, že požaduje konfrontaci s představiteli Představenstva ČD, včetně přítomnosti předsedy Představenstva ČD, ohledně současné situace v DKV. Jednání na toto téma se bude konat 4. dubna 2018 za účasti zástupců celostátního Výboru předsedů ZO OSŽ DKV. Jsem optimista a věřím, že dojde k rozumné dohodě a nebude narušen sociální smír.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

(Nekrácený rozhovor, obsahující mj. podrobný popis vývoje jednání mezi OSŽ a vedením ČD, najdete na www.osz.org).

Pohled na budovu bývalé železniční stanice, nyní zastávky, není v současné době příliš vábný.

NAVŠTÍVILI JSME

Nový Malín

Železniční stanice Nový Malín se v důsledku organizačních změn na železnici proměnila v současnou zastávku – nákladiště. Nový Malín leží na jednokolejné trati mezi Šumperkem a Libinou (trať 290 Olomouc – Uničov – Šumperk), přičemž jízda mezi těmito stanicemi je zajištěna reléovým poloautomatickým blokem, včetně obsluhy Nového Malína, kde byla zrušena návěstidla a zůstaly zde jen dvě výhybky a dvě výkolejky. Obsluha jediné nakládkové a vykládkové koleje manipulačními vlaky je v Novém Malíně zajištěna pomocí traťového klíče, který vydává šumperský výpravčí vedoucímu posunu při odjezdu manipulačního vlaku na trať.

Pohled na budovu bývalé železniční stanice, nyní zastávky, není v současné době příliš lákavý – okna i dveře jsou zatlučeny masivními prkny, do objektu není možný pro cestující veřejnost žádný vstup. Jak vysvětluje mluvčí SŽDC Kateřina Šubová, důvodem tohoto stavu je vandalismus. **„Objekt je po vloupání a opakujícím se vandalismu uzavřen. Výpravní budova je bez obsluhy, nachází se zde pouze technologické zařízení a reléová místnost. Ve druhém patře je dlouhodobě neobsazený byt,“** popisuje současný stav novomalínské nádražní budovy mluvčí. Jak dále dodává, v souvislosti s připravující se elektrizací a modernizací celé tratě z Olomouce do Šumperka dojde i k rekonstrukci nádražních budov na trati, včetně Nového Malína. **„Celkovou rekonstrukci připravujeme v koordinaci s plánovanou elektrizací trati.“**

Podle dalších slov tiskové mluvčí budou v rámci projektové přípravy vyhodnoceny prostorové nároky na technologické vybavení budovy, potřeby drážních složek a cestujících. Na základě toho může dojít k optimalizaci velikosti budovy. Stavební úpravy budou zaměřeny na zlepšení stavebně technického stavu, snížení energetické a provozní náročnosti, zvýšení zabezpečení a komfortu cestujících. **„Pro ty bude obnovena čekárna nebo krytý přístřešek podle prostorových možností objektu. Součástí optimalizace trati je přitom modernizace všech stanic a zastávek na této trati. Vzhledem k tomu, že se bude stavět ve stávající stopě, tak nedojde k posunům stanic a zastávek,“** doplňuje informace Kateřina Šubová.

Předpokládaný termín zahájení první stavby optimalizace tratě 290 je určen na polovinu roku 2019, dokončení všech úseků pak do konce roku 2022. Celkové investiční náklady by měly činit cca 6,5 mld. Kč, nejnákladnější je pak úsek Olomouc – Uničov za 3,8 mld. korun. Projekt počítá s elektrizací celého úseku ve stejnosměrné trakční napájecí soustavě 3kV DC. Zdvojkolejňovat se nebude a stavba bude realizována ve stávající stopě. Půjde-li vše podle dosavadních předpokladů, mohou se tedy cestující na této trati těšit nejen na obnovu budovy (nyní již jen zastávky) v Novém Malíně, ale prakticky na celé trati.

Trať z Olomouce do Šumperka je významná i ze strategického hlediska – v případě neprůjezdnosti hlavní trati mezi Olomoucí a Zábřehem (například z důvodu nehody) je trať přes Uničov využívána jako objízdná. V Olomouci v takovém případě dochází k přepřahu z elektrické trakce na trakci motorovou a vlak může do Zábřehu na Moravě pokračovat objízdnou trasou přes Šumperk. Naposledy se tak stalo při nesjízdnosti tratě u Mohelnice koncem října loňského roku při větrné kalamitě. Tehdy i přes Nový Malín jezdily mezinárodní rychlíky.

Traťová rychlost mezi Olomoucí a Šumperkem činí v současné době 70 – 90 km/h, po elektrizaci a modernizaci tratě se má zvýšit na 160 km/h (v úseku Olomouc – Uničov), resp. na 100 km/h ve zbylém úseku. Cesta vlakem z Olomouce do Šumperka přes Nový Malín se tak podstatně zkrátí a zatraktivní. Dopravu by měly zajišťovat moderní jednotky RegioPanter.

Miroslav Čáslavský

Ještě pár let budou muset cestující v Novém Malíně vydržet bez čekárny.

VŠIMLI JSME SI

● **TAKZVANÁ DÁMSKÁ KUPÉ** v některých vlacích Českých drah podle veřejné ochránkyně práv Anny Šabatové muže nediskriminují. Kupé podle ombudsmanky sledují legitimní cíl zvýšit pocit bezpečí cestujících žen, tedy i zvýšit zájem žen o cestování vlakem. Ombudsmanka řešila několik stížností na kupé. Speciální kupé pro ženy ve vybraných spojích zavedly ČD po inspiraci v zahraničí v roce 2012, mají do nich přístup pouze ženy, muži musí jinam. Kupé nejsou zřizována ve všech vlacích. Tam, kde dámská kupé jsou, představují pouze 6 míst v celém vlaku, uvedla Šabatová.

● **NOVINKY** právě začínající turistické sezony představili ve čtvrtek 15. 3. 2018 na společné tiskové konferenci na pražském hlavním nádraží zástupci Českých drah, hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Rostoucí zájem o regionální železnici zvýšil poptávku i po nostalgických a turistických vlacích o víkendech a ve dnech pracovního volna. V sobotu 24. března začal například jezdit nový víkendový turistický vlak z Prahy do Brd (ve vlaku je zařazen velkoprostorový vůz uzpůsobený pro přepravu jízdních kol). Zajímavostí je, že na něm bude pravidelně nasazena Zamračená neboli Bardotka (lokomotiva řady 749). Ta ostatně vyjede i na Posázavském pacifiku z Prahy do Dobříše, objeví se také na spojích z Prahy do Čerčan přes Týnec nad Sázavou.

● **SŽDC** v úterý 13. 3. 2018 podepsala smlouvu se zhotovitelským sdružením firem Metrostav, Swietelsky Rail CZ a SMP CZ o modernizaci traťového úseku mezi pražským hostivařským a hlavním nádražím. Díky ní vznikne do konce roku 2021 vůbec první čtyřkolejná trať na síti SŽDC. Stavba navazuje na již dokončenou přestavbu nádraží Praha–Hostivař, jejím výsledkem budou mimo jiné nová stanice na Zahradním Městě a zastávka v Edenu. Zrušením tratě přes Strašnice naopak zanikne tamní železniční zastávka. Při modernizaci bude trať z Prahy do Benešova přesunuta do přímější trasy přes plochu bývalého seřazovacího nádraží ve Vršovicích, díky narovnání tratě dojde ke zkrácení kolejí o 232 m a ke zvýšení rychlosti v oblasti Strašnic na 120 km/h.

