

Z aktuálních událostí

Dne 21. května zasedalo v Praze, v sídle OSŽ, Představenstvo OSŽ. V rámci podrobné kontroly plnění úkolů byla vyslovena pochvala všem, kdo se podíleli na organizaci setkání zástupců deseti evropských odborových centrál, které se uskutečnilo ve dnech 24. – 27. dubna.

Následovaly pravidelné informace ze zásadních jednání. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý hovořil mimo jiné o své účasti na jednání železniční sekce ETF v Bruselu, které se zabývalo mj. akčním plánem na podporu férové dopravy a také způsobem monitorování práce strojvedoucích. Zástupci CER, kteří se jako hosté zúčastnili jednání Železniční sekce ETF, zmínili mj. i český návrh řešení – místo nákladního zabudování tachografů na hnací vozidla by mohli strojveduce před jízdou nahlásit číslo své licence správci železniční infrastruktury (SZDC), která by jeho jízdu monitorovala.

Místopředseda OSŽ Radek Nekola přidal informace z Dozorčí rady ČD Cargo, která se zabývala hlavně hospodařením společnosti. Informoval i o tom, že se stal členem komise, která zajišťuje výběrové řízení na lokomotivy. Místopředseda OSŽ Petr Štěpánek informoval o jednání Republikové rady řízení provozu, kde se mj. debatovalo o výzvách vyjadřujících nespokojenost s nárůstem mezd v SZDC. Zdůraznil, že lepší než psát dopisy je spolu navzájem komunikovat.

Místopředsedkyně OSŽ Renata Dousková informovala o některých personálních změnách v nedrážních společnostech. Uvedla, že místo švédského zástupce bude mít Skanska ve vedení pouze české představitele; výměna ve vedoucích funkcích nastala i v OHL ŽS. Spor mezi odbory a vedením TSS se podle jejích slov ubírá správným směrem – dochází k dohodě.

I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun informoval o dvou dozorčích radách, které řeší hospodaření a rozdělení zisku. Zmínil se i o dopravních investicích a nákupu nových vozidel i o probíhajících jednáních o smlouvách o závazku veřejné služby v jednotlivých krajích.

Tajemnice PV Věra Nečasová vyjádřila v souvislosti s probíhající reorganizací železniční opravárenství znepokojení z toho, že vedení nechce zaměstnancům poskytnout odstupné s tím, že jim nabídně jině uplatnění (například pracovníkům z České Třebové nabídně uplatnění v Praze, což je pro mnohde z nich nereálné).

Představenstvo dále přiznalo dvěma žadatelům, členům OSŽ, dávky z Podpůrného fondu OSŽ, projednáno a schváleno poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem u 9 žadatelů. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý předložil Představenstvu OSŽ přehled plnění rozpočtu za I. čtvrtletí 2018. Členové Představenstva dále seznámili se stavem členské základny OSŽ (v letošním roce je nejnížší pokles členské základny za posledních pět let). V závěru jednání byl schválen návrh zahraničních pracovních cest, dále směrnice pro zpracování osobních údajů v OSŽ (pro ZO OSŽ bude zpracována obecná metodika) a vyslechnuty informace Revizní komise.

Ústředí OSŽ, které zasedalo ve středu 23. května v Praze, v sídle OSŽ, se v úvodu seznámilo s informacemi ze zásadních jednání, které přednesli zástupci jednotlivých podnikových výborů a Nedrážního republikového výboru (bližší v informacích ze zasedání Představenstva OSŽ a na www.osz.org).

Ústředí dále vzalo na vědomí plnění rozpočtu OSŽ–Ú za I. čtvrtletí 2018, které se vyvíjí podle předpokladů. Dalšími projednávanými body byly „Mzdy a odměňování u zaměstnavatelských subjektů, kde OSŽ uzavřelo kolektivní smlouvu“, „Přehled zaměstnanosti a mzdového vývoje za rok 2017 v zaměstnavatelských subjektech, kde působí odborové organizace“ a „Zpráva o poskytování právní pomoci v rámci OSŽ za rok 2017“. Všechny tři body okomentoval vedoucí ESO OSŽ–Ú JDRr. Petr Večeř. Ústředí OSŽ byl dále předložen přehled stavu členské základny OSŽ k 1. 2. 2018. K tomuto bodu předseda OSŽ Mgr. Martin Malý uvedl, že je sice lehký mezikrokový pokles, není však tak výrazný jako v minulých letech a souvisí zřejmě s odchody do důchodu. Zprávu o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2017 předložil a okomentoval JUDr. Petr Kožmín. Nej důležitější údaje budou otištěny v Obzoru.

V bodu „organizační záležitosti“ předložil předseda OSŽ Mgr. Malý směrnici pro hospodaření OSŽ–Ú. Předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balázová informovala o činnosti RK a závěru jednání vystoupil Petr Toman s informacemi o výběru lázni pro tzv. „malé KOPKY“, které zajišťuje SZDC.

Podrobnější informace z jednání najdete na www.osz.org. –red–

V Lužné chtějí letos zprovoznit první lokomotivu československé konstrukce

Nejen kilometry kolejí, desítky objektů a v nich stovky vzácných exponátů (mnohá unikátní), ale také desítky nadšených a obětavých zaměstnanců, kteří se o to všechno starají, taková je stručná výtka Depa historických vozidel Českých drah v Lužné u Rakovníka. Když Ing. Miloš Kothera, vrchní přednosta DHV, provázal zahraniční delegace, které byly v České republice na pozvání OSŽ, bývalým depem Buštěhradské dráhy a dnes muzeem Českých drah, občas to v davu obdivně zahučelo. Návštěva depa v Lužné byl určitě dobrý tip, i sám průvodce (Miloš Kothera) v sobě nezapřel člověka, který dráhou žije.

„Například tady nyní opravujeme parní lokomotivu Stokr (556.0506). Další lokomotivu, kterou zde můžete vidět, je lokomotiva, která byla snesena z pomníku v Českých Velenicích, je to lokomotiva řady 414. Tu bychom letos chtěli uvést do provozního stavu, alespoň doufám, že se nám to podaří,“ vypráví se zaujetím. Tato lokomotiva se má stát ozdobou expozice parních lokomotiv. „Chceme tady mít především vozidla provozní, nechceme tady mít skanzen vraků,“ dodává.

Depo historických lokomotiv v Lužné u Rakovníka má v majetku několik budov, které slouží především k depónii provozních vozidel. „Vzhledem k tomu, že úsek obchodu Českých drah ročně pořádá více než 150 historických akcí a je to rozprostřené po celé republice, tak soustředění lokomotiv do jednoho místa by přineslo enormní náklady na přepravu těchto vozidel. Nehledě na to, že by se to do tohoto areálu ani nevešlo, přestože Lužná má více než dva a půl kilometrů kolejí. Na těch 150 provozních vozidel bychom tady měli prostourovou nouzi. Jinak Lužná u Rakovníka má pod sebou k dnešnímu dni 513 vozidel, čili máme více vozidel, než některá provozní depa,“ konstatuje Miloš Kothera dále.

V Lužné u Rakovníka se nacházejí nejen lokomotivy Českých drah, ale i lokomotivy spolku KHKD



Návštěva depa v Lužné u Rakovníka byla pro zahraniční návštěvníky zážitkem, sám průvodce Miloš Kothera (na snímku vpravo) v sobě nezapřel člověka, který dráhou žije.

(Klub historie kolejové dopravy), který zde má deponováno několik vozidel. Dále se zde nacházejí lokomotivy Národního technického muzea (NTM). „Jednou z nich je Mikádo (387.043) což je moje srdeční záležitost,“ vyznává se Miloš Kothera. Před rotundou, kde právě stojíme, je pěkně upravené kolejiště, čerstvě vysypané štěrkem.

„Museli jsme kompletně vyměnit pražce a opravit kolejiště před rotundou, protože stav železničního svrhu zde byl opravdu zoufalý. Protože je zde vysoký pohyb především dětí, tak by jim klasické štěrkové lože přinášelo při chůzi okolo exponátů problémy,“ říká Miloš Kothera dále. Návštěvníci akce si prohlédli mnoho pamítek lokomotiv v rotundě, mimo jiné i z Českých Budějovic přivezenou parní lokomotivu 310.076.

