

Z aktuálních událostí

■ **Republiková rada seniorů (RRS)** se v úvodní části svého zasedání dne 30. ledna seznámila s novými předpisy k ochraně osobních údajů (GDPR). Zasevřený výklad podal vedoucí oddělení ESO OSZ JUDr. Petr Večeř.

Letošní první jednání RRS bylo poznamenáno nižší účastí členů rady z důvodu nemoci. Předseda RRS Kurt Mužik přivítal předsedu OSZ Mgr. Martina Malého a I. místopředsedu OSZ Vladislava Vokouna. Informovali o aktivitách OSZ, ojednaných s premiérem či ministrem dopravy a o situaci na železnici.

RRS se pak věnovala přípravě sportovních her seniorů, které by se měly letos konat v termínu 26. – 28. srpna v Rajčkových Teplicích, kde bude startovat celkem osm družstev, z toho jedno družstvo bude opět nedrážních seniorů.

Rada seniorů ČR pak připravuje sportovní celorepublikové hry seniorů v Českých Budějovicích; termín, ani propozice nejsou zatím vydány. V závěrečném usnesení dostali členové rady úkol jmenovat svého zástupce na jednání RRS v případě delší nemoci a písemně předat seznam všech aktivit a funkcí, které členové RRS vykonávají ve svých základních organizacích, Klubech seniorů, Krajských radách seniorů, FISAIC, společenských, kulturních a sportovních organizacích ve svých oblastech. Byli také požádáni, aby se zabývali návrhem metodiky na pomoc při zakládání nových Klubů seniorů.

■ **Jednání Podnikového výboru (PV) OSZ při Českých drahách, a. s.**, které se uskutečnilo v Praze, v sídle OSZ, 6. února, bylo nabitó informacemi. Hostem jednání byl totiž předseda představenstva ČD Ing. Miroslav Kupec, dále ředitel odboru 10 GR ČD, a. s., JUDr. Ivo Veselý a části jednání se zúčastnil i předseda OSZ Mgr. Martin Malý. Před příchodem hostů hovořil předseda PV Vladislav Vokoun o právě skončené sérii školení OSZ ke kolektivní smlouvě. Šesti aktivu se zúčastnilo 230 zástupců základních organizací. Zmínil se i o tom, že finišují jednání Českých drah o smlouvách s kraji. „**Regiony přicházejí na to, že je lepší upřednostnit stabilitu Českých drah před těšinskými jablčky jiných dopravců,**“ dodal.

Generální ředitel Českých drah Ing. Miroslav Kupec komentoval jak výsledky hospodaření ČD za rok 2018 (podle jeho slov jsou pozitivní a skončí se ziskem), tak podnikatelský plán na rok 2019 (který rovněž počítá se ziskem). „**Společnost České dráhy prochází obdobím, kdy řešíme, jaké výkony budeme mít od roku 2020 po skončení desetiletých smluv s kraji,**“ řekl dále a dodal, že probíhala a stále ještě probíhá řada jednání, na nichž se zástupci ČD snaží

přesvědčit kraje o spolehlivosti svých služeb. Výsledek by měl být znám v dubnu. Zmínil se také i o určitém napětí mezi MD a ČD v otázce provozování dálkové dopravy, neboť podle ČD na ministerstvu dopravy proběhla některá sporná výběrová řízení. „**Jsem přesvědčen, že se nám podaří s Ministerstvem dopravy ČR dohodnout další výkony v dálkové dopravě budou zadány napřímo Českým drahám,**“ uvedl a dodal, že by České dráhy měly dostat čas, aby se transformovaly a připravily na konkurenci v rámci EU, která nastane v roce 2033, kdy se železniční trh otevře úplně.

Následovalo množství dotazů a připomínek od členů podnikového výboru. Například František Vopátek poznamenal, že se v provozu hovoří o tom, že pracovníci ZAP přejdou pod depa a osobní pokladní přejdou pod SŽDC. Oficiální rozhodnutí však zaměstnanci dosud neznají. „**Máme 1600 pokladních, naprostá většina krajů po nás pokladní nechce, do budoucna bude neúnosné je všechny udržet,**“ řekl Ing. Kupec a dodal, že jeho záměrem je, aby zaměstnanci osobních pokladen přešli pod obchod a vlakové čtyři pod provoz vlakové dopravy. Na koncepci bude pracovat tým lidí a výsledek pak bude konzultovat s odbory. Jiří Miklas se zajímal o řešení ztráty zaměstnanců v regionech, kde České dráhy přijdou o provozování dopravy. „**Nemáme důvod kohokoli propouštět, bude se to řešit případ od případu,**“ řekl Ing. Kupec. „**Bojujeme o každého zaměstnance, nabízíme jim další uplatnění, benefity a jízdní výhody,**“ dodal k tomu JUDr. Ivo Veselý.

Hostem části jednání byl i předseda OSZ Mgr. Martin Malý. Hovořil mimo jiné o tom, že do vznikající nové důchodové komise byl za Asociaci samostatných odborů nominován MUDr. Martin Engel, šéf lékařských odborů, a jako jeho konzultant byl určen Ing. Miroslav Jára, odborný poradce OSZ. Dále hovořil o tom, že bude na tripartitě znovu projednávána problematika novelizace zákoníku práce. „**Za ASO jsme požádali o svolání předsednictva tripartity k problematice novelizace zákoníku práce za tím účelem, aby bylo garantováno, že do dalšího projednávání na tripartitě budou v této fázi zařazeny pouze ty návrhy změn zákoníku práce, které jsou nutné z důvodů povinné transpozice evropské legislativy,**“ řekl Mgr. Malý.

Předseda OSZ rovněž informoval o probíhající soudní sporu s bývalým předsedou OSZ Ing. Jaromírem Duškem a seznámil členy podnikového výboru s textem, kterým OSZ nabízí Ing. Duškovi smír a ukončení sporu.

-red-



Nedaleko železniční stanice Ješetice razí zhotovitelská firma OHL ŽS nový tunel pod vrchem Deboreč. Ražba 660 metrů dlouhého dvoukolejného tunelu začala ve směru od výjezdového pražského portálu. Stavba byla slavnostně zahájena ve čtvrtek 13. prosince 2018, proražení tunelu je naplánováno na červenec příštího roku. Snímek Michael Mareš

Na čtvrtém koridoru poblíž Ješetic se razí nový tunel Deboreč

SŽDC společně se zhotovitelkou firmou OHL ŽS ve čtvrtek 13. prosince 2018 slavnostně zahájila ražbu 660 metrů dlouhého tunelu Deboreč poblíž Ješetic. Je to kratší ze dvou tunelů, které budou mezi zastávkami Sudoměřice u Tábora a Votice součástí nového úseku čtvrtého železničního koridoru. Ražba dvoukolejného tunelu začala od výjezdového pražského portálu (směrem na Heřmaničky), proražení tunelu včetně primárního ostění se předpokládá v červenci příštího roku.