● **HEJTMANI** požadují po ministerstvu dopravy, aby zajistilo 17,85 miliard Kč na nákup nových vlaků, které slíbilo dát krajům v rámci Operačního programu Doprava. Dosud má ministerstvo k dispozici 7,73 miliardy korun. Předsedkyně Rady Asociace krajů ČR a hejtmanka J. Vildumetzová se proto obrátila na premiéra A. Babiše, aby na společném jednání za přítomnosti ministra dopravy Dana Ťoka situaci rychle řešili.

PŘEDSTAVUJEME

Karel Konopík: *„Nejvíc nám chybí opravna osobních vozů.“*

V děčínském depu (České dráhy, DKV Praha, Provozní jednotka Děčín) pracuje Karel Konopík, předseda ZV OSŽ PJ Děčín, jako mechanik kolejových vozidel (původně jako mechanik motorových lokomotiv) již čtyřicet let. **„Pocházím z pohraniční Dolní Poustevny, ale žiji a pracuji v Děčíně od svého vyučení v Lounech v roce 1978 nepřetržitě až dodnes,“** zmiňuje jakoby mimochodem svoji málo vídanou věrnost jednomu podniku a jednomu pracovnímu místu. **„Když se ohlédnu do minulosti, musím přiznat, že v poslední době se v naší opravně**

událo hodně změn k lepšímu. Investovalo se do oprav budov, na nichž se dlouhá léta prováděla jen nejnutnější údržba. Někdy se ale zbytečně moc šetří, takže v halách jsou například nízké kanály a jeřáb nemá dosah po celé hale. Nejvíc nám ale chybí opravna osobních vozů, která je pod širým nebem a mechanici zde trpí nepřízní počasí,“ dodává (podrobnější informace na webu OSŽ ze dne 19. 3. článku *„V děčínském depu by přivítali novou opravnu osobních vozů“*).

Kromě své práce jako mechanik vykonává Karel Konopík již dvanáct let funkci předsedy zdejšího ZV OSŽ, když odešel do důchodu tehdejší předseda Karel Tichý a Karel Konopík byl zvolen na jeho místo. Kromě práce s lidmi, která někdy bývá dosti náročná, řeší předseda s celým závodním výborem hlavně problémy, týkající se rekreačního zařízení, patřícího ZO OSŽ PJ Děčín. Rekreační středisko v Jiřetíně pod Jedlovou je sice umístěno v krásné, tiché a klidné přírodě, jeho stav je však značně neutěšený. Hlavní budova i přilehlé chatky jsou již pět let zavřené a nevyužívané, jejich prodej, případně pronájem vázne na nevyřešených majetkových vztazích k přilehlému objektu ČD, který leží na pozemcích, patřících ZO OSŽ děčínské provozní jednotky. **„Koupit ten objekt nemůžeme – tolik peněz nemáme – a bez vyřešení tohoto problému se nedá pronajímat ani náš majetek, takže je to začarovaný kruh,“** popisuje předseda anabázi kolem rekreačního střediska. **„Zájemce o pronájem našich budov ale máme, takž to nevzdáváme a dále jednáme. Snad se podaří tento problém brzy zdárně vyřešit.“**

Další nepříjemností, která se dotýká prakticky všech zhruba padesáti členů zdejší ZO OSŽ, je krácení sociálního fondu, s jehož pomocí mohou děčínští odboráři navštěvovat oblíbená sportovní zařízení (bowling, posilovna, squash) či kulturní podniky (muzikály, divadla). **„Zájem o tyto aktivity je dlouhodobě veliký, ale část prostředků musíme nyní vložit do dětských táborů, takže sport a kultura budou nyní poněkud ochuzeny,“** přibližuje situaci v tomto směru předseda.

Pokud se týká pracovní problematiky, stejně jako v jiných provozních jednotkách DKV, potýkají se zdejší odboráři s nejasnou situací ohledně reorganizace celého systému DKV. **„Scházíme se na výborech předsedů místních i celostátních, jednáme se zástupci vedení Českých drah, ale světlo na konci tunelu stále nevidíme. Všichni jsme proti, nevěříme, že reorganizace přinese slibované úspory a změny k lepšímu,“** popisuje v poslední době stále častěji zmiňovanou otázku oddělení opravárenství a provozu v DKV.

Také otázka potřeby nových kvalifikovaných zaměstnanců v opravárenství je během na velice dlouhou trať. **„Odbory s tím asi nemohou moc nadělat, nutná je změna politiky, zejména co se týká učňovského školství,“** říká předseda. Do děčínské PJ přišli v poslední době dva mladí lidé, kteří sice mají základní znalosti, týkající se oprav strojů, vzhledem ke specifické situaci železničního opravárenství potřebují ale dlouhý zácvik. **„Snad vydrží a neodejdou jinam,“** doufá předseda. **„Několika lidem v našem depu se blíží důchodový věk, do důchodu se po dlouhých a nelehkých letech práce těší a jejich náhrada je vzhledem k nezájmu mladých lidí složitá,“** dodává závěrem.

Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

Francie chce restrukturalizovat státní železnici

Odříkané vlaky, zpoždění a velká hromada dluhů: Francie chce státní železnice SNCF restrukturalizovat. Je připraven plán, jak železničního molocha „předělat“. Plán kopíruje koncernové uspořádání v Německu se sítí a provozem pod „jednou střechou“. Koncern se musí více zapojit do volné soutěže. S tím nesouhlasí odbory – proto na 22. 3. připraviliprotestní akce. Reforma se bude týkat i pracovního trhu, což přinese další kritiku. Reforma se má dále projednávat i v Parlamentu a základní směry by měly být odhlasovány v létě.

Infrastruktura na železnici v Francii je v průměru dvakrát starší než v Německu, jízda vlaku je o 30 % dražší než v jiných evropských zemích. Železniční společnost SNCF má do léta sama předložit návrhy na snížení nákladů. Vláda upozorňuje, že železniční koncern nebude privatizován. Reforma také nepředpokládá uzavírání méně využívaných regionálních tratí.

Z Transportweb, 26. 2. 2018, zpracoval **–sh–**

SNCF Fret se stane dceřinou společností SNCF

Nákladní dopravce SNCF FRET je dlouhodobě deficitní a tak má dojít k jeho další restrukturalizaci. Požaduje to železniční regulátor Arafer, kterýchce, aby každý provozovatel měl svůj vlastní rozpočet, což by znemožnilo křížové financování, případně aby nedošlok ovlivňování volné soutěže.