„Ale ta je neprovozní, jinak provozní 310.072 máme v Plzni, druhou provozní máme deponovanou v Telčích (310.093) a jednu (310.0134) jsme pronajali Klubu přátel železnic Českého ráje. Malé lokomotivy jsou vhodné na krátké tratě typu Telč – Slavonice, kde je dvouhodinový interval mezi vlaky, jinak je optimální lokomotiva řady 354, která může jet rychlostí až 80 km/h,“ říká Miloš Kothera dále s tím, že podobně jako lokomotiva 310.076 je neprovozní i bývalý libeňský Albatros (498.022), jehož zprovoznění by stálo minimálně deset milionů korun. (Pokračování na straně 4)



Osmnáct strojvedoucích DKV Praha se v pátek 18. 5. 2018 zúčastnilo tradičního „Posledního točení“ před odchodem do důchodu. Deset strojvedoucích si vybralo elektrickou lokomotivu 141 004–2, zbývajících osm pak Bartočku T 478.1008, a nakonec se všichni společně „zatočili“ se zatopenou parní lokomotivou 464.008.

Výbor OSŽ při OŘ Praha: Zapomínáme na to, že od nejslabšího článku se odvíjí pevnost řetězu

Téměř v kompletním složení se v úterý 15. 5. sešel tradičně v Mladé Boleslavi–Debřích Výbor OSŽ při Oblastním ředitelství SZDC Praha v čele s jeho předsedou Liborem Šimůnkem. Také zastoupení hostů bylo reprezentativní: za vedení OSŽ dorazili tajemníci (Podnikového výboru OSŽ SZDC) Dušan Richter a Miroslav Maincl; za zaměstnavatele (OŘ Praha) Simona Svobodová (vedoucí oddělení OJ), Soňa Kühnelová (specialista OŘ Praha), Bc. Tomáš Knopf (vedoucí odboru OŘ Praha), Ing. Juraj Gánovský (náměstek OŘ Praha) a Ing. Vladimír Filip, ředitel OŘ Praha.

Úvod patřil informacím z jednání Ústředí OSŽ a Podnikového výboru OSŽ SZDC; tyto informace přednesli Dušan Richter a Miroslav Maincl, kteří například informovali o probíhající prodloužení jízdních výhod či o jednání Republikové rady řízení provozu v pondělí 14. 5., kde mimo jiné zaznělo, že chybí 370 výpravčích.

Miroslav Maincl se také zmínil o Všetetské a Domažlické výzvě: „Navštívili jsme OŘ Plzeň, kde se projednávala Domažlická výzva. Výbor OŘ Plzeň přijal usnesení, o kterém se bude hovořit na podnikovém výboru. Pořád slyšíme, že nespokojenost lidí je velká, do

Prahy na Republikovou radu řízení provozu bylo svoláno 53 lidí, z toho 51 zástupců základních organizací a přítomných bylo jen 35 lidí a v závěru jsme nebyli usnáseni. Svědčí to podle mne o špatné komunikaci členské základny. Když mají nespokojení přijet a říct názor, tak buď nepřijedou, nebo se ani nesejdou v dostatečném počtu,“ postěžoval si.

V diskusi například zaznělo, že se v posledních letech zapomíná na ostatní profese, že řízení provozu nejsou jenom výpravčí. „Zapomínáme na to, že od nejslabšího článku se odvíjí pevnost řetězu,“ připomenul jeden z diskutujících. „Ostatně i v tomto orgánu (Výbor OSŽ při OŘ Praha) jsou za řízení provozu převážně výpravčí.“

Diskutovalo se i o tzv. retenčním programu (Maincl: „Program, který je určený pouze pro profese, kterých je nedostatek, není ideální, ale vidíme zde aspoň možnost jak dostat i do řízení provozu nějaké peníze navíc.“). Libor Šimůnek mluvil o hrozbě rozštěpení OSŽ, protože někteří členové si myslí, „že za ně nekopeme“ („Přitom děláme nátlak na zaměstnavatele, abychom zaměstnancům pomohli.“).

Bc. Petr Toman zmínil, že je chybou, že OSŽ mediálně „není moc vidět“ a Jaroslav Veselý upozornil, že předsava, že se s obvodou nebude hábat, je mýlná. Reč byla i o 3% úspore vedoucích pracovníků a přechodu uklížeček SNB pod úklidové firmy. Vyplatí se nám to? Kolik vůbec platíme za úklidové firmy? padla řečnická otázka.

Informace vedení OŘ Praha přednesl nejříve Bc. Tomáš Knopf – mluvílo se o oblasti školení, o právě končícím a již připravovaném podzimním kurzu k OZ D–07, o organizační změně v žst. Malešev i o chystaných velkých stavbách: konkrétně o Hostivař–Vrsovice (stavba oficiálně začíná v červnu, do konce roku se ruší nepojízdné části kolejiště a případně se řeší další omezení z důvodu přípravy pro stavbu kabelových; stavba bude zahrnovat rekonstrukci Vrsovic, výstavbu nových zastávek Zahradní místo a Eden; omezení se plánuje hlavně na příští rok), rekonstrukci Negrelliho viaduktu (úvahy o vybudování nového zabezpečovacího zařízení v Bubnech) a přípravě prodloužení podchodu v Praze na hlavní nádraží hl. n., resp. rekonstrukci nástupišť č. 5, 6 a 7. (Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„Místo toho, aby přestavba nádražní haly přinášela spokojenost ze změny k lepšímu, působí jen starosti.“

Hovoříme s JOSEFEM MATUŠŮM,
předsedou ZO OSŽ Slovácko (žst. Veselí nad Moravou)

Při příjezdu do železniční stanice Veselí nad Moravou jsou zřejmě cestující zaskočení opravou zdejší odbavovací haly, která je uzavřená, rozkopaná, nicméně žádný pracovních zde nevládne. Co se to tu děje?

To je záležitost, která „píje krev“ nejen cestujícím, ale i zdejšími zaměstnancům, především pak osobním pokladním. Ty pracují v prašném a hlučném prostředí, v zimě v průvanu, jízdenky prodávají a informace poskytují z náhradních okének, vedoucích na přístupové schodiště do stanice. Rekonstrukce haly se neúměrně protahuje. Začalo se s ní v září loňského roku a měla být předána v prosinci téhož roku. Jenže práce v hale se zastavily v listopadu a od té doby se nic neděje.

V čem tkví hlavní problém tohoto stavu?

Problém je v tom, že výběrové řízení na rekonstrukci vyhrála firma, která má „dvě lopaty a jednoho dělníka“ – ale podala nejlevnější nabídku. Podle toho to také dopadlo. Absolutně to nezvládla a tak s nimi musela být ukončena spolupráce. Pak muselo být vypsáno nové výběrové řízení, ale kdy se začne znovu rekonstruovat a kdy to skončí, to vám opravdu nepovím. Z mého, ale nejen z mého pohledu, hlavně z pohledu cestujících, je to velká ostda. V současné době práce prakticky stojí. Nejvíce potíží působí tato skutečnost právě cestujícím, kteří

mají k dispozici jen provizorní čekárnu, zrušený veškeré služby, dosud v hale poskytované (restaurace, bufet, prodej občerstvení a tisku). Kdy bude tato stavba dokončena, nikdo neví. Takže místo toho, aby přestavba nádražní haly přinášela spokojenost ze změny k lepšímu, působí jen starosti.

Můžete jako předseda ZO OSŽ v této nepřijemné situaci (průtahy v opravě haly) nějak zasáhnout?

Je to poměrně složité, projednávali jsme tuto záležitost nejen na našem ZO OSŽ, ale shánějí informace, kde to jen šlo. Nikdo ale nic neví, nebyli jsme pozváni na žádné jednání, takže naším lidem moc informací dát nemůžeme. Uvažují i o tom, že bych pozval televizi, aby se věci pohly dopředu. Je to opravdu velká psychologická zátěž, o pracovních podmínkách nemluvě, lidé jsou nespokojení a my jim přes veškeré úsilí nemůžeme říci, kdy a jak budou práce postupovat, a kdy pro ně toto martyrium skončí. Údajně už byla vysoutěžena nová firma, tak ještě chvíli počkáme. Jinak se tady budou asi pást „černé ovce z České televize“.

Ve Veselí nad Moravou v současné době probíhají také práce na modernizaci celé železniční stanice, jakož i přilehlých traťových úseků. Zde práce, zdá se, probíhají bez



větších problémů. Nicméně – jak se tato modernizace projeví na práci zdejších dopravňích zaměstnanců?

Železniční stanice se modernizuje od loňska, v současné době se dokončuje rekonstrukce 2. a 3. nástupiště a podchodu, včetně stavby nových výtahů. Pokračuje se také s přepravou kolejiště a s modernizací sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. V souvislosti s tím je plánováno zrušení stávek a převedení obsluhy řízení na centrální dispečerské pracoviště do Přerova. To se samozřejmě dotkne nejvíce signalistů, ale také výpravčích. (Pokračování na straně 2)

„Místo toho, aby přestavba nádražní haly přinášela spokojenost ze změny k lepšímu, působí jen starosti.“

(Pokračování ze strany 1)

Jak tato skutečnost – ohrožení své dosavadní práce – dotčení zaměstnanci vnímají?