Modernizace trati Sudoměřice – Votice je jednou z posledních částí souboru staveb na čtvrtém tranzitním koridoru, který spojuje Německo a Rakousko přes Děčín, Prahu a České Budějovice. Na dosud jednokolejném úseku přibude druhá kolej, dva tunely a také nová železniční stanice Červený Újezd. Stavební práce by měly být dokončeny v lednu 2022. Rychlost vlaků ve výše uvedeném úseku se zvýší na 160 km/h (nyní 100 km/h) a železniční trať se díky dvěma novým tunelům zkrátí o více než dva kilometry (z 19 190 m na 17 000 m, tedy konkrétně o 2190 m).

Nová trať z velké části vybočí ze své stávající stopy, vzniknou na ní dva tunely (840 m dlouhý tunel Mezno a 660 metrů dlouhý tunel Deboreč) a dosavadní tři železniční stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky nahradí stanice jediná s názvem Červený Újezd, kterou doplní pět nových zastávek: Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice a Heřmaničky. V hlubokém údolí mezi zastávkami Ješetice a Heřmaničky pak stavbař vybudují tři dlouhé mostní estakády, z nichž nejdelší dosáhne délky 244 metrů. Tunel pod vrchem Deboreč je ražen tzv. Novou rakouskou

tunelovací metodou, která spočívá v mechanickém rozpojování horniny (ve střední části tunelu budou využívány i trhací práce); celková délka ražené části tunelu je 562 metrů, délka hloubených částí u obou portálů pak dohromady 98 metrů. Zhotovitelem stavby je společnost OHL ŽS, která realizovala i předešlý úsek z Tábora do Sudoměřice se Sudoměřickým tunelem.

Celkové investiční náklady akce s názvem Modernizace trati Sudoměřice u Tábora – Votice činí bez DPH přes 7 miliard korun. Žádost o spolufinancování tohoto projektu v rámci Operačního programu Doprava 2014–2020 z Fondu soudržnosti Evropské unie byla předložena na konci roku 2017 a v případě jejího schválení může příspěvek EU činit až více než 5 miliard korun. Národní financování zajišťuje SFDI. Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Za poslední rok se v rámci SŽDC navýšil počet pojištěnců ZPMV 211 o téměř deset procent.“

Hovoříme s **Bc. PETREM TOMANEM, BA (Hons),** členem správní rady ZPMV

Přesně před rokem jsme se spolu bavili na téma výhodnosti pojištění („Pojištěnci ZPMV mají možnost čerpat navíc finanční prostředky na procedury v rámci kondičních pobytů, a to až do výše 1500 Kč na zaměstnance.“) **U ZPMV. Co se za dobu jednoho roku změnilo? Je stále výhodné být pojištěncem Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra?**

Výhodnost pojištění u ZPMV (211) je ještě větší, protože se mi, budu-li mluvit za zaměstnance všech tří velkých podniků (SŽDC, ČD, ČD Cargo), podařilo nasmlouvat daleko více peněz, než v loňském roce. Příspěvek 1500 Kč na KOP bude i letos, zároveň ale bude i víc čtyřdenních pobytů, takzvaných „malých KOPek“, a to jak u SŽDC, tak nově i u Českých drah. Připomínám, že právě teď je vhodná doba pro změnu pojišťovny. Zdravotní pojišťovna může každý zmínit pouze jedenkrát za rok. Podle termínu, kdy o změnu požádá, se stane klientem nové pojišťovny buď k 1. červenci (pokud o přeregistraci požádá mezi 1. lednem až 31. březnem) nebo k 1. lednu (pokud o přeregistraci požádá mezi 1. červencem až 30. zářím). Teď tedy nastala ideální doba pro to stát se pojištěncem ZPMV, známé 211.

Můžete jmenovat nějaké konkrétní výhody, proč být u ZPMV?

Těch výhod je celá řada, namátkou bych jmenoval podporu prevence: z fondu prevence ZPMV přispívá na očkování i preventivní vyšetření nehrázená z veřejného zdravotního pojištění. Vyšetření mohou být zaměřena na onkologické či civilizační nemoci. Při preventivních

vyšetřeních si můžete například nechat zkontrolovat známku, hladinu cukru v krvi, zda nejste náchylní k trombózám, zda vám nehrozí osteoporóza a podobně. ZPMV je první zdravotní pojišťovnou v ČR s ombudsmankou – ochránkyní práv klientů. A tak byl mohl pokračovat dál...

Jistě, jenže lidé jsou konzervativní, neradi něco mění. Mimochodem, jak je administrativně náročné pojišťovnu změnit? Co pro to musím udělat?

Je to úplně jednoduché. Na stránkách <https://www.zpmv.cz/pojistenci/jak-se-stat-pojistencem/> je přímo odkaz, kde se každý dozví, jak to udělat. O tom, že být pojištěncem ZPMV není špatné, svědčí i nárůst počtu pojištěnců. Za poslední rok se v rámci SŽDC navýšil počet pojištěnců o téměř deset procent, to asi o leccos svědčí. Asi to v pojišťovně děláme dobře a oni asi dobře vědí, jaké výhody mohou u ZPMV čerpat. Myslím si, že pomohlo i to, že viděli, jak funguje komunikace mezi mnou, jako zástupcem zaměstnanců ve správní radě ZPMV, a pojištění.

Kolik ze zaměstnanců SŽDC, ČD a ČD Cargo je aktuálně pojištěno u ZPMV?

U SŽDC je z celkového počtu zaměstnanců (cca 17 000) u ZPMV něco přes devět tisíc (9088), u Českých drah kolem šesti tisíc (6002) ze zhruba patnácti tisíc zaměstnanců a u společnosti ČD Cargo necelé tři tisíce (2700 z cca 7000 zaměstnanců), takže lze říct, že zhruba padesát procent zaměstnanců z každého podniku je pojištěno u ZPMV.



Co můžete jako člen správní rady ZPMV pojištěncům slíbit?

Především poctivou práci, aby všechny ty výhody, které mohou mít, skutečně měli. A také mohu slíbit, že pokud se na mě někdo s nějakým problémem obrátí, že ten problém bude řešen a vyřešen.

Dodejme, že k tomu účelu je zřízena e-mailová adresa 211@osvsetaty.cz, jejímž prostřednictvím se na vás mohou lidé obracet s dotazy týkajícími se ZPMV. Mohou se touto cestou na vás obracet s prosbou o radu i ti, kteří si nevědí rady se změnou pojišťovny?

(Pokračování na straně 2)

Nespokojenost s úrovní mezd ve společnosti ČD Cargo, zejména v opravárenství, je velká!