SNCF Fret se snaží dlouhodobě o zlepšení svých výsledků, např. snížením počtu zaměstnanců z 15 tisíc na 7420, ale bez podstatných úspěchů. Operativní výsledky od roku 2015 jsou stále ve ztrátě a zadlužení SNCF Fret narůstá. Před 12 lety SNCF Fret obdrželo dotaci 1,4 mld. eur, zadlužení dnes však činí 4,3 mld. eur. Experti odhadují, že je třeba 3,5 mld. eur, aby budoucí dceřiná společnost byla konkurenceschopná.

K proměně na dceřinou společnost by mělo dojít na počátku roku 2019, protože jinak by „Brusel“ nebyl ochoten poskytnout novou finanční pomoc. Na oplátku může Brusel požadovat, aby byly určité aktivity nabídnuty k odprodeji, což může být „trnem v oku“ odborům.

Z Transportweb, 15. 2. 2018, zprac. **–sh–**

V Rakousku vloni přibylo útoků na průvodčí vlaků

Počet útoků na průvodčí vlaků Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) vzrostl v minulém roce na 225 a bylo při nich zraněno 52 železničářů. Jak informoval 2. března rakouský deník Der Standard, šlo o podstatný nárůst násilných činů oproti roku 2016, kdy jich bylo hlášeno 164 s 56 zraněnými. **„Těžká zranění však byla zcela výjimečná,“** upřesnil mluvčí ÖBB Roman Hahslinger. Podle jeho slov se zvýšil počet kontrolorů jízdenek, přičemž od listopadu 2017 jsou průvodčí vybaveni tzv. bodycams. **„Zkušenosti s těmito kamerami, umístěnými přímo na těle průvodčích, jsou velmi pozitivní, stejně jako s bodycams u bezpečnostních hlídek,“** dodal mluvčí ÖBB. Bezpečnostní příslušníci, vybavení bodycams, působí od konce roku 2016 na hlavních nádražích ve Vídni a Grazu (Štýrském Hradci) a také v Linci. Útoky na tyto pracovníky se od roku 2016 snížily – ze 76 na 56 případů v loňském roce. ÖBB plánuje vybavit těmito kamerami více zaměstnanců na nejfrekventovanějších nádražích v celé zemi, dodal mluvčí. **Jan Hála**

SBB Cargo chce zrušit třetinu míst

Nákladní dopravce Švýcarských spolkových drah (SBB) bude snižovat stav svých zaměstnanců (2300) během příštích 5 let o třetinu. Sdělil to šéf SBB–Cargo pan Nicolas Perrin. Do roku 2020 má být zrušeno 160 míst, aby došlo ke snížení ztráty, kterou SBB Cargo v současnosti vykazuje. V prvním pololetí 2017 šlo o ztrátu 25 mil. CHF. Příčinou ztráty je snížení objemů přepraveného zboží, především v oblasti jednotlivých vozových zásilek. Přesto nechce SBB Cargo od přepravy jednotlivých vozových zásilek odejít, protože jsou i u jejich velkých zákazníků, jako je pošta, Migros nebo Coop. Celkově došlo ke snížení přepravy jednotlivých vozových zásilek o 14 %. Přínosem má být nové obsazení představenstva SBB Cargo. V současnostise skládá pouze z manažerů SBB. V příštím roce by se představenstvo mělo otevřít i pro partnery, přičemž v úvahu přicházejí například Migros nebo Planzer.

Z Transportweb, 27. 2. 2018, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 13 – 5. 4. 1993

Rubrika **„Co se děje v ústředí“** informuje o dalším kolektivním vyjednávání o KS Českých drah na rok 1993. Jak se zde uvádí, zatím došlo jen k vyjasnění vzájemných stanovisek a byly konstatovány sporné body, které budou předmětem dalších jednání.

Na první straně najdeme dále informace z krizového štábu, který byl ustaven při OROS (Oblastní rada odvětvových sekcí) Olomouc. Je zde také otištěn otevřený dopis premiérovi vlády ČR Václavu Klausovi, v němž jej krizový štáb upozorňuje na to, že se České dráhy nacházejí těsně před hospodářským bankrotem. **„Sdělovacími prostředky jsme dlouhodobě informováni o tom, jak se řeší problémy školství, zdravotnictví a kultury, ale např. i Romů a prostitutek. Přitom o velmi závažných problémech v železniční dopravě, o jakých řešeních se uvažuje, neví nic ani veřejnost, ale ani samotní železničáři. Dosud nebyl schválen ani úplný zákon o Českých drahách, ani nová organizační struktura,“** uvádí se v dopise.

Obzor č. 14 – 13. 4. 1993

Další číslo Obzoru přináší další otevřený dopis – tentokrát se jím stávkový výbor sekce 11 (doprava a přeprava) Plzeňské oblasti obrátil na oblastního ředitele OŘ Plzeň s požadavkem na spravedlivé odměňování zaměstnanců v odvětví 11. Dopis upozorňuje na to, že mzdové prostředky jsou jednotlivým odvětvím přidělovány nespravedlivě a bez ohledu na stav pracovníků. Rozdíly mezi odvětvími se tím podle názoru stávkového výboru ještě více prohlubují. **„Požadujeme pro odvětví 11 přidělení mzdových prostředků kvalifikovaným způsobem, podle podkladů prováděných výkonnými jednotkami na příkaz OŘ, pro účely tohoto přidělení, nikoliv jednoduchým matematickým úkonem hodným žáka 8. třídy základní školy,“** konstatuje se v dopise.

Další články čísla 14 reflektují období vrcholících příprav na mimořádný sjezd OSŽ. Vyjasňovaly se otázky kolem voleb delegátů a přidělování mandátů, chystaly se členské schůze nebo konference ZO OSŽ a konference jednotlivých odvětvových skupin.

Výsledek své práce v té době předložila také komise pro dělení majetku OSŽ, jak se dočítáme v rubrice **„Co se děje v ústředí“.** Varianty dělení majetku OSŽ mezi českou a slovenskou část byly předloženy k projednání oběma komorám OSŽ, Představenstvu i Ústředí OSŽ. Kompromisní varianta dělení byla pak připravena na mimořádný sjezd OSŽ. **–zs–**

Do Bartoušova se vrátí výpravčí

Dnešní zastávka a hláska Bartoušov je bývalá čtyřkolejná stanice, ležící na trati Nymburk – Jičín. Dříve tam sloužil přednosta stanice a výpravčí s výhybkářem. Dnes už je Bartoušov obsazen jen hláskařem, který obsluhuje oddílová návěstidla a nedaleký přejezd. Do vyloučení manipulačních kolejí sloužil Bartoušov ještě jako nákladiště.

Budova zastávky (bývalé stanice) je nízkopodlažní stavba obdélníkového půdorysu se sedlovou střechou, ve které je čekárna s bývalým výdejním okénkem a dopravní kancelář s bytem. Nástup a výstup cestujících usnadňuje jedno sypané nástupiště. Zastávka není moc frekventovaná a obsluhuje hlavně obec Žitětín, od které je vzdálena necelý kilometr. Obyvatelům Bartoušova více vyhovuje sousední zastávka s tarifním názvem Bartoušov zastávka, která leží přímo na konci obce. Vlaky osobní dopravy dnes jezdí na trati Nymburk – Jičín převážně v taktu, a protože po zrušení stanice Bartoušov vznikl dlouhý mezistaniční úsek Kopidlno – Jičín, musí vlaky ve směru do Jičína v Kopidlně vždy čekat, než dojede protijedoucí vlak. A nejde o žádnou krátkou chvilku. Nejčastěji to je 17 minut. V současném jízdním řádu se však dá najít i vlak, který má v Kopidlně pobyt 24 minut, během kterých může být už skoro v Jičíně.