Pokud se týká výpravčích, většina by měla zůstat jako pohotovostní výpravčí ve Veselí. Někdo ale přejde i na CDP do Přerova, což je samozřejmě spojeno s dojížděním. Jenže nástup techniky je současný trend a proti tomu se dá dělat jen málo. S dojížděním se tak budou muset dotčení pracovníci smířit, stejně jako ostatně již dříve celá řada jejich kolegů ze sousedních stanic, například z Uherského Brodu, Kunovic, či Bojkovic.

A signalisté, v současné době „ohrožený druh“?

U signalistů je situace jiná, jejich místa budou zrušena bez náhrady. Část z nich dostane nabídku na podobnou práci v rámci provozního obvodu, další mohou využít nabídky na rekvalifikaci v kurzech pro výpravčí, někteří odejdou do důchodu. Náš ZV OSŽ samozřejmě jedná s vedením stanice a dbá na to, aby byl dodržen zákoník práce a kolektivní smlouva a hlavně, aby negativní změny naši členové pocítili co

nejméně. Při této příležitosti bych chtěl pochválit spolupráci se zástupci zaměstnavatele, hlavně s nejbližšími nadřízenými, kteří mají opravdu snahu, aby nikdo nezůstal bez práce.

Jak vidno, jako předseda máte v současné době práce a starostí až nad hlavu. Jaké máte možnosti tyto nepříjemné chvíle svým členům OSŽ ulehčit?

Abyste lidé na tyto nepříjemnosti mohli aspoň trochu zapomenout, nabízíme jim návštěvu různých sportovních a kulturních akcí, či společná setkání. Příkladem může být účast na sjezdu Vltavy na raftech, kterou jsme poprvé uspořádali vloni, a setkala se s velkým zájmem. Letos ji proto v létě opakujeme. Jedná se o čtyřdenní plavbu na raftech z Vyššího Brodu do Zlaté Koruny, přeprava autobusem, ubytování v kempch, sport, zábava. Zájem o tuto akci je velký, ani všechny zájemce zřejmě neuspokojíme. Určitě ale nezůstaneme jen u tohoto podniku, chystáme toho víc.

Děkují za odpovědi.

Miroslav Čáslavský



Osobní vlak z Vizovic do Kojetína se soupravou RegioShark je připraven k odjezdu.

NAVŠTÍVILI JSME

Vizovice

Vizovice jsou poslední stanicí na regionální trati z Otrokovic, vedoucí převážně údolím říčky Dřevnice, podle níž je někdy tato trať nazývána „Podřevnická lokálka“. Veřejný provoz na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice byl zahájen v roce 1899, příští rok tedy tato trať oslaví své 120 narozeniny. A rok poté, v roce 2020, by měla být podle plánů SŽDC celá trať modernizována, včetně její elektrizace. „V rámci této stavby budou všechny stanice a zastávky na trati modernizací, zvýší se nástupišťe do výšky 550 mm nad temenem kolejnice a zajistí se bezbariérový přístup.“ Informuje tiskový mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Pokud se tyto plány naplní, získají Vizovice do roku 2024 novou výpravní budovu s bezbariérovým přístupem na ostrovní nástupiště. V současné době jezdí do Vizovic vlaky podle předpisu pro zjednodušenou dopravu (D3), přičemž diriguji stanici je sousední Lipa nad Dřevnicí. „Denně sem přijíždí a odjíždí kolem dvaceti párů vlaků z Otrokovic, přičemž šest párů z nich je trasováno až z Kroměříže, respektive z Kojetína.“ Příkladové rozlohy zdejší osobní dopravy službu konající pokladní ve Vizovicích.

Pokladní se zde střídají ve dvanáctihodinových směnech, jinak zde již žádní zaměstnanci drah neslouží. Nákladní doprava je prakticky nulová, vlečková kolej v místní pile je nevyužívána, dříví se dopravuje výhradně po silnici. Také vizovická líkárka Jelinek již služby dráhy nevyužívá. Čtrnáctitisícové Vizovice jsou známy především proslulým srpnovým Vizovickým trnko-bráním, jakož i hudebním festivalem Masters of rock, na který se v červenci sjíždějí příznivci rocku z celé republiky. „Vlaky v té době doslova praskají ve všech, soupravy bývají poslezeny až na šest vozů,“ přibližuje atmosféru festivalu pokladní. Běžné soupravy zde tvoří vozy Regionovy, které byly na této trati zavedeny v roce 2007. Ve své době jako první v republice.

Dnes jsou doplňovány soupravami RegioShark, které sem zajíždějí z již výše zmíněného Kojetína a Kroměříže. Blízkost nedalekého „Bařova“ Zlína měla vliv i na budování 15 km dlouhé trati z Vizovic do Valašské Polanky, která leží na trati Hranice na Moravě – Horní Lideč – (Púchov). Firma Bařa, která skoupila akcie dráhy Otrokovice – Vizovice v roce 1937, s pracemi na prodloužení této trati směrem na Valašsko začala, a pokračováno v ní bylo i po válce až do roku 1950, kdy byla stavba zastavena. Jako upomínka na ni zůstaly na uvažované trati státy mosty, propustky a náspy. Trati ze Zlína do Vizovic v té době dokonce hrozilo pro nerentabilitu zastavení provozu.

V současné době vizovické kolejiště končí kusou kolejí, dostavba trati na Valašsko však dosud není zcela vyloučena. Jak se lze dočíst v brožurě „110 let místní dráhy Otrokovice – Zlín – Vizovice“ od autorů Ivana Bednaříka a Petra Maňáška z roku 2009, byla v roce 2004 vypracována studie „Rozvoj železniční dopravy ve Zlínském kraji“, jejíž obsahem je také modernizace současné železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, včetně její dostavby do Valašské Polanky. „Dle kusých informací na zodpovědných místech je prý vše na dobré cestě,“ píše autoři. Jak dále dodávají, problémem může být částka cca 5,5 miliardy korun, která je vyčíslena na konci projektu, ale ta by se měla snížit dotacemi z příslušných fondů EU. Téměř jistá je však v úvodu zmíněná modernizace a elektrizace celé současné trati, kde by se po jejím dokončení mohlo jezdit rychlostí 100 km/h (dosud činí maximální tratě rychlost 60 km/h). „Po dokončení modernizace se železnice z Otrokovic do Zlína-střed zařadí mezi celostátní dráhy, zbylý úsek do Vizovic zůstane jednokolejnou regionální tratí,“ uvádí ve své odpovědi mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

Miroslav Čáslavský

VŠIMLI JSME SI

AGENTURA MOODY'S potvrdila rating Českých drah na stávajícím stupni Baa2. Jak k tomu poznamenal generální ředitel ČD Pavel Krtek, znamená to, že akciová společnost České dráhy je standardně fungující korporací, jejíž ekonomická situace se průběžně zlepšuje a její management má jasnou strategii jejího dalšího rozvoje. Tato zpráva má zásadní význam i pro věřitele, kteří ČD půjčili peníze na nákup nových vozidel, ale také pro akcionáře a zaměstnance.

KINEMATOVĽAK vyrazil letos na svoji cestu moravskými a českými nádražími v pondělí 14. května ze Zlína. Je součástí doprovodného programu 58. ročníku Zlín Film Festivalu. Součástí „Kina na kolejích“ je i historický vagon s výstavou o dějinách železnice a také vláček Hráček, který slouží jako dětská herna. Akce potrvá do 1. června a vede po trase Zlín – Hodonín – Břeclav – Znojmo – Svitavy – Náchod – Hradec Králové – Trutnov – Nymburk – Poděbrady – Turnov – Liberec – Mladá Boleslav.



V LANŠKROUNĚ (první vlak sem přijel 1. 6. 1885) je o železnici velký zájem. Stanici budova prošla rekonstrukcí. Na VNPK je čilá nakládka dřeva, v den státního svátku 8. 5. zde byly přistaveny k odsunu čtyři ložňové vozy a jeden prázdný od uhlí firmy Agrochem. Lanškroun je konečná stanice krátké odbočky z Rudoltic Čechách, většina vlaků je vedena v relaci Česká Třebová – Lanškroun, kde je výborná návaznost na rychlíky. V Lanškrouně je osobní pokladna. Město Lanškroun je zpopularizováno i mediální hvězdou, dlouholetým farářem Czendliem. Snímek Martina Kubíka je z 8. 5. kolem 18.35 h.



NA 19. ROČNÍKU mezinárodního fotbalového turnaje v malé kopané v Babicích, pořádaném 18. května ZO OSŽ Slovácko, zvítězilo mužstvo Depo Veselí nad Moravou (na snímku), které v celém turnaji nezapomělo ani jeden bod. Na druhém místě se umístilo mužstvo Otrokovic a třetí příčku obsadili hráči železniční stanice Veselí nad Moravou. Jako nejlepší brankář byl vyhodnocen Mirek Roman (žst. OSŽ Slovácko), nejlepším hráčem turnaje byl Martin Urbánek (Depo Veselí nad Moravou). Podrobnosti o organizaci tohoto turnaje si můžete přečíst v rubrice „Představujeme“ na této straně.