Semináře k uzavřené PKS ČD Cargo, a. s., 2019–2020 skončily. Od 17. ledna do 12. února pořádalo OSZ ve spolupráci se zástupci zaměstnavatele na šesti místech semináře ke kolektivní smlouvě – celkem tři jednodenní (pro PJ) a tři dvoudenní (pro PJ a SOKV).

Poslední seminář k PKS se uskutečnil v úterý 12. 2. 2019 v SOKV v Českých Budějovicích. „**Chtěl bych především poděkovat organizátorům za přípravu školení a vytvoření záze-
mí. Za sebe mohu říct, že zaměstnavatel měl prezentaci výborně připravenou a směřoval školení zejména k bodům, které jsou nové a měly i detailní řešení, jak se vypořádávat s úskalími kolektivní smlouvy,**“ uvedl předseda Podnikového výboru OSZ ČD Cargo Radek Nekola bezprostředně po skončení posledního semináře. Radek Nekola především ocenil možnost setkání se zaměstnanci – členy OSZ. „**Předmětem debaty bylo nejen kolektivní vyjednávání a nárůst mezd, ale samozřejmě i věci spojené s odměňováním. Obecně je nespokojenost s úrovní mezd velká, ale snažili jsme se lidem vysvětlit, v jakých ekonomických pozicích se pohybuje společnost a také to, že uzavřenou kolektivní smlouvou kolektivní vyjednávání na téma mzdové odměňování nekončí, je to dlouhodobý pro-**

ces,“ dodal Radek Nekola. Pro něj byla tato setkání přínosná. „**Cením si toho, že jsme měli bezprostřední reakci od těch zaměstnanců, kterých se to týká, a samozřejmě v letošním roce to byli hlavně zaměstnanci opravárenství. Tam to podfinancování skutečně je. Za pravdu nám dávají i personalistky, které samy říkají, že úroveň odměňování u této skupiny zaměstnanců je neadekvátní. Kdokoliv sem přichází se zájmem pracovat, tak záhy odchází z důvodu, že odměna nesplňuje jeho představy.**“ Obecně lze říct, že dotazy posluchačů měly podobný podtext a většinou se týkaly úrovně a výsledků kolektivního vyjednávání, ale hlavně budoucnosti sektoru opravárenství a naděje na změnu odměňování v tomto odvětví.

Naděje opravárenství na brzkou změnu odměňování paradoxně padly s uzavřenou kolektivní smlouvou. „**Nesplněná očekávání jsou hlavně v opravárenství,**“ přiznává Radek Nekola a opravářům aspoň dává naději. „**Už příští týden zasedneme znovu s nejvyšším vedením společnosti a budeme se snažit najít skutečný systém, který by vyzdvihl práci jednotlivců v opravárenství a adekvátní výše odměny.**“

Michael Mareš



Z hlediska četnosti dotazů bylo podle Radka Nekoly nejvíce školení v SOKV Ústí n. L.

„Za poslední rok se v rámci SŽDC navýšil počet pojištěnců ZPMV 211 o téměř deset procent.“

(Pokračování ze str. 1)

Samozřejmě. V minulém roce přišly na adresu 211@osvzetaty.cz stovky a stovky dotazů, které se týkaly jak přechodu mezi pojišťovny, tak i dalších výhod včetně čerpání příspěvku 1500 Kč na KOP. Všechno bylo včas a řádně zodpovězeno. Lidé se ale mohou obracet i na své zástupce z řad volených odborářů. Největší část dotazů se pochopitelně týkala příspěvku na ozdravné pobyty, na malé i na velké KOP, protože třeba v loňském roce mělo malé KOP jenom SŽDC. Hodně lidí z ČD a ČD Cargo se mě ptalo, proč oni to nemají, tak jsem jim musel vysvětlit, proč, a že v letošním roce už tuto možnost budou mít i zaměstnanci ČD, a věřím, že se to někdy povede i u ČD Cargo. Současně to bude znamenat, že tak jako zaměstnanci SŽDC užani zaměstnanci ČD nebudou muset s sebou vozit hotové peníze, ale bude to za ně dělat zaměstnavatel. Zaměstnanci ČD si dřív museli vzít s sebou 1500 Kč v hotovosti, zaplatit si procedury, až pak si museli dojít na pojišťovnu, kde jim to vyplátili...

Čtyřdenní KOPky byly předloňskou novinkou, jak se ujaly?

Co mám informace od SŽDC, tak ten zájem má stoupající tendenci. Lidé o to mají zájem a na malé KOPky jezdí, ale třeba ještě v loňském roce

bylo celkem sedm středisek, což bylo nepraktické. Nově jsme připravili čtyři střediska, aby dojezdová vzdálenost byla provšechny v podstatě stejná.

Na diskusním vřetatském fóru býváte napadán za to, že to určitě neděláte zadarmo...

Ono se toho napovídá... Lidé jsou závistiví a myslí si, co za to nemám. Ale já to nedělám pro sebe, ale pro naše členy. Navíc kromě práce ve ZPMV pracuji na polovině úvazek jako výpravčí, a napůl jsem uvolněný pro odborovou činnost, takže příspěvek z pojišťovny mi zhruba dorovnává to, co bych měl jako výpravčí. Samozřejmě, že pravidelně přispívám do Podpůrného fondu OSŽ.

A nějakou novinku na závěr?

S paní ředitelkou hotelu Skalka Emilií Duráčskou připravujeme pobytové balíčky pro účastníky malých KOPek, aby to nebylo jenom na čtyři dny, ale když jezdou na takovou vzdálenost na Slovensko, tak aby se jim ta cesta vyplatila. Budou si moci dokoupit dny navíc, které jim hotel Skalka nabídne za nižší cenu, se zlevněnými procedurami, protože někteří říkají, že Rajčecké Teplice jsou pro ně při tak krátkých pobytech nezajímavé.

Michael Mareš



K původní přijímací budově byla postupem času přistavěna administrativní budova a budova celnice (zcela vpravo).

NAVŠTÍVILI JSME

Horní Lideč

Horní Lideč je přechodová železniční stanice směrem na Slovensko na trati Hranice na Moravě – Púchov (SŽDC č. 280). Po roce 1993, kdy bylo někdejší Československo rozděleno na dva samostatné státy, zdě byla vybudována celnice, ta však sloužila jen do roku 2003, kdy byly v souvislosti se vstupem do EU zrušeny celní hranice. Od té doby je celnice bez využití, část kanceláří mají pronajaty některé menší soukromé společnosti.