Zastávka Bartoušov leží na trati Nymburk - Jičín.

Zřízením výhybny Bartoušov by měly zbytečné pobyty vlaků v Kopidlně odpadnout, cestování vlakem na trati Nymburk – Jičín se zrychlí a mohla by se i více eliminovat zpoždění. Požadavek na zřízení výhybny Bartoušov se objevil v plánu dopravní obslužnosti Královehradeckého kraje a příprava investiční akce s názvem Zřízení výhybny Bartoušov se tak mohla rozběhnout.

Nyní se čeká na zhotovení záměru projektu a aktualizace přípravné dokumentace stavby. Nová výhybna vznikne v prostorech bývalé stanice Bartoušov. Původní budova (na snímku) má projít rekonstrukcí a vzhledem k tomu, že rozpočet investiční akce je omezený, dálkové ovládání staničního zabezpečovacího zařízení se zatím neplánuje. Do Bartoušova se tak asi vrátí výpravčí.

Martin Kalousek

PORADNA BOZP

Když zdravý ochořel, ví, co měl (1/2)

Autorem citátu je skotský spisovatel a historik, jehož dílo kdysi ovlivnilo britskou viktoriánskou literaturu, Thomas Carlyle. Na základě vlastní nedobré zkušenosti nejspíš zjistil, že svého zdraví si musíme vážit a pokud o ně přijdeme, můžeme maximálně vzpomínat na „staré dobré časy“ a říkat „bejvávalo“.

My, zaměstnanci, na rozdíl od onoho literáta, v případě, že se nám stane úraz, máme jedinečnou oporu v zákoníku práce – a tou je absolutní povinnost zaměstnavatele pracovní úraz odškodnit (pokud je úraz jako pracovní uznán), jestliže se zaměstnavatel „částečně nebo zcela“ z této odpovědnosti nevymaní. Sice vám to zdraví nevrátí, ale snad mi dáte za pravdu, že je rozdíl být nemocný a zároveň slušně finančně zajištěný, když už máme na to zákonný nárok, než jen „brát nemocenskou“ činemocný chodit do práce a nemít za to ani korunu. Z vlastní zkušenosti mohu říct, že se jedná opravdu o velmi malý počet případů, kdy se odškodnění krátí a v případě, že by na vaší straně byla určena míra odpovědnosti (zaměstnavatel se tzv. „vymaní z části“), nestane se ani tehdy nic víc než že se vám výsledná částka, kterou máte dostat jako náhradu, částečně zkrátí. Opravdu, nic víc – nic míň.

Tohle všechno píšu, protože stále ještě potkávám lidi, kteří svou hloupostí anebo z naivity svůj úraz neohlásili a pokazili si tak život, případně, což je ta nejhorší varianta, dostali nakonec výpověď za ztrátu zdravotní způsobilosti – bez odstupného nebo renty, na kterou mohli mít až do důchodu (65 let) nárok...

Velmi důležité je na začátku splnit zákonnou povinnost – tou je *„bezodkladně oznamovat svému nadřízenému vedoucímu zaměstnanci svůj pracovní úraz, pokud to zdravotní stav dovolí, a pracovní úraz jiného zaměstnance, popřípadě úraz jiné fyzické osoby, jehož jste byli svědkem.“* (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, dále v textu ZP). Všimněte si, že zde nic nepíšu o neschopence – z toho vyplývá, že se jedná o **každý úraz, který se stane bez ohledu na to, zda je s pracovní neschopností nebo bez ní.**

A teď si probereme ještě zásadní rozdíl mezi „bezodkladně oznámím“ – „za nějakou dobu oznámím“ – „a neoznámím vůbec“, který může být v konečném posouzení rozhodující:

- **bezodkladně ohlásím** – zaměstnavatel úraz poté prošetří – pokud uzná úraz za pracovní, tak prostřednictvím pojišťovny zaplatí zákonné náhrady; další variantou je pak „neuzná – nezaplatí“, případně „uzná – a krátí náhrady“ (v těchto dvou případech se pořád máte možnost poradit se svými inspektory BOZP OSŽ – Ú nebo inspektory BOZP ZO OSŽ o dalším postupu – ale pozor – vždy před podpisem Záznamu o úrazu!
- **za nějakou dobu ohlásím** – veškeré dokazování, že se úraz stal, bude pouze na vás; pokud nemáte svědky, máte většinou smůlu, pokud je seženete, i tak se vystavíte možnosti, že zaměstnavatel úraz hlášený dodatečně neuzná nebo bude chtít náhrady krátit právě na základě nesplnění základní povinnosti, kterou je úraz hlásit bezodkladně. Máte sice možnost se soudit, ale ruku na srdce – půjdete do toho?
- **neohlásím vůbec** – sice nejméně pracné, ale nejméně výhodné; nedostanete nic, zaměstnavatel vás může potrestat za neplnění povinností, a navíc vás pravděpodobně potrestá také manželka/manžel, pokud se dozví, že za nemoc, operaci, ztrátu zaměstnání nebo invaliditu si můžete sami, a navíc nepřinesete ani korunu.

Vždy pečlivě čtěte záznam o úrazu, který je „úředním dokumentem“, rozhodujícím pro stanovení výše odškodnění nebo také podkladem pro možný budoucí soudní spor. Pokud se zněním nesouhlasíte nebo mu nerozumíte, určitě se před podpisem poraďte. Totéž platí pro zástupce ZO OSŽ, kteří mají navíc možnost si veškerou dokumentaci vedenou o šetření pracovního úrazu vyžádat, a nejen to – dle znění ZP § 105 má zaměstnavatel pracovní úraz šetřit *„za účasti odborové organizace“*. Pozor – základní organizace s největším počtem členů v případě pracovního úrazu zastupuje i zaměstnance odborově neorganizované. Zaměstnavatel by měl poškozenému zaměstnanci poskytnout pro účely odškodnění formuláře (volně ke stažení zde: http://www.koop.cz/)

A nakonec jedna zajímavost, kterou mnozí možná slyšíte poprvé a mohla by vás určitě zajímat – **odškodnění bolesti a společenského uplatnění lze uplatnit, i když pracovním úrazem nebyla způsobena pracovní neschopnost.** Možná je to pro někoho překvapení, ale odškodnění některých zákonných náhrad a pracovní neschopnost spolu opravdu nijak nesouvisí.

A co jsou to ty „náhrady“, si řekneme příště.