TUNEL na vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan postaví německá strana. Dne 17. 5. se na tom dohodl ministr dopravy Dan Tökes svým saským protějškem Martinem Duligem. V současnosti vzniká studie proveditelnosti, která do druhé poloviny roku 2019 vyhodnotí ekonomickou efektivitu projektu a vybere výslednou variantu technického řešení. Vlaky v tunelu by měly jezdit rychlostí až 200 km/h, na zbytku tratě by měla být maximální rychlost 250 km/h za hodinu. Díky tomu by se cestovní doba zkrátila z dnešních 139 minut na méně než polovinu. Výstavba nové trati z Prahy do Drážďan by měla začít kolem roku 2030.

Výbor OSŽ při OŘ Praha

(Pokračování ze strany 1)

Tomáš Knopf dále zmínil například obnovu výhyben na trati Praha – Smíchov – Hostivice, dokončení modernizace žst. Čelákovice, rekonstrukci tratě Lysá n. L. – Čelákovice, úseku Mstětice – Praha – Vysočany, zvýšení kapacity tratě Nymburk – Mladá Boleslav – 2. stavba, optimalizaci tratě Mstětice – Praha – Vysočany i o stavu železničního mostu mezi Vyšehradem a Smíchovem, který je památkově chráněn. V diskusi Libor Šimůnek připomenul extrémně zatížená pracoviště – například hradláře na trati Praha – Beroun (podle Tomáše Knopfa byl u OŘ Praha zaveden systém odměňování, který přednostně PO dává možnost mzdového ohodnocení zatížených pracovišť, vyšší tarifní stupeň je podle O10 nemožný – musí se postupovat v souladu s Kvalifikačním katalogem), mluvilo se i o „nevyhovujícím sociálním zázemím“ ve Vlastějovicích, kde se zaměstnanci snad konečně dočkají zlepšení.

Ředitel OŘ Praha informoval o zásadních úkolech v oblasti infrastruktury v obvodu OŘ Praha s cílem výrazného omezení pomalých jízdní v návaznosti na přidělené finanční prostředky a změny organizace práce. Dále byla zdůrazněna nutnost úzké spolupráce s úsekem řízení provozu v oblasti plánování výlukových časů. Byly zmíněny oblasti, kde je nutno především nasměrovat finance v návaznosti na provoz, jako např. tratě 011, 231, 238, dále oblasti Kralupy, Neratovice a pražského uzlu. Byla zdůrazněna nutnost zlepšit stav rozhodujících nádraží v obvodu, a to jak v oblasti čistoty, tak poskytování služeb, a učinit je pro cestující přívětivější. Též bylo zmíněno,

24. kolokvium ŽELAKTUEL: Obecné proklamace o ekologičnosti železnice je třeba prosadit do praxe

V reprezentačních prostorách Poslanecké sněmovny Parlamentu (PSP) ČR uspořádaly Dopravní fakulta Jana Pernera (DFJP), Asociace českého železničního průmyslu (ACRI) a Podvýbor pro dopravu Hospodářského výboru Sněmovny pod záštitou děkana DFJP Libora Švadlenky a místopředsedy hospodářského výboru Martina Kolovratníka ve čtvrtek 10. května 2018 již 24. ročník odborného kolokvia ŽELAKTUEL 2018, tentokrát na téma „Úloha železnice v udržitelné multimodální mobilitě“. Jeden z hlavních řečníků, výkonný ředitel Společnosti evropských železnic a podniků infrastruktury Libor Lochman, na grafech doložil podinvestovanost železnice v zemích střední a východní Evropy a na závěr vyzval poslance, aby reálně prosadili do praxe obecné proklamace o ekologičnosti železnice. Podrobné informace z kolokvia najdete na www.osz.org. –rš–

PŘEDSTAVUJEME

Mirek Sedlák: „Dokud to půjde, budeme kopat.“

Mirek Sedlák, který má přezdívku „dráček“, nastoupil k dráze jako signalista v roce 1990, nejprve pracoval jako střídač na trati mezi Uherským Brodem a Bnem, od roku 2013 pracuje jako vedoucí posunu u ČD DKV Brno ve Veselí nad Moravou. Od samého začátku své pracovní kariéry je členem OSŽ, v současné době čtyřlístkem ZO OSŽ Slovácko, jejíž předsedou je Jožka Matušů.



Ve zdejší závěrečné konferenci OSŽ sice Mirek Sedlák žádné funkce nezastává, jak však potvrzuje předseda Matušů, je na něj stoprocentní spolehnouti, zejména pokud se týká organizování sportovních akcí. Mezi ty nejnámější patří mezinárodní turnaj v malé kopané, jehož devatenáctý ročník proběhl v pátek 18. května na hřišti v Babicích (trať Přerov – Břeclav) – viz „Všimli jsme si“... „S tímto turnajem jsme začali v roce 2000 a od té doby v něm bez přerušování pokračujeme, takže je to snad nejstarší železničářský turnaj tohoto druhu.“ zamýšlí se Mirek Sedlák. Jak dále dodává, turnaje se každý rok účastní osm týmů, z nichž tři jsou ze Slovenska, ostatní převážně z jižní Moravy. „Mezi hráči jsou zástupci všech organizací na dráze, to znamená, jak Českých drah, tak ČD Cargo a SŽDC především ze Slovácka,

ale také z Otrokovic, či Hulína, jakož i zahraniční účastníci ze Slovenska (ZSSK a ŽSR), organizovaní v OŽŽ – z Kútů, Leopoldova a Sládkovičova.“

Jako zdatný organizátor se Mirek Sedlák stará nejen o to, aby turnaj proběhl bez problémů po stránce sportovní, ale dokáže zajistit i sponzorské zázemí. „Sponzoři, mezi něž se dají počítat i České dráhy, zajistí občerstvení, suveníry a další potřebné nezbytnosti, zbytek nákladů pak pokryje ZO OSŽ Slovácko. Hodně mi pomáhají také členové organizačního týmu Drahoš Maršálek či Lída Hussek a Ludvík Vodný, poděkování však patří všem, kteří se na této akci podílejí.“

Na turnaji, který je již šestým rokem pojmenován po předčasně zemřelém Bronislavu Hrdinovi, se schází kolem osmdesáti hráčů, jejichž průměrný věk rok od roku stoupá. „Mladí jakoby neměli dnes o aktivní sport zájem, takže to zůstává na nás – starých pánech, ale dokud to půjde, budeme kopat.“ konstatuje Mirek Sedlák s tím, že fotbal je samozřejmě hlavním tématem turnaje, patří k němu však i závěrečné posezení, výměna názorů a zkušeností a nezbytné občerstvení. „Hrajeme 2x10 minut ve dvou skupinách a pokračujeme závěrečnými zápasy o první až osmé místo.“ přibližuje ve zkratce průběh turnaje Mirek Sedlák, který původně hrál jako brankář, v současné době však se musel hry vzdát pro četné organizační povinnosti v průběhu turnaje. Po skončení turnaje je pak čas na přípravu příštího ročníku, jehož organizace začíná již na začátku každého kalendářního roku. „Zatím je o turnaj stále zájem, takže budeme pokračovat, dokud to půjde,“ říká Mirek Sedlák. Pokud se týká vlastních plánů Mireka Sedláka, jako zaměstnanec DKV Brno, P.J. Veselí nad Moravou zajišťuje ve stanici a v přilehlých dílnách DPOV posun se soupravami i s vozy do opravy, což obnáší převážně odvěšování vozů, přípravu posunovacích cest, komunikaci se strojevodci i obsluhu točny. „Stále je co dělat, a i když mám ještě do důchodu daleko, někdy se již do něj docela těším,“ dodává závěrem. Miroslav Čáslavský



Pohled na současnou podobu kolejiště ve Vizovicích, ukončené kusou kolejí.

ZE SVĚTA

Německá dráha přijme letos 19 000 bývalých vojáků i lidí nad 50 let!

Deutsche Bahn (Německá dráha) je nucena přijmout v letošním roce celkem přibližně 19 tisíc nových pracovníků, přičemž má zájem o bývalé vojáky, mladé lidi s nedokončeným vzděláním, i muže a ženy nad 50 let. Jak informoval 10. května týdeník WirtschaftsWoche, podle sdělení personálního šéfa DB Martina Seilera jich tento státní koncern v tomto roce přijal z uvedeného počtu 10 000, z nichž 6000 již pracuje na dráze. Důvodem tohoto nábory je okolnost, že v příštích deseti letech opustí dráhu asi 200 000 železničářů, kteří odejdou do důchodu. DB hledá nyní především nové strojvodce, odborníky na IT i pracovníky pro stavbu kolejí, uvedl Seiler. V minulém roce tvořili noví zaměstnanci nad 50 let dokonce 14 procent všech nových přijatých!