Dopravní kancelář však žije čilým životem. Výpravčí zde mají na starosti nejen hlavní dvojkolejnou trať, ale také odbočku směrem do Bylnice. Ta byla uvedena do provozu v roce 1928, současně s úsekem trati Vsetín – Horní Lideč. Zbylá část hlavní trati směrem do slovenského Púchova byla dokončena až v roce 1937. Celá trať z Hranic na Moravě, jejíž výstavba byla zahájena v roce 1884, se tak dočkala svého dokončení (ve čtyřech stavebních etapách) až po účtyhodných 53 letech.

V současné době je v Horní Lideči zajištěna jízda vlaků za pomoci relového zabezpečovacího zařízení (RZZ). Díky ohřevu výměn zde zdejší výpravčí zvládají letošní na sniž bohatou zimu bez větších problémů. „Bez ohřevu by to bylo horší“, konstatuje jeden z zdejších výpravčích.

Na začátku února zde ležel více než metr sněhu, vlaky však jezdily bez výraznějšího zpoždění, pokud nepočítáme mimořádnosti, způsobené například neschopností lokomotiv. „Odklizení sněhu zde zajišťuje SŽDC, zpravidla za pomoci soukromých firem“, dodává výpravčí.

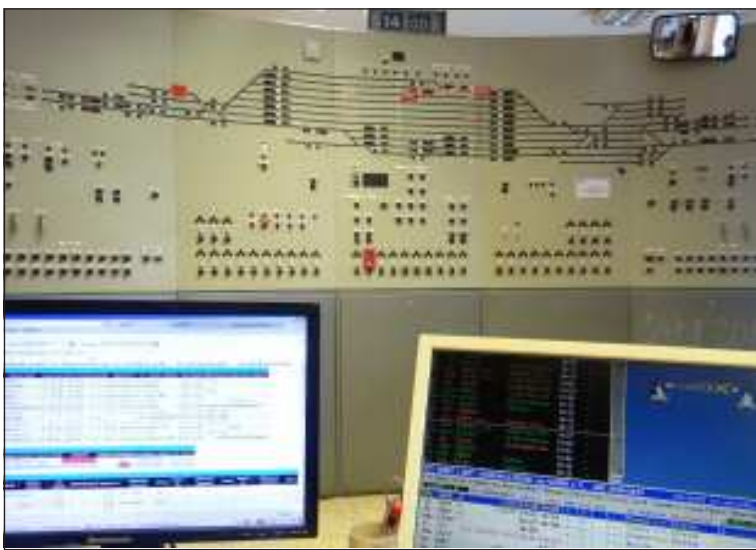
Kromě osobní dopravy jezdí přeshraniční přechod v Horní Lideči také nákladní vlaky, zpravidla s postrkem, někdy navíc s příprazí, neboť stou-

pání na zdejší trati dosahuje až 18 promile. Vrchol stoupání je ještě čtyři kilometry za Horní Lideč, v obci Střelná, kde také končí svoji jízdu osobní vlaky ČD ze Vsetína. „Ze zastávky Střelná se pak vracejí zpátky, osobní vlaky na Slovensko zajišťuje slovenská dopravní společnost (ZSSK), která jezdí mezi Horní Lideč a Púchovem“, přibližuje situaci v této pohraniční oblasti výpravčí. Za Střelnou (po projetí tunelu) následuje totiž již jízda do Púchova ještě sedm dalších zastávek. Pokud se týká obce Střelná, svého času zde cestující byli závislí pouze na vlakové dopravě, autobusová v té době do Střelny nejezděla.

Zdejší zaměstnanci jsou poněkud znepokojeni zprávou, že od příštího GVD (2019/2020) by zde osobní vlakovou dopravu měla zajišťovat soukromá železniční společnost Arriva. Rozhodlo o tom vedení Zlínského kraje. „Moc nadšení z toho nejsme, pokud se to uskuteční, bude to pro zdejší vlakové a lokomotivní čtyři znamenat úbytek výkonů“, vyjadřuje pohled na tuto věc výpravčí. Je sice pravdou, že jim budou nabídnuty náhradní výkony, nejistota nicméně přesto hlodá.

Pokud se týká vlakových čet, ty rychlíkové končí jízdu v Horní Lideči, kde je střídají slovenské kolegové. Osobní vlaky do Vsetína a na odbočku do Bylnice pak zajišťují české vlakové čtyři, na rameni Horní Lideč – Púchov pak jezdí vlakové čtyři slovenské. Lokomotivní čtyři však jezdí na rychlících v rámci recipročního ujednání až do Žiliny. Na odbočku do Bylnice se jezdí podle předpisu pro zjednodušenou dopravu (D3), dirigujejí dispečer má své sídlo v Bylnici.

Miroslav Čáslavský



Ovládací panel relového zabezpečovacího zařízení je doplněn moderní elektronikou.

ZE SVĚTA

Železniční nákladní přeprava ve Švýcarsku klesá

Dopravní výkonnost švýcarské železniční nákladní přepravy v roce 2017 proti předchozímu roku klesla o 7 %, když silniční nákladní přeprava o 1,5 % vzrostla. To vyplývá ze statistiky Švýcarského spolkového úřadu pro statistiku (BFS). Za hlavní příčinu BFS uvádí přerušování železniční trati na několik týdnů u stanice Rastatt. V roce 2017 byla výkonnost silnice a železnice 27,3 mld. tunokm. Podíl silnice na celkové dopravní výkonnosti činil 63 %. K poklesu v železnici došlo po 4 letech růstu.

Silný byl pokles u tranzitu o 8,3 %, což je zdůvodňováno uzavřením výše zmíněné trati u Rastattu, kde došlo k propadu trati nad nově budovaným tunelem a k přesunu zboží na lodní a silniční dopravu. Přerušování provozu mělo vliv i na tranzit po železnici přes Alpy, když zde bylo přepraveno jen 27,2 mil. tun zboží, což je pokles o 5,3 %.

Naopak silnice po 5 letech poklesu dosáhla s 11,7 mil. tun stejného výkonu jako v roce 2016. K poklesu přeprav proti roku 2016 došlo i přes Gotthard a to přesto, že nový základový tunel je v provozu od prosince 2016. Jednou z příčin je samozřejmě i to, že tento nový tunel

dosáhne své plné výkonnosti až bude v provozu nový základový tunel Ceneri.

Z Transportweb, 28. 11. 2018, zprac. –sh–

Švýcarská dráha láká německé strojvůdce

„Pracujte tam, kam jiní jezdí na dovolenou“, zní jedno z náborových hesel, jimiž se Švýcarská spolková dráha (SBB) snaží získat strojvůdce ze sousedního Německa, hlavně z jeho jižních regionů. „Budete jezdit po nejkrásnějších tratích Švýcarska“, hlásá další lákadlo SBB, která se takto snaží zaplnit asi 200 neobsazených míst náročného profesního strojevodoucího, pro něž nenachází dost vhodných adeptů ve vlastní zemi. Německé zájemce mají do práce pro SBB přivábí atrakcí platy, které jsou vyšší než ve Spolkové republice. Reklamní kampaň běží nejen na inzertních volných míst v jiho-německých médiích, ale i prostřednictvím sociálních sítí LinkedIn, Youtube, Facebook a Instagram, informoval německý deník Frankfurter Allgemeine Zeitung 6. února. Jan Hála

Kam ve vídeňském metru na toaletu?