Dana Žáková
odd. BOZP OSŽ-Ú

NÁZORY

Dopravní facka v Pardubickém kraji

Na webu zdopravy.cz http://zdopravy.cz/pardubicky–kraj–skrta–v–jizdnim–radu–vozily–dva–lidi–denne–tvrdi–o–rusenych–spojich–8366/ je tragická informace, že Pardubický kraj chce zopakovat rok 2011, kdy pod vedením hejtmana R. Martínka (ČSSD) zlikvidovala železniční dopravní obslužnost na mnoha tratích, jednalo se hlavně o tratě na pohraniční výspě kraje, jako je například Chornicko, bývalé tzv. Sudety. V roce 2013 se pokusil náměstek pro dopravu Dušek obnovit železniční dopravu na téměř všech tratích. Místo, aby ho voliči pochválili a znovu zvolili, odměnili se mu nezvolením, patrně některým lidem je vše jedno a mohou to být i železničáři.

Jízdní řády v úseku Moravská Třebová – Chornice – Dzbel/Velké Opatovice byly postaveny tak špatně a četnost spojů byla tak mizivá, že se nepodařilo cestující nalákat zpět do vlaků, nepodařilo se je však nalákat ani do autobusů. Proč? Protože léta prověřené dopravní vazby byly v letech 2009–2011 zpřetrhány a lidem nezbývalo nic jiného, než si pořídit vlastní či sdílené auto, různé podniky – montovny podrážejí veřejnou dopravu také vlastní autobusovou dopravou! Pak ať se nikdo nediví, že frekvence na této trati byla, jaká byla. Jestli byl cíl lidi nahnat do aut a podnikových autobusů, cíl byl splněn na výbornou! A hejtmanství má po starostech, ušetřené peníze jistě využije na zvýšení platů úředníků, nebo se mýlím?!

Na této dopravní facce by si měl každý uvědomit, že když se nepoučíme z historie, ona nám vyleze ze skříně jako kostlivec. A v Pardubickém kraji se bude kosit. ČSSD vládne v Pardubickém kraji opět bez železničářů a bez skrupulí - hejtman JUDr. Martin Netolický (ČSSD) a náměstek pro dopravu je Michal Kortyš (ODS). Z historie víme (např. původně Ústecký kraj), že když spolu vládnou tyto dvě strany, tak se vlaky i autobusy ruší a ruší.

Martin Kubík

Zneužívání v odborech

Zneužívání, jak oblíbené téma v různých diskusích, když je řeč o sociálních dávkách, dotacích a jiných zdrojů financí. A přitom se stačí v práci rozhlédnout a najdeme spoustu příkladů i mezi námi. Jak jinak pojmenovat ty, kteří odmítají vstoupit do odborových organizací, ale bez studu využívají jejich práce? Kolektivní smlouva je totiž výsledek nelehké práce vyjednávačů, jejich schopnosti komunikovat mezi sebou i se zaměstnavatelem. Možná jsme už zapomněli, co nám vlastně kolektivní smlouva dává: zkrácenou pracovní dobu, jasně dané mzdové tarify. To je myslím to zásadní. Ale je toho více, stačí si kolektivní smlouvu přečíst a trochu se zamyslet. Možná je ale i chybav nás, odborových funkcionářích, že výsledek této práce neumíme řádně prodat a vysvětlovat. Myslím, že by srovnání se zákoníkem práce a návrhy zaměstnavatele stály za to, aby si všichni, ale hlavně neodboráři, uvědomili, že nic není zadarmo. Není totiž asi v silách odborů ani zaměstnavatele zaměstnance rozdělit a platit je také podle toho, jestli využívají nebo zneužívají vyjednaných dohod.

Jiří Kroček,
vozmistr ČD Cargo Chomutov

Tak jak to s těmi nákladními vlaky vlastně je?

Z reportáže televize ČT1 jsem se nedávno dověděl, že jsou sice snahy dostat některé nákladní přepravy na koleje, ale že je tu problém. Nákladní vlaky prý „musí hledat na koridoru mezi osobními skulinu“! Že by to bylo tím, že byly některé železniční stanice zrušeny a byly z nich udělány pouhé zastávky a v mnoha dalších stanicích byl snížen počet vedlejších kolejí, nutných právě pro nákladní vlaky? Nebo se jednalo o pouhou neznalost či fantazii televizního redaktora? Kolik nákladních vlaků jsou dnes vůbec schopny modernizované hlavní tratě pojmout, aniž by to znamenalo omezení dopravy osobní? Laicky řečeno – pro kolik nákladních vlaků je dnes na naší redukovaně modernizované železnici vlastně místo?

Je zajímavé, že zmiňované televizní tvrzení opět nechalo vedení SŽDC v klidu, nikdo na ně nereagoval. Nebo reagoval a mně to uniklo?

–jt–

Kam protáhnout rychlík

S milým překvapením jsem se dověděl, že některé rychlíky z Prahy do Tanvaldu budou od dubna o víkendech prodlouženy do Harrachova. Ze své pozice mohu říci, že poptávce tato změna rozhodně odpovídá.

Okolí Liberce však nabízí zdaleka větší potenciál pro zajíždění rychlíků do okolních měst. Například do Jablonce nad Nisou. Se svými více než 44 500 obyvateli nemá jediné rychlíkové spojení. Ve 12 km vzdáleném Liberci naopak všechny rychlíky končí. Proč? Pravděpodobně proto, že by všechny (od Ústí i od Pardubic) musely do Jablonce zajíždět úvratí. Ani jeden z nich není veden vratnou soupravou kvůli připojeným vozům. Dále jejich obraty na jiné spoje často neposkytují časovou rezervu, byť na tak krátkou jízdu. Nakonec je úsek Liberec – Jablonec docela přetížen osobními vlaky.

V lepší situaci se nachází Frýdlant, kam by se pro sedm a půl tisíce lidí nějaký ten rychlík také vyplatilo poslat. Nejedná se o trasu s úvratí, vytížená je o polovinu méně. Bohužel zůstává problém s obraty, kdy stávající nasazování novou potřebu nepokryje. Jediná souprava navíc by zase pro objednatele znamenala nepoměrný růst nákladů. Další pozitivní zprávy se tedy z Liberecka v dohledné době nedočkáme.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Vzpomínka na stravování na dráze

Vzpomínám, jak při mé práci na železnici v 60. a 70. letech vyvářely stravovny pro vlakové a strojní čety ať už v denních, či nočních službách. V Praze na Smíchově jsme dostávali velmi slušnou porci jídla včetně knedlíků – ty byly výborné. Skoro vždy byl zákusek. Ten oběd jsme platili nepatrnou částkou – asi kolem 3 Kčs a přitom jsme neplatili ten zákusek, který měl cenu kolem 4 Kčs. Tato kuchyně si zavážela i ovoce a okurky pro klienty – strávníky na dráze.

Potom byla výborná stravovna v ubytovně ČSD v Plzni na hl. n. Tam jsme si mohli dát, kolik kdo chtěl knedlíků, omáčka byla výborná, maso kvalitní (ne takové, jako se dnes objevuje ve stravovnách ČD). A když se potom přešlo na mraženou stravu pro noční směny, také jsme byli spokojeni, byla taky chutná a dobrá. Také v Horažďovicích předměstí jsme dostávali poukázku na jídlo, které bylo vždy vynikající. A čaje bylo všude dost. V opravdu malých stanicích to už bylo horší, ale my jsme byli vždy vděčni za teplé jídlo a k tomu zdarma. Tak to bylo třeba v Roudnici. Také jsme poznali stravovny na Moravě a ve Slezsku a vždy jsme si pochutnali.