Seiler, jenž před nástupem do nové funkce v koncernu působil jako manažer Telekomu, má v úmyslu odbourat i vysoký počet přesčasových hodin, zejména u strojvodců a průvodčích, kde již registruje jejich „lehký pokles“. Podle tvrzení Seilera je DB „naprosto konkurenceschopná“ oproti jiným velkým zaměstnavatelům, neboť dráha zaručuje pevné pracovní místo a „platy docházejí vždy přesně“. Jan Hála

Výstavba pohraničního tunelu mezi Čínou a Laosem

China Railway No. 2 Group Co Ltd. zodpovídá za výstavbu železničního tunelu na nově budované železniční trati mezi Čínou a Laosem, který se bude nazývat Tunel přátelství. Tunel bude mít celkovou délku 9595 m, bude dvojkolejný. 7170 m se bude nacházet na čínském území, zbytek 2425 m na území Laosu. Vstupní portál na laoské straně je již hotov a uskutečňují se jen dokončovací práce, jako např. osazování rostlin apod. Stavba pokračuje podle plánu, když se nachází cca 400 km od začátku trati v Laosu. Dokončená trať by měla být modelem pro další nové budoucí tratě. Z German.China.org. 2.4.2018, zprac. –sh–

Levné AVE ve Španělsku

Ministerstvo dopravy Španělska v březnu oznámilo, že na konci roku 2019 na trh železniční osobní dopravy vstoupí nový „Smart Train“ pod značkou „EVA“ (písmena AVE v obráceném pořadí), který je „low cost“ nabídkou k vysokorychlostním vlakům AVE (obdobu levné nabídky „Ouigo“ společnosti SNCF). Provoz by měl být zahájen 5 párů vlaků mezi stanicemi Madrid, Camp de Tarragona a Barcelona, El Prat de

Železnice Jungfraubahn hlásí nové rekordy

Železnice Jungfraubahn spočítaly v loňském roce 1 041 500 cestujících, kteří vyjeli na vrchol Evropy, Jungfrauoch. Bylo to o 13,6% více než v roce 2016 a o 3,4% více než v rekordním roce 2015. I u železnice Rigi bylo zaznamenáno zvýšení. Celkem 850 tisíc hostů vloni navštívilo horu Rigi, což je o 8,2% více než předcházející rok. Pozitivní je především nárůst zahraničních hostů. Na základě těchto pozitivních údajů byl u Rigi-Bahn navýšen kapitál ze 14,5 na 18 mil. CHF. Z E-R, 03/2018, zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

NÁZORY

Strašák levného jízdného, ale pro koho?

Obzor č. 21 – 31. 5. 1993

„**Poděsáno 100 minut před vypršením platnosti KS***“ – je titulek článku z první strany, informující o tom, že dne 23. 5. 1993 konečně bylo uzavřeno několikaměsíční složité jednání o kolektivní smlouvě s. o. České dráhy na rok 1993. Platnost dosavadní kolektivní smlouvy byla prodloužena do 31. 12. 1993 a ČD se zavázaly zabezpečit směrný růst průměrné mzdy ve výši 18 procent proti roku 1992. Zároveň bylo konstatováno, že se bude dále jednat o zrovnověrnění nadtarifní složky mzdy jednotlivých služebních odvětví (nad rámec dohodnutého směrného růstu mezd).

Číslo 21 vyšlo těsně před mimořádným sjezdem OSŽ, a proto přineslo zhodnocení úspěchů a neúspěchů deseti představitelů OSŽ v čele s předsedou Zdeněkem Škopem.

Obzor č. 22 – 7. 6. 1993

Toto číslo Obzoru bylo věnováno mimořádnému sjezdu OSŽ, který se uskutečnil v Trnavě 29. května. První částí sjezdu, který ukončil činnost společného OSŽ, se zúčastnilo 506 z 537 pozvaných delegátů. Na tento sjezd navazovaly ustavující sjezdy OSŽ (České republiky) a OŽZ (Slovenské republiky).

Charakter ukončujícího sjezdu charakterizuje titulek na první straně: „**Rozešli jsme se**

jako přátelé“. Na třech stranách je poté, minutu po minutě, zaznamenán průběh sjezdu včetně základních myšlenek pronesených představiteli OSŽ či diskutujícími delegáty. Sjezd proběhl proti očekávání velmi klidně, a to včetně dělení majetku mezi českou a slovenskou část OSŽ. První část, v níž se rozhodlo o ukončení činnosti společného českého a slovenského OSŽ, trvala pouhé tři hodiny.

Ustavující sjezd OSŽ (České republiky) trval od 13.30 h do 22.12 h. Zúčastnilo se jej 339 z 358 pozvaných delegátů. Do funkce předsedy OSŽ byl opětovně zvolen Zdeněk Škop. Do vedení OSŽ byli dále zvoleni dva místopředsedové a šest tajemníků odvětví.

V diskuzi se delegáti vraceli k výstražné stávce, která proběhla 19. 5., vyjadřovali se ke struktuře OSŽ, a zdůrazňovali nutnost více zvýhodnit členy OSŽ proti nečlenům či potřebu potlačit rivalitu mezi jednotlivými odvětvími a zachovat odbořáckou jednotu.

Obzor přinesl rovněž informaci o ustavujícím sjezdu slovenského OZZ, na němž byl předsedou OZZ zvolen Imrich Sedláček, dále byli zvoleni místopředseda, ústřední tajemník a tři tajemníci (pro obchodněprůmyslnou činnost, pro dopravní cestu a infrastrukturu a pro specializované a privatizované organizace).

Představitelé OSŽ i OZZ deklarovali odhodlání udržet dobrou spolupráci a výměnu zkušeností mezi oběma organizacemi. **-zs-**

INFORMACE

Cestování držitelů In Karet s aplikací železniční průkazka na Slovensko od 1. května 2018

Informujeme, že byl podepsán dodatek č. 18 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a. s., a Železničnou společností Slovensko, a. s., pro rok 2018. **Níže uvedené podmínky jsou platné od 1. května do 8. prosince 2018.**

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čipových kartách vydaných ČD dopravčím jejich držitelem a vlacích ZSSK k:

• bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, přičemž cena mistenky, lužkového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK,

• použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlaky,

• použití vlaku SC 240/241 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98),

• bezplatné přepravy na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ).

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čipových kartách vydaných ČD dopravčím jejich držitelem a mezinárodní přepravě k:

• přepravě ve vlacích SC 240/241 po uhrazení povinné rezervace s příplatkem (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98),

• Držitelé volných přenosných mezinárodních jízdenek ČD poskytovaných v rámci služebních cest v mezinárodní přepravě k:

• bezplatné přepravě ve vlacích SC 240/241 s bezplatnou povinnou rezervací (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb.

Sdělujeme, že **při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazy pro bezplatnou jízdu a služební tratěvé jízdenky** poskytované podle předpisu ČD Ok 9.

Předjízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní předpáčky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel In Karty s aplikací železniční průkazka v evidenci jízdních výhod **zda má jeho In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čipu karty.**

Kontrolu aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách <http://www.cd.cz>. K tomu je nutné požádat o bezplatné přidělení hesla na pokladní předpáče ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele. Pro přístup na stránku Moje In Karta je nutné uvést číslo In Karty a heslo.

Informujeme všechny držitele In Karty, že časový doplatek do 1. třídy vozové, zakoupený dle tarifu TR 10, neplatí pro přepravu v 1. vozové třídě vlaků cizích železničních správ, včetně Slovenska.

Kompletní informace naleznete v pokynu k Vzájemnému uznávání jízdních výhod mezi ČD, a. s., a ZSSK, a. s., pro rok 2018 (dokument č. j. 1535/2018–010), který je k dispozici na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf/v kategorii Jizdni vyhody a pro uzivattele Lotus Notes: Soubor/Database/Oteviril/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální>. Současné je také zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznamení ČD.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

PORADNA BOZP

Ve zdravém těle zdravý duch

Žijeme v době biopotravín, fitness center a výživových poradců, zkrátka, doba je už taková. Posilujeme, běháme, jezdíme na kole, nakupujeme sportovní oblečení a chytře hodinky, stahujeme aplikace, vedeme debaty o zdraví a přeme se o potravinové doplňky. Propadl tomu téměř každý, i když po svém. Bohužel, vědci sice tvrdí, že náš mozek funguje také podobně jako sval, ale musím vás zklamat – fitko na něj neplatí. Mozek (latinsky: cerebrum, řecky: encephalon) je orgán, který slouží jako organizační a řídicí centrum naší nervové soustavy. Cvičit jej lze, ale je jasné, že základem je pravidelnost a nechávat to až na dobu, kdy si žádáme o výměr důchodu, nepřinese kyžený výsledek. V tomto směru je o nás, lid nádražáčky, a o onu cca 1,5 kg těžkou hmotu velmi dobře postaráno všemi těmi, ať už státem či zaměstnavatelem nařízenými kvalifikacemi, školeními BOZP a PO, požadovanými znalostmi legislativy, interních předpisů a norem, pracovních a technologických postupů. Zde si klidně každý dosadte další položky, na které jsem v tuto chvíli zapomněla.