Od letošního jara projdou toalety ve vídeň-

VŠIMLI JSME SI

● **CELKEM** po šest vikendů, od 19. ledna do 24. února 2019, probíhají výluky (vždy od sobotních 11.20 h do nedělních 14.30 h) na trati 220 v úseku Olbramovice – Chotoviny. Kromě toho na cestující čeká i dvanáct denních výluk ve vybraných pracovních dnech, a to vždy od 8.15 h do 15.30 h. Důvodem jsou práce ve skalním zářezu na heřmanickém zhlaví železniční stanice Votice. Po dobu výluky jsou všechny expresní vlaky a rychlíky v úseku Olbramovice – Chotoviny nahrazeny autobusy náhradní dopravy (ve stanici Chotoviny je možný výstup pouze z prvních tří vozů), expres 1545 Jižní expres je z důvodu výluky odřeknut a místo něj jede Ex 10145, ale s poznámkou, že pokud vlak Ex 10145 bude za úsekem s výlukou opožděn o deset a více minut, ve stanici České Budějovice nebude připoj na vlak Ex 1545. Cestující ze směru Praha, požadující ve stanici České Budějovice přestup na vlak Ex 1545, musí použít dřívější vlak R 715.



● **PIVO** v opravdu astronomických cenách od 62 korun v Praze nahlavním nádraží naprosto neodpovídá inflaci ani zvyšování platů. Ptám se, komu restaurace nahlavním nádraží slouží? Současná společnost si zadělává na obrovský problém. Bude společnost dvojnásobně, ale vzpomeňme na Únor 1948, protože elitářství vede k rozvratu společnosti a revolucím. Myslím, že je něco hodně špatně. Stav je z 30. ledna, ceny stoupají každým týdnem. Snímek Martin Kubík.



Slavnostní odhalení pamětní desky Transportu smrti

V pátek 25. ledna 2019 odpoledne byla na zdi budovy nádraží v Čerčanech slavnostně odhalena pamětní deska obětem Transportu smrti, který na konci druhé světové války projel čerčanskou železniční stanicí.

Na pamětní desce se symbolicky zkříženými kolejnicemi je napsáno: „Ve dnech 25. a 26. ledna 1945 projížděl obcí Čerčany vlak převážející za dvacetistupňových mrazů v otevřených vozech více než 2000 židovských mužů a žen z koncentračního tábora Osvětim do koncentračního tábora Mauthausen. V železniční stanici Čerčany se pět vězňů z tohoto transportu pokusilo o útěk. Stráže SS všech pět mužů zastřelily a těla zavražděných byla 27. ledna 1945 pohřbena na čerčanském hřbitově. Jména těchto obětí nejsou známa. Čest jejich památce.“

–mmč–

PŘEDSTAVUJEME

Ondřej Rozman: „Už jako dítě jsem toužil po tom stát se průvodčím.“

Ačkoliv Ondřej Rozman má jen vzdálené železničářské kořeny (jeho prastrýc pracoval jako výpravčí v Jeseníku), již od raného dětství ho přitahovala dráha a lidé na ní pracující. „Vlakem jsem jezdil z rodné Litovle za babičkou do Mladče a tam jsem se poprvé setkal s prací průvodčího. Od té doby jsem toužil pracovat jako on a ta touha mi vydržela až dodnes“, říká 17letý student železniční dopravní školy (VOŠ a SPŠ dopravní) v Praze v Masné ulici. Co



ho na této práci přitahovalo a přitahuje? „Je to práce s lidmi, setkávání se s nimi a možnost jim sloužit“, říká bez rozmyšlení Ondra. Ačkoliv v jeho třídě většina spolužáků touží spíš po tom stát se strojevodoucí, Ondřej vytváří v touze po průvodčím. „Až skončím školu, mám již od Českých drah zajištěno na pět let místo jako vlakvodoucí a již teď mám od ČD stipendium a také možnost využívat výhod cestování vlaky ČD na režijní jízdenku“, přibližuje možnosti studentů, zájemajících se o práci na ČD.

A jak probíhá vyučování na této škole? „Učíme se základy přepravy a seznamujeme se s předpisy s tím souvisejícími, baví mě také železniční zeměpis a logistika – máme výborné a zkušené učitele“, chválí své pedagogy. O vysoké škole zatím neuvažuje, protože má trochu

obavy z matematiky. „Ta mi moc nejde“, přiznává.

Ve volném čase se věnuje zase jen železnici, tvoří jízdní řady pro virtuální trať, má možnost využívat simulátoru a dalších počítačových možností, které práci na dráze přibližují v realitě. Využívá toho i na internetu, kde přestýden v Praze přebývá.

Pokud se týká současného stavu železnice, je Ondřej Rozman vcelku s její úrovní spokojen, věří však současně, že na ni přijdou další změny k lepšímu, ať již v otázce GVD (zejména přípoje), bezpečnosti (hlavně na přejezdech), či dalších možnostech postupující elektronizace. „Obrovskou výhodou je například možnost zakoupit si doma u počítače jízdenku se slevou a ještě k tomu získat zdarma místenku“, uvádí jeden z příkladů. Také modernizace železniční infrastruktury je podle jeho názoru více než nutná a věří, že vysokorychlostní tratě v naší republice nejsou časově příliš vzdálené. Podobného názoru je i většina jeho spolužáků.

Také na odbory má Ondřej Rozman již dnes vcelku vyhraněný pohled. „Uřčitě do nich vstupím hned, jak to bude možné, je to důležité, protože hájí zájmy zaměstnanců.“ Sledoval i nedávnou kampaň za zachování vlakových čet a plně souhlasí s tím, že vlakové čtyři nejsou na vlaku jen pro kontrolu jízdenek, ale také pro bezpečnost cestujících, jejich informovanost a pomoc v případě, kdy si nevědí rady.

Pokud se týká samotné práce vlakových čet, je Ondra spokojen. „Jezdím vlakem poměrně často a vždy se setkávám s ochotou, slušností a zájmem vlakových čet o cestující“, hodnotí jejich práci. „Pokud by na vlaku nebyl doprovod v dostatečném počtu, může vzniknout někdy i chaos“, vyjadřuje svůj názor na někdy uvažovanou redukci počtu členů vlakového personálu na vlacích. Ondřej Rozman má svůj názor i na otázku současné organizační rozříštění železnice. „Uřčitě bylo lepší, když byla dráha unitární, vše šlo podle mého názoru rychleji a bez zbytečného byrokracie. Od příštího roku budu mít jako student možnost praxe přímo na dráze a na to se moc těším“, dodává závěrem.