Už jsem dlouho mimo činnou službu, rád bych věděl, jaké je to se stravováním dnes.

Jiří Krejčí

Stojí České dráhy o zákazníky?

Už před drahnou dobou jsem si všiml, třeba ve Francii či Anglii, že u nádraží či zastávek jsou parkoviště pro cestující. Ti třeba bydlí dál od trati, ale vlakem chtějí jet, v centrech měst, v našem případě třeba Prahy, nemají pak problém s parkováním. A tak je docela zvláštní, že míst na parkování v blízkosti stanic a zastávek spíše ubývá, než přibývá. Tak třeba v posledních 10 letech ubylo parkování třeba v Čerčanech, v Pyšelích v souvislosti s výstavbou koridoru úplně zmizelo, ve Čtyřkolech je pár míst u popelnic, podobné je to ve Strančicích, v Mnichovicích nebo Kolovratech. Občas mám ve schránce noviny Středočeského kraje, kde jsme si před časem mohli přečíst: *„ Odbor dopravy krajského úřadu prověřil 107 lokalit, kde by nová záchytná parkoviště mohla vzniknout. Samotné obce ve Středočeském kraji mají zájem o vybudování parkovišť v 77 lokalitách, čímž by vzniklo cca 7500 parkovacích míst. Největší překážkou jsou v současné době táhlé výkupy pozemků u vlakových nádraží a zastávek, kde jsou převážně majiteli České dráhy a.s. a minoritně také SŽDC.“*

Pak je tam ještě psáno, že je potřeba stihnout dotační programy.

Tak mi přijde opravdu zvláštní, když národní dopravce zrovna moc nevydělává, že nevidí možnost, jak při nulových nákladech prodat ty plochy na parkoviště.

Ještě bych přidal jeden zážitek, kdy jsem si v ČD pro vás přečetl o cyklistickém výletu, který bude v Olomouci dne 1. května. Jelikož je méně než 60 dní před akcí a navíc celý zbytek března jsem v cizině, tak jsem se dnes snažil si to kolo zamluvit, protože v článku bylo, neváhejte, počet kol v půjčovně ČD je omezen. No, kolo zamluvené na jméno mám, ale musel jsem čtyřikrát volat, abych si kolo zajistil. Na zákaznické lince (1. hovor) mi řekli, že mám zavolat na 972111111 a počkat, až se ozve spojovatelka a požádat o přepojení na informace v žst. Olomouc (2. hovor). Tam jsem se dozvěděl, že musím znovu zavolat na 972742152 (3. hovor) a tam jsem se dozvěděl, že správné číslo je 972742322. Tam byla výborná paní a tak 4. hovor téměř zachránil pověst národního dopravce, že se nakonec umí chovat tržně.

Mně je to celkem jedno, byl jsem u ČSD a ČD zaměstnám 30 let a 10 let jsem nedělal nic jiného, než jezdil vlakem a měl kolikrát podobné problémy. Teď si vezměte, že si někdo chce půjčit kolo u ČD a po těch čtyřech hovorech si asi rozmyslí, jestli příště zase pojede s ČD. Není někde náhodou „něco shnilého ve státě dánském“?

Petr Rádl

Změnu v návratcích vítají žebráci

České dráhy od loňského září upravily podmínky pro uplatnění práva z přepravní smlouvy (zrušení jízdenky) pro cestu po ČR tak, že lze jízdenku stornovat do patnácti minut ve stejné stanici beze srážky. Ideální prozákaznický nápad vznikl hlavně na základě situací, kdy se cestující špatně vyjádřil, pokladní špatně rozuměla cizinci apod.

Avšak bylo jen otázkou času, kdy si toho všimnou lidé problémoví a nepřizpůsobiví. Dosud se žebrající osoby dožadovaly peněz na jízdenku poměrně neúspěšně: když jim cestující místo peněz raději jízdenku koupil, nedostaly do hodnoty sto korun vůbec nic. Nyní však mohou žebráci poprosit přímo o zakoupení jízdenky, jít ji do patnácti minut vrátit bez udání důvodu, a celý obnos si odnést. Myslíte si tedy, že padesátikorunovou jízdenku pro dítě nelze „prochlastat“? Nově ano.

Nekupujte tedy, prosím, jízdenky žebrajícím osobám. Jistě se to brzy naučí hromadně a vaše peníze se stanou třeba součástí financování drogového řetězce. Otázkou je, zda by měly ČD svoje podmínky zpřísnit. Tvrdím, že nikoli. Obětovat dobro svých zákazníků kvůli nutkání empatických osob pomáhat povalečům? Nesmysl. Další změny by měly proběhnout na straně příliš důvěřivých cestujících.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Morálně zastaralá vozidla pod dráty

Nedávno jsem si v příspěvku v Obzoru přečetl názor pisatele, překvapeného, že hnutí Greenpeace nekritizuje dopravce Arriva za jízdy morálně zastaralými vozidly pod dráty. Moc toho nevím, ale Greenpeace naposledy kritizovalo výstavbu Temelína a tak by asi spíše kritizovalo spotřebování elektřiny. Kde a jak zastaralá vozidla jezdí na našich kolejích, jim bude asi úplně ukradené, co vím, tak pomáhají velrybám.

Krátce po přečtení článku jsem cestoval z Prahy–Hostivaře do Libně pod dráty nepříliš moderním vozidlem se spalovacím motorem řady 810, nejednalo se o Arrivu, ale o našeho národního dopravce. Za dva dny jsem jel na Lipno a z Rybníku místo elektriky byl přistaven zase „moderní“ vůz řady 810. V této souvislosti bych zmínil jeden citát, který jsem si přečetl na jedné železniční slovenské stránce: „I ojetý Talbot nebo Desiro je lepší než reinkarnace orchestrionu.“ No a v neděli jsem z vlaku viděl něco z ohromujících vlaků ČD s ohromujícími anglickými názvy příšer, též se spalovacím motorem na další trati pod dráty jako osobní vlak z České Třebové do Zábřehu.

Myslel bych si, že máme tržní ekonomiku, tak ať si jezdí každý dopravce, jak chce, když ho drážní úřad na koleje pustí, ne?

Někdy kritika může věci změnit, ale že by lidi z Greenpeace či Arrivy četli Obzor, to bych se dost divil.

Petr Rádl

A ještě jednou: Motorová trakce pod dráty

Reakce pana Vlašánka na články, které se zabývají motorovu trakcí, která jezdí pod dráty, vyznívá, jako by ho nepsal bývalý železničář, ale zástupce prodejců ropných produktů. Nejvíc mě pobavila argumentace, že by si stejný obrázek jako Regionova pod dráty u Nymburku zasloužila dobříšská Regionova pod dráty před krčským zámečkem. Pane Vlašánku, chtěl bych Vám s radostí oznámit, že trať 210 nebyla doposud elektrizována i přesto, že na této trati zkoušel již před cca 110 lety Ing. Křižík akumulátorový vůz s následným úmyslem trať elektrizovat již před rokem 1914.