A proč tomu tak je? Odpověď je vcelku jednoduchá a začíná v našem oblíbeném místě – zákoně č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 103, podle kterého je zaměstnavatel pro své zaměstnance a v některých případech přiměřeně pro další osoby, které se s jeho svolením pohybují na pracovišti, povinen zajistit:

– aby všechny informace a pokyny obdrželi zaměstnanci při přijetí, převedení, přeložení nebo změně pracovních podmínek, změně pracovního prostředí, zavedení nebo změně pracovních prostředků, technologie a pracovních postupů;

– školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi

vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána.

Dále je zaměstnavatel povinen určit obsah a četnost školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, způsob ověřování znalostí zaměstnanců a způsob vedení dokumentace o provedeném školení. Vyžaduje-li to povaha rizika a jeho závažnost (tedy na dráze prakticky vše), musí být školení pravidelně opakováno a o informacích a pokynech je zaměstnavatel povinen vést dokumentaci – prokazatelně, tedy písemně a zároveň zaměstnavatel musí zkoumat vaše znalosti – a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování.

Zkrátka, na dráze se pohybujeme v prostředí plném vlaků, značek, signálů, technických zařízení, technologií, strojů a rizik všeho druhu. Železnice není jen dopravní systém pro přepravu osob a zboží, je to i stavebnictví, geodézie, energetika, strojírenství, telekomunikace, zdravotnictví, hasičská záchranná služba, svařování, údržba zeleně, výškové práce, údržba budov, administrativa, čerpací stanice, mycí linky, sklady všeho druhu a čističky odpadních vod. Ano, máme nejspíš úplně všechno – máme též fekální jámy, čalounické dílny i opravnu záchodků (ti, na které jsem dnes zapomněla, jistě prominou). A každé odvětví – jak jinak, má své předpisy – tedy požadavky na znalosti každého zaměstnance jsou nutně mnohem větší než na většinu jinde zaměstnaných smrtelníků.

Tedy, v zásadě každý den svou práci posilujeme mozek, i když to někdy bolí nebo se nám nechce. Doufáme, že vše zvládneme bez ztráty kytičky* a duševní zdraví nám vydrží alespoň tak dlouho, aby chom se dočkali důchodu a mohli dát mozkou na pár dní „padla“.

Dana Žáková, odd. BOZP OSŽ-Ú



Vlak 20561 veží slušnou frekvenci turistů či dětí i ze zastávky Heroltice, vlak právě ukončil svou jízdu ve Štítěch, je 8. května 14.10 hodin, za měsíc a den zde již nepojede nic. Turisté i místní lidé budou mít opět smůlu, možná až se změní kraje a budou volit ty strany, které jim železnici nebudou dokolečka podrážet!

Kraje vytvořily novou „železnou oponu“

Po vzniku krajů v roce 2004 nastaly pro regionální železnici těžké časy. Kraje neměly nikdy předtím zkušenosti se železniční dopravou, neboť před rokem 1989 za totalitního režimu provozovaly bývalé kraje (KNV – Krajské národní výbory) výhradně autobusovou dopravu. Do železniční sítě nezasahovaly, tu mělo na starosti ministerstvo dopravy, které sice také čas od času některou trať zrušilo, ale šlo hlavně o politickou vůli „strany“, která si na svém 14. sjezdu KSČ vytýčila rušit tzv. nerentabilní tratě. Navíc strana chtěla mít v zemi klid a proto rušila tratě málo. Ale na to konto byly zrušeny zvláště v Ústeckém kraji nejkrásnější tratě. Bohužel.

Současná krajská politika vlastně „jede“ dosud v intencích 14. sjezdu KSČ. Současná KSČM se poučila a tratě chce zachovat právě v Ústeckém kraji. Navíc se vytvořily nesmyslné krajské hranice, které si nezadají ve své hlouposti totalitními hranicemi mezi Západem a Východem po roce 1948–1989 – tzv. „železnou oponu.“

Můžeme to pozorovat právě na současném opětovném rušení vlaků mezi Olomouckým a Pardubickým krajem. Od 10. 6. dochází k výraznému rušení vlaků mezi Džbelem a Moravskou Třebovou (hranice Olomouckého a Pardubického kraje), ještě horší situace nastává ve Štítěch – konečné stanici tratě Ústí nad Orlicí – Dolní Lipka – Štíty, kam po 10. červnu opět nepojede „ani kolol“! V případě Štítů leží v Olomouckém kraji pouze Štíty a zastávka Heroltice. Pardubický kraj za náměstkovaní pana Duška zavedl do Štítů po dohodě s Olomouckým krajem několik párů vlaků. Ty však byly vedeny v takových časových polohách (stejně tak na Džbel a Velké Opatovice!), že si snad zadavatel schválně nechal otevřené zadní vrátka k opětovnému rušení, které skutečně nyní nastane! Těžko pojede o víkend turista domů posledním vlakem v 14.44 h (!) ze Štítů, či pracující pojede do práce do Štítů s příjezdem v 5.17 h, když miláček kraje, autobus, má jízdní řád přesně šitý na míru továrny Klein, která si postavila nové pro-

podnikatele a další, jejichž příjmy se výrazně liší od životních podmínek těch „běžných občanů“). V návrhu však není zmínka nejen o takových jízdenkách, ale ani o slevách pro uvedené skupiny cestujících při použití slev již existujících, jako např. IN 100. A samozřejmě povinnost jízdy odkladu uznávat i v dalších dopravcích, pokud by spadali pod dopravu typu obsluhy území ČR. A tedy i u autobusových dopravců a v MHD. Pokud je to stále v dotované veřejné (i silniční) dopravě problém, asi by bylo dobré vyměřit ty, kteří to již přes 30 let řeší a dosud nevyřešili (skutečně se takový záměr řeší, nebo se ho spíše nechce řešit?). Toto je totiž základní požadavek k tomu, jak získat do veřejné dopravy více cestujících. Jen sleva u jednotlivých jízdenek mnoho neřeší.

Zaznívaly také obavy, že zejména vlaky budou přeplněné. Opravdu? Závěrem 60. let přepravovaly ČSD na území ČR kolem 500 milionů cestujících ročně, dnes železnice i se soukromými dopravci přepraví cca 180 milionů. Když to tehdy šlo, tak proč dnes ne? Ze se trhala kolejiště, likvidovaly vozy, lokomotivy? Proč nikde není a nebyla dopravní politika razantního rozvoje železnice? Čili chyba není ve snižování jízdného, ale v mizerné nebo žádné koncepci dopravy v zemi. Takže dočkáme se konečně razantní změny kurzu?

Obavy také plynou z toho, kolik to bude stát. Opravdu to bude něco stát? Nakolik jsou reálné úvahy o tom, že to bude 5 či 6 miliard, nebo více čiméně? Je nutné si uvědomit, že místní autobusy dnes jezdí skoro prázdno, zejména v sedlových časech a že organizace a systém veřejné dopravy je špatný. Ani místní doprava na železnici nepraská ve švech. Přitom je nutnost existence krátkých intervalů, tedy ve špičkách maximálně jedna hodina, v sedlech do dvou hodin a nutnost i večerních spojů aspoň do 23 hodin. Takže pokud nám místo 5 cestujících pojede ve spoji dalších 5, kteří zaplatí těch 25 % jízdného, tak dojde k navýšení tržeb a nikoliv ke ztrátě nebo jejímu prohloubení. Takže uvážovat o tom, že to bude jen drahé a nerentabilní, je předčasná úvaha. Pokud bude tato doprava atraktivní, pohodlná, spoje budou navazovat, pak se budou zvyšovat i počty cestujících. A v dálkové dopravě stačí přidat vozy. V minu-

losti nebyly výjimkou 10 až 15vozové soupravy. Dnes jezdí 4–6 vozů. Takže rezerva dostatečná. Ale kde vzít ty zlikvidované vozy, že? Zvlášť když nové naše podniky už pár desetiletí nevyrábějí. Stejně tak pro zvýšení kvality a kapacity dávno potřebujeme nové motorové vozy jak pro hlavní, tak pro místní tratě (nikoliv neoperativní jednotky z hlediska kapacity – i tak lze šetřit). Nemáme je však a zahraniční nabídky jsou víc než nevyhovující.