Miroslav Čáslavský

Obzor č. 7 – 14. 2. 1994

V článku „Generální ředitel v palbě otázek“ se Obzor věnuje otázkám a odpovědím, které zaznaly na jednání Ústředí OSŽ dne 1. února. Tohoto jednání se poprvé od svého nástupu do funkce zúčastnil generální ředitel Českých drah Ing. Emanuel Šíp a jeho nejbližší spolupracovníci z vedení ČD. Z mnoha otázek a odpovědí vybíráme alespoň některé. Například na otázku ekonomického dopadu transformace ŽOS (železniční opravny a strojírny) Ing. Šíp odpověděl, že není nutno šmahem privatizovat vše, a že by bylo pravděpodobně lepší „kdyby nějaká žoska zůstala u Českých drah“. Podle jeho slov však hlavním problémem je, že na opravárenství je málo peněz. Na otázku ohledně ztrátovosti nákladní dopravy zástupce vedení Českých drah uvedl, že se domnívá, že se jí během dvou, tří let podaří odstranit. Na dotaz, jaké jsou přínosy neelektřinického podnikání na ČD, Ing. Šíp řekl, že zatím vychází přínos v roce 1994 asi na 400 milionů Kč, avšak domnívá se, že vedle toho existuje ještě celá řada peněz, které plynou paralelně do kapes přednosti.

Obzor č. 8 – 21. 2. 1994

Dotazy a odpovědi z návštěvy generálního ředitele ČD Ing. Šípa na ústředí OSŽ pokračovaly i v čísle 8 (s dokončením v čísle 9). V diskusi se hodně hovořilo také o problematice dep.

Zástupce OSŽ uvedl mimo jiné, že podle jeho názoru sociální politika ČD není buď žádná, nebo je špatná, situace v resortu je znepokojivá a sociální napětí vzrůstá. „Obáváme se, že to bude mít vážné celospolečenské dopady“, řekl Václav Veselý z Břeclavi. Podle zástupců ČD bude do konce února předložena koncepce odvětví, včetně počtu lokomotivních dep, počtu služeben a rozdělení výkonů.

Odboráři se zajímali i o snižování počtu pracovníků v aparátu ČD. Podle Ing. Šípa za rok došlo ke snížení počtu úředníků cca o 800 lidí. „Mně se taky zdá tento štáb poněkud předlíněný a někdy mě zajímá, co ti lidé vlastně vůbec dělají. Podívám se na to znovu,“ řekl generální ředitel.

Celá strana osmistránkového čísla je věnována otázkám a odpovědím z Noční linky Obzoru a dokonce celé dvě strany jsou věnovány rozboru řízeného úpadku Trinidadských státních drah (železnice zde zanikla v roce 1968). „Zákon pohybu světového kapitálu a světového obchodu jsou neúprosné. Kapitál nemá soucit, svědomí, morálku v lidském smyslu slova. Jeho morálkou je zisk. Osudy malých zemí nikoho na světě nezajímají,“ píše se v závěru tohoto obsáhlého článku. „Žádná železnice není nesmrtelná a stačí pár let po jejím zrušení a ztratí se veškeré stopy po její bývalé existenci – včetně stop v myslích lidí,“ zaznívá zde na úplný závěr.

—ZS—

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Dopravní obslužnost a odstoupení společnosti od smlouvy

Podle zpráv z médií odstoupila v lednu společnost TDBus, která provozovala autobusovou dopravu v části Ústeckého kraje, od smlouvy s krajem. Svůj krok firma odvodnila tím, že náklady spojené s dopravou zásadně přesahují kompenzaci poskytovanou ze strany Ústeckého kraje. Společnost zajišťovala veřejnou autobusovou dopravu na Podbořansku, Vejprtsku a Lounsku – západ. Konkrétně došlo k ukončení provozu 33 autobusů, které denně obsluhovaly 467 spojů.

Jak má ministerstvo dopravy ošetřené smlouvy s dopravci na železnici, kteří převzou některé linky letos v prosinci, aby se podobná věc neopakovala?

Smlouvy v autobusové dopravě obsahovaly jinou dělbu rizik – například neobsahovaly valorizaci kompenzace s ohledem na růst mzdové hladiny, což bylo podstatným důvodem vzniklé situace. Smlouvy ministerstva dopravy s železničními dopravci takové valorizační mechanismy obsahují. Na základě toho jsme přesvědčeni, že k podobné situaci nedojde. Pokud k takové situaci dojde, unijní právo umožňuje zadání smlouvy o veřejných službách v tzv. mimořádné situaci, jejíž podstatou je, že hrozí přerušení služeb – v takovém případě je postup velmi zjednodušený, k uzavření smlouvy lze přistoupit bez prenotifikace a bez konání nabídkového řízení, v extrémních případech je možné uložit i vykonání veřejných služeb rozhodnutím příslušného úřadu. Lenka Rezková, vedoucí tiskového oddělení a tisková mluvčí, Ministerstvo dopravy ČR

pit bez prenotifikace a bez konání nabídkového řízení, v extrémních případech je možné uložit i vykonání veřejných služeb rozhodnutím příslušného úřadu. Lenka Rezková, vedoucí tiskového oddělení a tisková mluvčí, Ministerstvo dopravy ČR



Ilustrační snímek Michael Mareš

PORADNA BOZP

Chytni se za knoflík, nosí to štěstí

Přesně tohle mi říkal dědeček, když jsme potkávali pana Hromádku, příslušníka kriminického cechu, který měl přes rameno štětku a žebřík, byl celý umouněný a občas mi černým prstem sáhl na nos. Tenkrát jsem mu přisuzovala tajemné až nadpřirozené schopnosti, ale dnes je mi jasné, že kriminické štěstí souvisí spíše s teplem dobře fungujících kamen a také z určitého předpokladu, že vám kvůli zanesenému nebo špatně postavenému komínu nezačne doma hořet tam, kde nemá. Kdysi si komíny vymetal sám majitelé domů, vznik kriminické profese pak sahá někde do 16. století a souvisí s rozvojem stavitelství v období renesance. Byla to vždy profese velmi vážená, i z tohoto důvodu mají kriminici hrdost, cechy či sdružení, nezaměnitelně stejnojmenné, který se, až na pár drobných změn, udržel v této podobě po celá staletí a odbornou způsobilost, bez které nedostanou povolení k provozování živnosti. A taky razítko – bez něj zase nemůžete provozovat spalovací cesty ani vy ani váš zaměstnavatel.