Každý železničář znalý železničního zeměpisu ví, že je pod dráty trať Praha–Radotín – Praha–Krč/Praha–Vršovice. Jako vtip Váš článek beru, ale pointa se jaksi vytrácí. Dále Vás upozorňuji, že například v okolí saského města Chemnitz jezdí nová hybridní vozidla, která jsou uzpůsobena jak pro elektrický provoz, tak pro motorový provoz. Navíc k argumentům o nesmyslnosti vedení motorových vozů pod dráty přispěl i článek v Obzoru 6, kde se pan Ing. Mareš pozastavuje nad tím samým problémem na trati Rybník – Lipno.

Již dávno měly kraje žádat, aby dopravci disponovali lehkými elektrickými vozy a to zvlášť při obměně vozového parku posledních let! A na tom, že vozy společnosti Arriva i GWTrain Regio jsou morálně zastaralé, si trvám. V Německu, odkud tyto vozy pocházejí, se již téměř nevyskytují. Motorové vozy řady 810 a 814 mají stanovenou rychlost pro trať Poříčany – Nymburk 80 km/h, jednotka 471 100 km/h! Viz http://gvd.cz/cz/data/sjr/OS502_524.pdf

Martin Kubík

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

Výborná muzika, skvělá atmosféra a dobrá zábava již tradičně patří k olomouckému plesu železničářů.

Ples železničářů slavil osmnáctiny

V olomouckém dvacetipodlažním Regionálním centru naproti hlavnímu nádraží se v pátek 16. března 2018 již poosmnácté setkali železničáři z celé republiky na reprezentačním plese, pořádaném OSŽ za podpory zaměstnavatelů. Každý příchozí dostal od pořadatelů stužku, která symbolizovala „dospělost“ plesu, podobně jako stužky maturantů. **„Olomoucký ples má 18 let a stužka tak symbolizuje v přeneseném smyslu slova jeho dospělost,“** vysvětlil s trochou nadsázky Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Olomoucký ples se v průběhu svého konání dostal pevně do povědomí železničářů, ať již odborářů, či zástupců zaměstnavatele. Slouží tak k vzájemnému setkávání v neformální atmosféře, kde si (kromě dobré zábavy) mohou řadoví železničáři promluvit se svými nadřízenými a vysvětlit si své pohledy na železnici a zaměstnání na ní. K tomu, aby atmosféra byla skutečně příjemná, sloužilo i na letošním plese vše, co každý pořádný ples má mít.

První na řadě bylo předtančení („dětské“ v podání devítiletých Emy Kuciánové a Slavomíra Nepožitka z prostějovského tanečního studia Dany Hubené, jakož i „dospělé“, které zajistili Ester Dostálová a Jakub Pozdíšek z tanečního klubu Olymp Olomouc). Oba páry sklidily zasloužený potlesk.

A pak se již taneční parket zaplnil tancechtivými páry, jimž vyhrávaly do tance moravské skupiny Velvet gang a Adele tribute band – obě s nebývalou chutí a temperamentem. Nechybělo ani Videodisco v předsálí a tradičně bohatá byla také tombola se 116 cenami, podpořená desítkami sponzorů. Hlavní cenou byl televizor. Na pořádání plesu se podíleli: Ústředí OSŽ Praha a ZO OSŽ DKV, ŽST, SDC, ŽP a RSM Olomouc, SŽDC, s. o. – OŘ Olomouc, SS východ a SON Olomouc, ČD, a. s., – ROC, RP ZAP, DKV Olomouc a RSM Brno, ČD Cargo, a. s., – PP Olomouc, DPOV, a. s., Dopravní zdravotnictví a. s. – Poliklinika AGEL Olomouc.

–čas–

Ples otevřelo předtančení v podání devítiletých Emy Kuciánové a Slavomíra Nepožitka z prostějovského tanečního studia Dany Hubené.

Posázavský Pacifik slaví dvacet let existence

Spolek Posázavský Pacifik byl založen 21. dubna 1998 jako nezisková organizace s cílem propagace železniční dopravy, oprav, údržby a provozování historických kolejových vozidel a záchrany drážních industriálních nemovitostí v Posázaví.

Oficiálnímu zaregistrování sdružení předcházely aktivity zakládajících členů v oblasti železničního provozu. K založení Posázavského Pacifiku vedly také snahy o zprovoznění a provozování parní lokomotivy. Symbolem Posázavského Pacifiku se pak stal Čtyřkolák 434.0170, zapůjčený NTM Praha.

Mezi hlavní cíle spolku patří propagace železniční dopravy v Posázaví a okolních regionech, a to nejenom pro její historický význam a perspektivy do budoucna, ale také jako fungujícího a ekologicky šetrného prostředku mobility obyvatelstva. Spolek se rovněž snaží zabránit demolici vybraných významných železničních budov v Posázaví a podle možností je chce rekonstruovat, udržovat a využívat v oblasti turistiky a propagace železnice a její historie.

Posázavský Pacifik je znám i pořádáním jízd zvláštních, nostalgických, výletních a turistických vlaků v motorové i parní trakci jak pro skupiny zájemců v rámci příležitostných akcí, tak i pro širokou veřejnost s cílem aktivně se podílet na rozvoji turistického ruchu v Posázaví.

Spolek Posázavský Pacifik letos v lednu zaznamenal další přírůstek v oblasti zachraňování historických motorových lokomotiv! V úterý 16. ledna 2018 spolek přivezl lokomotivou T435.003 do svého domovského depa v Benešově „Zamračenou“ T478.2006, zakoupenou koncem roku 2017 od společnosti ČD Cargo. Zamračená je kultovním symbolem mezi motorovými lokomotivami bývalého Československa a nesmazatelně se zapsala do železniční historie Posázaví. Členové spolku vás nyní zvou v sobotu 7. 4. 2018 od 20 h do sálu Kulturního domu v Čerčanech na 15. Country ples železničářů Posázavského Pacifiku (k tanci a poslechu hrají Bessoni) pořádaný u příležitosti 20. výročí založení spolku. (vstupné 150 Kč, zaměstnanci ČD, ČD Cargo a SŽDC 120 Kč!) Více informací o činnosti spolku naleznete na www.posazavsky–pacifik.cz. **–mmč–**

Moudrost pro tento den

„Největším uměním je ve štěstí neztratit rozvahu a v neštěstí klid.“

Victor Hugo,
francouzský spisovatel (1802 – 1885)

Rotunda v Benešově u Prahy, sídlo spolku Posázavský Pacifik.

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky
DUBEN

Kunovice – Staré Město u Uherského Hradiště
1. 4. 1883 – **135 let**

Kunovice – Uherský Brod
1. 4. 1883 – **135 let**

Chrást u Plzně – Radnice
2. 4. 1863 – **155 let**

Praha–Dejvice – Praha–Bubny
27. 4. 1868 – **150 let**

Hledáme atlety a ženy na maraton

V tomto roce organizujeme mezinárodní mistrovství USIC v maratonu ve dnech 11. – 14. 10. 2018 v Praze, na které je již přihlášeno 15 zemí. Zúčastní se i naši maratonci a v připravovaném družstvu není dosud naplněn počet žen. Doplňujeme také družstvo pro MM USIC v atletice, které se bude konat v roce 2019 také v České republice. Zúčastnit se mohou zaměstnanci železničních společností, členové OSŽ a také rodinní příslušníci zaměstnanců, děti ve věku 16 – 21 let.