Takže pokud bude vše dobře koncepčně promyšleno a organizováno, propadu financí bych se neobával, spíš by se dalo perspektivně uvážovat naopak o nižších nákladech na veřejnou dopravu.

Problémem však je to, jak prokazovat skutečné tržby a ekonomické výsledky. U státních dopravců by to problém nebyl, ale jak u soukromých? Zde se domnívám, že by se mělo odlišovat to, zda dopravce jezdí v závazku veřejné služby a je dotován, nebo zda jezdí pro svůj podnikatelský záměr. Čili ty slevy a výhody a systém celostátní dopravy by měl zahrnovat pravidla podmínek pro celkovou dopravní obslužnost ČR a té by se museli podřídit všichni dopravci, kteří by v ní chtěli fungovat, a požadovat úhradu za slevy. Jinak by se na ně žádné výhody a dotace logicky neměly vztahovat. Pak by ani nebyl problém s vykazováním prodaných jízdenek – tržeb.

Když to tedy shrme. Rozumná a logická tarifní politika je nutností a bylo již dávno na čase ji řešit. Výhody by měly mít ale odstupňované už cestující od 60 let. Už třeba jen pro mozné zdravotní problémy, a proto jim by měla být dána možnost, aby nemuseli používat osobní automobily. Další hranici by bylo 65 let a pak 70 let. Obdobně u mladší generace více věkové rozdělení a hlavně zavést možnost předplatních síťových jízdenek a tím zjednodušit a zatraktivnit cestování a opět snížit tlak na využívání silnic. Čili nenapadat, ale rozumně vyřešit. Námětu je výše uvedeno dost.

Ing. Antonín Minařík

Pražský experiment

Praha uvažuje nahradit spoje ČD na tzv. „městské lince“ soukromými. Nyní obsluhuje relace Roztoky – Libeň (–Hostivař) hlavní pantografy před důchodem. Dopravce Leo Express přišel s nabídkou na změnu. Opravdu by ale šlo o nějakou změnu? Nové elektrické jednotky by tento dopravce byl schopen pořídít výhledově v rozmezí několika let. České dráhy taktéž, i když jedna rámcová smlouva byla právě zrušena. Zatím firma Leo jezdila s ojetými nízkopodlažními motoráky. To samé ale už dělájí ČD – vysílají do boje s 37 úvratěmi denně regionovo. Dále chce Leo nabízet přepravu kol, která je ale ve všech tanejších vozidlech ČD samozřejmostí.

Coby bylo na lince novinkou, je internet. Dnes totiž zákazník nevydrží dvacetiminutovou jízdu bez připojení. Signál wifi je ale závislý na signálu od operátora. Mě osobně signál vypoví kolem sedleckých skal, a také mezi tunelem a Balabankou. To znamená, že cestující si budou moci užít funkci surfování pouze v jednodemním úseku Podbaba – Holešovice a Libeň – Hostivař. To je přímo bombastická služba. Nakonec ještě Leo nabízí denní tisk a kávu. Určitě však s automobily, protože objednatel nemá o vlakový doprovod v těchto spojích zájem. Ve finále jsme tedy s nabídkou soukromníka tam, kde jsme byli. Neбудe nic nového, nic kvalitnějšího, jenom nejasné sliby do budoucna. Ono se ani Leo nebudou chtít ošoupávat nová vozidla třeba čtyřiceti úvratěmi denně s ostrými pěti minutovými obraty, a městská linka tak zůstane u ojetých motoráků dál. Ovšem v podání Lea, už asi těžko třívozových regionov. Spíše sežene něco dvouvozového a já si po deseti letech na městské lince poprvé nesednu.

Vít Patřák, informátor železniční dopravy

Do Mochova opět vlakem, nová linka PID S24

stavím nám na volno a my musíme odjet a ujedeme lidem z práce, včera jsem zase stáli u vjezdu do Čelákovice snad deset minut a lideme ujel přípoj na Prahu!

Je to škoda, protože pak se vlaky do Mochova stavají nespolehlivými a někteří lidé po špatné zkušenosti volí do Prahy z Mochova i nadále autobus PIDu.

Martin Kubík



Žst. Čelákovice, 10. 5., 17.46 h. Os 18327/18328 pro změnu ujel dalšími lidem, neboť tentokrát měl vlak od Prahy zpoždění dokonce 33 minut. Snad by sen a Mochov mělo jezdit tak (pendlovat 4 km snad není problém), aby byl přípoj vždy, jinak to nemá smysl.

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



Parní lokomotiva 99.3312 „Diana“ s turistickým vlakem mezi zastávkami Výrovna a Mlýnek v sobotu 5. května 2018.

První parní víkend v ČD Železničním muzeu

Konečně začala ta pravá letošní parní sezona a všichni nedočkaví příznivci železného oře se dočkali. V ČD Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka oficiálně zahájili letošní muzejní sezonu (jako již tradičně) „Prvním parním víkendem“.

návštěvníků ŽM. Snad ani není co dodávat k tomu, že ČD Železniční muzeum má všem příznivcům železnice opravdu co nabídnout. Tak hezké zážitky u letošních kolejí, vážení. A dobré světlo!
A. K. Kýžl

A to přes to, že brány ŽM se návštěvníkům otevřely již v dubnu. Jak je zde zvykem, byly na tuto zahajovací akci po oba dva víkendové dny (5. a 6. 5.) vypraveny z Prahy do Lužné parní vlaky. Po dobu opravy Negrelliho viaduktu se na svou cestu vydaly z pražského hlavního nádraží přes Smíchov, po „Pražském Semmeringu“ do Hostivice a odsud již po obvyklé trase. Akci přalo po oba dva dny krásné jarní počasí, čehož využily stovky nadšených



Na odpolední parní vláček, vracející se z Lužné u Rakovníka zpět do Prahy, v čele se „Štokrem“ 556.0506, jsme si počkali v sobotu 5. 5. v pražských Hlubočepích.

Železniční muzeum DB otevře novou expozici a ohlédne se za historií motorových lokomotiv

Největší německé železniční muzeum DB si pro železniční fandky letos připravilo novou expozici v hlavním norimberském sídle i řadu akcí s vozidly v pohybu v obou regionálních pobočkách v Koblenzi a v Halle. Po dvou letech rekonstrukce bude 7. června otevřena nová expozice v hlavní budově.

Nová výstava nabídne pohled na rozdílnou roli železnice v obou německých státech od roku 1945 až do pádu Berlínského zdi v roce 1989. „S více než 600 exponáty umístěnými na výstavní ploše představuje Muzeum DB největší ukázkou vývoje německé dopravy po roce 1945, říká ředitel muzea Dr. Oliver Götze a doplňuje: „Role železnic na východě a západě během rozdělení Německa nemohla být rozdílnější. Nyní zveme všechny návštěvníky, aby se s touto kapitolou železnic seznámili.“

Expozice může být zajímavá i pro Čechy, kteří si prošli podobným vývojem, jako východní Němci v komunisty řízené zemi. Mohou tak srovnávat historii ČSD s vývojem drah v kapitalistickém západním Německu se zásadně odlišným hospodářským a politickým systémem.



Lokomotivy řady 103, dříve také E 03, patří mezi nejslavnější stroje německých železnic. Stroj 103.001 by se měl letos představit po opravě.

Od července navíc vystaví Muzeum DB v Norimberku na své volné ploše další lákavý kus – pro české fanoušky v podobě legendární východoněmecké motorové jednotky VT 175 u nás přezdívané Delfín a známé z provozu Vindobony a Karlexu. Vedle bude její bližší o 10 let starší „sestra“ VT 11.5 provozovaná železnicí DB na luxusních vlacích Trans Europ Express. Každý tak může porovnat na skutečných vlacích vývoj na Východě a Západě.

Pobočka Muzea DB v bývalém depu Koblenz-Lützel nabízí návštěvníkům pohled na několik desítek skutečných vozidel, především elektrických a motorových lokomotiv, salonních vozů a další techniky.

Hlavní událostí v programu místní expozice bude víkend 16. a 17. června pod názvem „50 let lokomotivní řady 218 a 60 let od zahájení elektrického provozu na trati Koblenz – Kolín nad Rýnem“. Při této příležitosti je připraven bohatý program, jízdy historických vozidel i komentovaná přehlídka vybraných lokomotiv. Hlavní pozornost bude věnována dieselovým lokomotivám řady 218, které patří s dalšími podobnými lokomotivami do tzv. rodiny lokomotiv V 160. Pro Němce mají podobný význam jako pro nás Bartotky a Brejlovci.