Údržba spalovacích cest je důležitá jak z hlediska zdraví, tak i požární ochrany. Vymetáním komínu a kouřovodu se odstraňují usazené saze, které znesnadňují proudění zplodin od místa hoření do volné atmosféry. Saze jsou hořlavé a při jejich koncentraci mohou dojít i k výbuchu. Snižují také tepelnou účinnost zdroje, mají významný vliv na globální oteplování a zanášají

a ničí plíce – např. saze z dieselových motorů rozptýlené ve vzduchu jsou považovány za karcinogenní. Vzdálenosti hořlavých předmětů od spotřebiče udává návod výrobce, není-li k dispozici, lze za bezpečnou vzdálenost považovat 50–80 cm. V případě skladování hořlavých látek v půdních prostorách se za bezpečné považuje jejich umístění ve vzdálenosti nejméně 1 m od vnějšího povrchu komínového tělesa.

A teď k povinnostem. Vyhláška č. 34/2016 Sb., o čištění, kontrole a revizi spalovacích cest, stanovuje způsob a četnost prováděných kontrol a revizí. Kontrola (§ 2) spočívá ve vyčištění a posouzení, zda stav a provedení spalovací cesty odpovídá technickým a bezpečnostním požadavkům na její provoz. Revize (§ 3) spalovací cesty se provádí před uvedením do provozu, po stavebních úpravách komínu, změně paliva či zásadní změně druhu spotřebiče nebo při podezření na její porušení.

Špatně táhnoucí komín, rozpadlá kama nebo nevhodné stavební úpravy mohou zapříčinit hromadu lidského neštěstí – tedy pravý opak toho, co se o kriminících říká a chybějící zpráva o kontrole může udělat pořádnou díru v peněžence vám i zaměstnavateli (zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, § 76b–§ 79). Dana Žáková, oddělení BOZP OSŽ–Ú

Lhůty čištění a kontrol spalovacích cest						
Výkon připojeného spotřebiče paliv	Činnost	Druh paliva připojeného spotřebiče paliv				
		Pevné	Kapalné		Plynné	
		Celoroční provoz	Sezónní provoz	Celoroční provoz	Sezónní provoz	
do 50 kW včetně	Čištění	3x za rok	2x za rok	2x za rok	1x za rok	1x za rok
	Kontrola	1x za rok		1x za rok		1x za rok
nad 50 kW	Čištění a kontrola spalovací cesty	2x za rok		1x za rok		1x za rok

NÁZORY

Je rozdělení železnice to nejlepší, co nás mohlo potkat?

Ve druhém čísle Obzoru byl otištěn příspěvek M. Kubíka s názvem „Kocourkov na druhou pokračuje“, s reakcí ČD a SŽDC. Přiznávám, že mně to vyrazilo dech. Denně jsme přesvědčováni, jak rozdělení (spíše rozklad) železnice je to nejlepší, co nás mohlo potkat, včetně více dopravců, oddělení dopravní cesty od provozu atd. A nejen ministerstvo dopravy tvrdí, že je to vše ve prospěch cestujících, který z toho má výhody.

Asi mám hodně dlouhé vedení, ale já ty výhody nevidím, a to jezdím hodně často po celé republice veřejnou dopravou. Nevím, co je výhodného na tom, že po jakési reformě (údajně dle vzoru Velké Británie – proč ne třeba ze Švýcarska, když i vrbáci si štěbetají, že právě v té Británii je to jaksí nepovedené) si nemohu u pokladny ve stanici vyřídit na jednom místě cokoliv a pro jakéhokoliv dopravce. Musím zjišťovat, co kde lze a nelze a hledat stanice, kde lze a nelze a ještě plýtvat časem a penězi, abych tam dojel. Opravdu velká výhoda! Prostě, pokud někdo rozdělí železnici, pak by to cestující neměl na službách poznat (tedy mělo by nastat když už ne zlepšení, tak rozhodně ne zhoršení).

Praxe však ukazuje, že jde naopak o výrazné zhoršení služeb. SŽDC měla převzít vše za všechny dopravce, jinak to není k ničemu. Leda, že by všichni dopravci v každé stanici měli svou pokladnu pro vyřizování všeho, co si cestující přeje. Dost absurdní, že? Takže k čemu je nám taková reforma? Rovněž rady, že si to lze vyřídit po internetu, mobilu apod., jsou mírně řečeno absurdní. Znamená to mít příslušné zařízení, investovat do něho dost značné částky, spoléhat se na to, že nic není poruchové, naučit se s tím zacházet, mít vše nainstalováno atd. A to vše stojí čas a peníze a vůbec neberu argumenty, že to je normální a že to může mít každý. A za sebe

Vzpomínka na přednostu

8. února měl v kostele Nejsvětější Trojice na Dobříši pohřeb dlouholetý přednosta (náčelník) žst. Dobříš Jan Houska. Zeměl ve věku 85 let. V roce 1989 – před třiceti lety, kdy jsem podepsal manifest Několik vět a moje jméno i s funkcí výpravčí bylo hlášeno ve Svobodné Evropě, mě udal náčelníkovi Houskovi jeden snaživý soudruh. Pan Houska, který byl vždy čestný člověk, odpověděl: „Já štvavě vysíláčky neposlouchám a jak to, že je posloucháš ty, soudruhu? Za to ti udělují důtku.“ A byl klid. Listopad se již blížil.

Pohřbu se zúčastnilo plno lidí, avšak z vedení železnice již nikdo, on takové věci patrně nemá nikdo na starosti a po rozdělení složek a zbytku jejich torz se tomu ani není co dívat.

Martin Kubík

České dráhy v ČD–Telematika svůj podíl posílily

V Obzoru č. 3 ze dne 4. února 2019 se pod názvem ČD–Telematika objevil příspěvek autora podepsaný zkratkou –mk–, který se pozastavuje nad prodejem třicetiprocentního podílu Českých drah ve společnosti ČD–Telematika jedné z firem ze skupiny PPF Petra Kellnera. Skutečnost je ovšem zcela opačná. České dráhy svůj podíl ve firmě v poslední době naopak posílily.

Společnost ČD–Telematika vznikla v roce 1994 jako společný podnik tehdejší státní organizace České dráhy a několika dalších investorů včetně zahraničního partnera s cílem vybudovat a provozovat moderní optickou kabelovou síť podél železniční infrastruktury. Společnost ČD–Telematika úspěšně vybudovala a provozuje nejen onu optickou kabelovou síť, ale i další služby v oblasti ICT, kde patří k předním českým podnikům.