V případě zájmu nás kontaktujte na e-mail ondrej.smehlik@osz.org, mob.737 275 076.

Ondřej Šmehlík,
vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ

V Drážďanech se opět setkají parní lokomotivy

Drážďanské setkání parních lokomotiv se uskuteční ve dnech 6. až 8. dubna. To letošní bude již desáté. Do Drážďan se sjede množství parních lokomotiv a další historická vozidla. V Sasku je to největší setkání dýmajících parních krásek. Místem setkání bude rotunda bývalého depa Dresden–Altstadt na Zwickauer Strasse. Dojít tam lze pěšky od zadního východu hlavního nádraží do Bayerische Strasse za přibližně 40 minut.

Letošní přehlídky se má podle zveřejněných údajů účastnit osm parních lokomotiv, počínaje východoněmeckou rekordmankou 18 201, až po nejvíce zastoupenou válečnou řadu 52, která se vyráběla i po 2. světové válce a jezdila po celé Evropě. Vyrobeno jich bylo dohromady více než 7000 kusů. Přislíbena je také účast z České republiky. Parní lokomotivy má zastupovat Papoušek 477.043 a moderní trakci Stříbrný šíp. Z německých „moderních“ vozidel se představí klasická východoněmecká diesel–hydraulika 118.552 a meziválečná elektrická lokomotiva E77.10. Tato stařenka brázdí německé tratě už od dvacátých let minulého století a navzdory tomu, že zastupuje moderní elektrickou trakci, bude nejstarším provozním exponátem.

Veškeré dění při Drážďanských parních dnech se soustřeďuje kolem rotundy a točny bývalého depa Dresden – Altstadt v blízkosti ulice Zwickauer Strasse a Nossener Brücke zajišťující přemostění nad rozhlehlým železničním kolejištěm.

V sobotu odveze jeden z nostalgických vlaků, kterých bude od pátku do neděle hned několik. Jeden z nich zavítá až do našeho Děčína a Ústí nad Labem.

Muzeum v Dresden–Altstadtu představí i další své exponáty v halách a na volných kolejích. Jsou mezi nimi především parní a motorové lokomotivy z provozu DR.

Muzeum otevřené jen ve vybrané víkendové dny od 10 do 16 hodin bude po dobu konání Drážďanských parních dnů přístupné od 10 do 18 hodin s posledním vstupem v 17 hodin.

V pátek a v sobotu od 19 do 22 hodin je pro milovníky železnice připraveno noční fotografování. Základní vstupné na výstavu bude 15 eur.

Příjemným zpestřením je rozšířená platnost vstupenky po dobu parního setkání na drážďanské dopravní muzeum umístěné v centru města v Johanneu. Návštěvníka parní přehlídky také potěší, že součástí vstupenky je voucher na párek nebo nápoj.

Další podrobnosti o Drážďanských parních dnech naleznou zájemci na www.igbwdresden–altstadt.de.

Text a snímek
Petr Šťáhlavský

A léta běží, vážení (aneb teplické nádraží včera, dnes - a zítra???)

Jistě si někteří čtenáři vzpomenou na pořad, který dlouhá léta vysílal Český rozhlas na stanici Praha. Ne, nebudeme si povídat o rozhlasovém pořadu, ale jak léta běží, si ukážeme na dvou obrázcích, které od sebe dělí přes 110 roků.

Koncem 19. a počátkem 20. století přijížděla většina návštěvníků – lázeňských hostů do Teplic vlakem. A jak už v té době bylo pravidlem, města a železniční společnosti se předháněly v tom, kdo bude mít krásnější a reprezentativnější nádraží, aby byly první dojmy návštěvníků co nejlepší. Tuto dobu představuje náš dnešní první obrázek, který byl pořízen někdy okolo roku 1905, v době zlatých časů železnice, kdy do Teplic zajížděly nejen přímé rychlíky z Prahy, ale i z Berlína. Na nádraží a v jeho okolí bylo možno spatřit dámy v honosných róbách a pány ve fracích. Holt i jízda rychlíkem byla tehdy společenskou událostí. Před nádražní budovou parkovaly fiakry a zajížděla sem i tramvajová linka městské malodráhy.

Druhý obrázek, pořízený o cca 110 let později (únor 2018) dokumentuje současný stav. Teplické nádraží, patřící kdysi k nejkrásnějším v monarchii, již dlouhá léta pomalu, leč nezadržitelně chátrá a v jeho okolí dnes potkáte spíše bezdomovce, či jiná podezřelá individua. A přiznejme si to, jízda vlakem už není výsadou bohatších vrstev, v očích některých je spíše pro „socky“.

Pohlédneme-li na věc s trochou nadsázky, nepatříte-li k V.I.P. klientele na trati Praha - Ostrava, tak pro (s)prostý lid postačují většinou unifikované betonové přístřešky. A stále další a další nádražní budovy se uzavírají, bez možnosti schovat se před nepohodou ve vytopené čekárně. Pravda, plno pracovníků dráhy bylo v posledních letech propuštěno a prázdné nádražní budovy nemá kdo hlídat.

Takže nejlepší řešení (leč jak pro koho) je nádraží prostě zamknout a cestující nechť moknou venku. Jako by to měli pomalu za trest, že se rozhodli použít k cestování vlak. Inu, nyní se začíná ukazovat, kterak „prospěšné“ bylo rozdrobit původní firmu Českých drah.

V roce 1871 se město Teplice a jeho obyvatelé dočkali opravdu honosné a reprezentativní nádražní budovy, která nahradila nádraží původní, z roku 1858. Budova sloužila zároveň jako sídlo vedení společnosti Ústecko–teplické dráhy.

Majestátnost budovy mezi okolní zástavbou vynikne i dnes, pohlížíme-li na ni z dálky Janáčkových sadů, vzdálených vzdušnou čarou cca 1 km. Nádražní budova má úctyhodnou délku 400 metrů. Věřme, že v následujících letech dojde (konečně) k postupné revitalizaci této skvostné budovy a nádraží se zaskví opět v celé své kráse. Jeho poměrně rozsáhlé prostory mohou zaplnit rozličné obchůdky, butiky a dovedu si zde představit i stylovou kavárnu.

To je ale zatím hudba daleké budoucnosti. Nádražní budova by si toto „zmrtvýchvstání“ rozhodně zasloužila. Protože jinak by se klidně mohlo stát, že fotografové za dalších sto let nebudou mít co fotit.

A. K. Kýzl

Teplická nádražní budova včera a dnes. Aneb proměna po sto deseti letech.

Majestátnost teplického nádraží mezi okolní zástavbou vynikne nejlépe z vrchu Janáčkových sadů, vzdálených vzdušnou čarou zhruba kilometr. Nádražní budova má celkovou délku 400 metrů!

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X