Podobná velká přehlídka v muzejním depu ve východoněmecké Halle se uskuteční poslední prázdninový víkend 25. a 26. srpna. Zde se ukáží především lokomotivy z bývalé Německé demokratické republiky.

Moudrost pro tento den

„Ty nejlepší věci v životě mě nestály žádné peníze. To nejcněnější, co všichni máme, je náš čas.“
Steve Jobs,
americký podnikatel a zakladatel společnosti Apple (1955 – 2011)

Zemřel Zdeněk Loukota

S bolestí v srdci oznamujeme, že v neděli 13. 5. zemřel po těžké nemoci ve věku 61 let náš kolega – odborář Zdeněk Loukota. Zděna nás reprezentoval na turnajích v bowlingu a fotbale, budo nám chybět. Cest jeho památce!



Iva Malounová a kolegové z Plzně

Diana na Kolínské řepařské dráze

O víkendu 5. a 6. května měli návštěvníci Kolínské řepařské dráhy v Sendražicích jedinečnou možnost spatřit v čele několika vlaků parní lokomotivu pod jménem Diana. Jednalo se o německou lokomotivu bývalých Německých říšských drah (DR) 99.3312, která byla opravena v dílnách Muzea starých strojů v Žamberku a na řepaře absolvovala provozní zkoušky po opravě. V Žamberku proběhla rozsáhlá renovace celé lokomotivy, jen kotel byl opraven u firmy 1. kolínská lokomotivní společnost Kolín. Provozní zkoušky proběhly již 1.

května a přítomnost této parní lokomotivy na řepaře byla využita o následujícím víkendu na vlacích pro širokou veřejnost. Lokomotiva Diana 99.3312 patří Lesní železnici v Bad Muskau, která je v současnosti muzejní dráhou s pamírním provozem. Pro někdejší Lesní železnici v Bad Muskau byla tato lokomotiva vyrobena v lokomotivce Borsig Berlín v roce 1912, kdy nesla pouze jméno Diana. Označení podle zvyklostí DR dostala lokomotiva až po 2. světové válce, kdy byla trať zestátněna. V provozu se lokomotiva udržela do roku 1977 a o rok později byla umístěna na pomník v Oberoderwitz. V roce 1994 se pak vrátila do Bad Muskau a v letech 1997–98 se podrobila generální opravě a zprovoznění v železničních dílnách v Meiningenu. Zde jí byl vyroben nový kotel. Na muzejní dráze pak byla nasazována spolu s dalšími lokomotivami na turistické vlaky. Pro muzejní Lesní železnici dráhu Bad Muskau byly v minulosti dílnami Muzea starých strojů Žamberk opraveny dvě další parní lokomotivy tzv. „Brigadelok“, které byly rovněž před předáním majiteli do Německa zkoušeny na Kolínské řepařské dráze. Lokomotiva 99.3312 Diana se vrátí do Bad Muskau, kde bude nasazována na turistické vlaky na zachovaných tratích v okolí Bad Muskau.
Pavel Stejskal

Členky skupiny kreativní ruční práce FISAIC rozšířily své dovednosti o keramickou tvorbu

Začátkem května tvořily členky skupiny „kreativní ruční práce“ FISAIC v Táboře, v keramické dílně členky této skupiny Věry Valíkové, které patří velký díky za trpělivost a možnost využití těchto zajímavých prostor. Kvůli kapacitě dílny byly členky rozděleny na dva běhy. V obou termínech mezi sebe přivítaly i nové členky, které okamžitě do tohoto zručného kolektivu zapadly. Za profesionálního vedení a vysvětlování Věry vznikala spousta krásných keramických kousků, jako např. obaly na květináče, sovičky, ptáci, misky, andělci, hodiny apod. Je až neskutečné, jak jde hrouda hlíny zpracovat a vytvořit něco, co udělá radost nejen tvůrci, ale možná i někomu, kdo bude keramickým originálem obdarován. Děvčata si tyto dny náramně užila a odřagovala se od všedních starostí. Tato setkání jsou pro účastnice velkou relaxací.
–pp–



Amatérské keramičky FISAIC v pilné práci.

Senioři navštívili CDP Praha

Členové Klubu důchodců při ZV OSŽ ČD OPŘ Praha (na snímku) navštívili 2. května 2018 CDP (centrální dispečerské pracoviště) v Praze na Balabence. Děk patří řediteli CDP a provoznímu náměstkovi, kteří za velkého zájmu informovali o jednom z nejmodernějších dálkových řízení vlakové dopravy. Senioři zavzpomínali i na

„zlatěstaré čas“ s tím, že železniční doprava se od těch dob podstatně zlepšila, a řízení vlakové dopravy odpovídá 21. století. Je dobře, že vedoucí zaměstnanci na seniory nezapomínají, zúčastňují se jejich schůzek a informují je o všech novinářkách ve vlakové dopravě.
Jiří Vlašánek



Legendární motorový vůz M 260.001 „Stříbrný šíp“ projíždí po trati 070 při ranním návozu do Mladé Boleslavi mezi zastávkou Košátky a stanicí Kropáčova Vrutice.

zprovoznění motorový vůz „Stříbrný šíp“ M 260.001. Zatímco moderní motorové jednotky řady 844 „RegioShark“ jezdily na zvláštních vlacích do Mšena a na vlečku místního podniku Škoda Auto, parní vlak, na kterém se přestavila parní lokomotiva 464.008 „Ušatá“, se soupravou vozů Ce „Rybák“, zavítala do Dolního Bousova, Kropáčova Vrutice a Mnichova Hradiště.

Mezi centrem dění a vlečkou cukrovaru v Dobrovici jezdil motorový vůz M 131.1081 s přípojným vozem. O okružní jízdy Mladou Boleslaví se staraly dva historické autobusy Škoda RTO a Ikarus 280 městského provedení.
Vít Mareš

PHOTOLITERA 2019

Skupina FOTO a skupina Literátů ČZS FISAIC vyhlásí druhý ročník literárního fotografického projektu PHOTOLITERA 2019. Akce spočívá v tom, že na motivy vybraných veršů členů skupiny Literátů nafotí či vyberou z archivu členové skupiny foto snímky, které obrazově dotvoří atmosféru daného textu. Akce bude mít tři části: literární, fotografickou a společnou (výstavni). Podrobnosti najdete na www.fisaic.cz.
–red–

V Lužné chtějí letos zprovoznit první lokomotivu československé konstrukce

(Pokračování ze str. 1)
„Problém je v tom, že dnes už neexistuje v ČR firma, která by byla kompletní opravu schopna udělat. U nás umí udělat opravu kotle pouze firma SEA Kolín, ale ostatní opravy odmítají, protože na to nemají kapacity nebo kvalifikovaný personál. Chceme ale zprovoznit první lokomotivu československé konstrukce, kterou je lokomotiva 365.024. V tomto případě oslovíme i dílny v Meiningenu, v Německu, kde se opravují parní lokomotivy pro celou Evropu.“

Zatím poslední parní lokomotivou, která byla uvedena do provozu, je EP 1000, která jezdila kdysi dávno v Poldi Kladno a kterou nedávno zprovoznili nadšenci ve Veselí nad Moravou.

Depu historických vozidel budou i v letošním roce pomáhat v rozpočtové krizi z prodeje nepotřebných historických vozidel (například o lokomotivu 310.922 má zájem Vojenský historický ústav pro expozici v Lešanech). „Navíc nám jeden z fanů historických vozidel Brna v roce 2016 odkázal jeden a tři čtvrtě milionu korun, takže jsme za to opravili tendr právě k lokomotivě 365.024,“ prozrazuje dále Miloslav Kothera.

„A tohle je optikou některých lidí to nejcněnější, co tady máme: salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka, který byl vyroben v roce 1930 u příležitosti jeho osmdesátých narozenin. Ten má nás jezdit na prezidentním vlaku, a tak na něm nyní pracují restaurátoři, především na sociálním zařízení. Všimněte si, že byl vyroben v roce 1930 a už tehdy pro rychlost 140 km/h, tedy v době, kdy se na ČSD nikomu o takovéto rychlosti ani nesnilo.“

Významná část vozidel, která vlastní ČD a která spravuje DHV Lužná u Rakovníka, jsou prototypy. „Pokud se to podaří, tak bychom tady příští rok rádi uspořádali setkání prototypů, například celou skupinou ČD – včetně ČD Cargo, a to bez ohledu na traktory. Možná oslovíme i kolegy ze Slovenska, uvidíme,“ říká Miloslav Kothera směrem ke slovenským odborářům.

Na závěr si pak účastníci prohlédli „dětský koutek“ (úzkorozchodný ovál – atrakce pro děti, kde se děti vozí za symbolických poplatků; někdy na ovál vyjede i parní lokomotiva) a šály se sdělovací a zabezpečovací technikou včetně modelového kolejiště.
Michael Mareš