Za téměř 25 let činnosti společnosti ČD–Telematika nedošlo jen k rozvoji aktivit firmy, ale také ke změnám akcionářů společnosti. České dráhy během těchto změn posílily svůj vliv, když odkoupily podíl menšinových akcionářů tak, že v současnosti vlastní 70,96 % akcií. Pokud jde o v příspěvku zmiňovaný prodej podílu, je potřeba uvést, že společnost ze skupiny PPF nenabyla tento obchodní podíl od společnosti České dráhy, a.s., ale od jiného akcionáře společnosti ČD–Telematika.

Tiskové oddělení ČD, a. s.

Do žst. Hranice na Moravě v galoších!

V neděli 3. února jsem procházel podchodem žst. Hranice na Moravě a byla jsem zděšena: v létě se tam bude dát plavat, v zimě v mínus x stupních zase bruslit... Ale jak tam asi ve sférických projede maminka s kočárkem či invalida na vozíčku nebo o berlich??? Nechápu, jak se mohl koridor dát až takhle ošidit – v žst. Hranice na Moravě bylo dost kanceláří a jiných místností zrekonstruováno, tč. patrně zejí prázdnou – ansámbl je zrušen, zbytek nedělován do Přerova, ale cestujícím bylo cestování notně ošizeno!!! Hana Dostálová



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

se přiznám, že znám lepší způsoby, do čeho investovat peníze a čas. Ale na druhé straně od státu, kterému platím daně, požadují, abych si cestou na dopravní prostředek mohl v budově nádraží operativně a jednoduše vše vyřídit, bez zajištění x km do nějakého jiného místa.

Potvrzuje se, že lidé, kteří takové reformy a změny provádějí, praktický život příliš neznají. Neví, co lidem vyhovuje, a sami asi ani veřejnou dopravou moc nejedzí. Prioritní jsou něčím teorie nebo přímo ideologie. Ale od praktického života konkrétního občana je to hodně vzdáleno.

Nakonec o tom svědčí i nedávání tištěných celostátních jízdních rádu (logicky nesmysl). Na druhé straně je nutné se zastat Českých drah, které nadále se té role zhostí, i když letos to přehnal s neuvážením spojů vedených na objednávku státu i spojů turistických. Lze pochopit pohybnosti, ale přece jen se ČD mohly dohodnout

s dopravci, kraji apod., aby se na tom aspoň trochu finančně podíleli a vyšly vstříc tomu hlavnímu – spokojenému cestujícímu. Na závěr alespoň jedna dobrá zpráva. Jak vyplývá z reakce SŽDC, konečně se opět dočkáme celostátního tištěného celorepublikového jízdního rádu (to to ale trvalo – prostě jsme my, cestující, nějak zaostali a konzervativní). Jen bych byl rád, kdyby takový jízdní rádu měl znovu všechny potřebné informace, včetně ceníků dopravců, předplatních jízdenek, aspoň minimální přehled o přípojných autobusech a MHD aspoň v krajských městech. Ale třeba se také vrátit k tomu, na které straně je nástupiště, kde je na nádražích nějaká občerstvení, restaurace apod. Prostě pochopit, co vše cestující potřebuje a že ne každá má chuť neustále něco lovit v mobilu nebo v počítači (navíc, kdo to má sebou tahat?)

Ing. Antonín Minařík

Připomínky k dopravnímu konceptu na regionální trati 176 Chrást u Plzně – Radnice

V rámci výstavby třetího tranzitního koridoru došlo k přeložení části hlavní trati č. 170 v úseku Plzeň – Dobruška – Chrást u Plzně a traťový úsek Ejpovice – Chrást byl tak připojen k regionální trati do Radnic. V současné době je na zmiňované regionální trati SŽDC D3 176 Ejpovice – Radnice zaveden dvouhodinový takt Os vlaků v relaci Plzeň – Radnice ve špičkách pracovních dnů doplněn vloženými posilovými spoji. Terčem kritiky tu nyní je o necelých deseti minut delší zajižka přes Ejpovice, ačkoliv jízdné zůstalo ve stejné výši. Jenže také je potřeba obsluhovat obec Dyšínu nacházející se mezi Ejpovicemi a Chrástem (Od GVD 2018/2019 se změnil název této zastávky na Dyšín – Horomyšle, přičemž ode dne vyhlášení dojde ke zprovoznění nové vlakové zastávky blíže obci.)

Tuto trať jsem projížděl v létě a cestujícími zde bylo opravdu minimum. V té době se ještě cestovalo po staré trati. Ano, v úvatové dopravně D3 ve Stupně se projíždějí samovratné výhybky dost dlouho. Kromě výměny osvětlovacích stožárů JŽ za sklopné Abatec by zde bylo potřeba upravit, či redukovat výhybky tak, aby se průjezd vlaků trochu zrychlil. Za další je tu dost nevyhovující dopravní model, ve kterém se berenažřtel spádovost na krajské město Plzeň, i když na druhou stranu je jisté dobrou věcí existence pozdního večerního vlaku s příjezdem do Radnic krátce před půlnocí.

Přesto by chtělo zdejší koncept pozměnit vznikem regionální vlakové linky Nezvěstice – Mirošov – Rokycany – Radnice s vloženými posilovými vlaky Plzeň – Chrást u P. (Radnice) ve špičkách pracovních dnů, či ve dnech pracov-

ního klidu s tím, že by v žst. Ejpovice byly vytvořeny přípoje na Os a Sp vlaky linky Beroun – Rokycany – Plzeň, přitom večerní Os vlak Plzeň – Mirošov by klidně mohl zůstat zachován podle poptávky a počtu cestujících. Takový model si myslím, že by tu byl lepší a určitě by přilákal více cestujících směřujících do tamní vyhlášené rekreační oblasti, neboť většina z nich v letním období směřuje do Chrástu ze směru od Prahy. Cestuje sem zejména mnoho vodáků sjížděcí řeku Berounku z nedalekých Dolan, kde se nachází vyhlášený vodácký kemp. Za těchto podmínek by tu pak spíše byly regionovny nepostradatelné, zatímco dnes by na této trati bohatě postačoval sólo motorový vůz 809. Specifický způsob odbavování by potom bylo na místě zavést v celé lince (tedy i v úseku Rokycany – Příkosice). Ne všude se za každou cenu hodí taktová doprava, jež je vhodná na příměstské linky v okolí velkých aglomerací.

Tomáš Martínek



Regionální trať Chrást u Plzně – Radnice byla vybudována jako odbočka z České západní dráhy kvůli těžbě uhlí ve Stupně. Po ocelovém viaduktu o třech polích, jímž trať přechází údolí řeky Klavavy poblíž obce Chrást, projíždí MOs 17815 v relaci Radnice – Plzeň dne 30. 12. 2018. Pro tuto trať by jistě byl spíše vhodnější dopravní koncept spočívající ve vytvoření regionální vlakové linky Nezvěstice – Rokycany – Radnice s vloženými posilovými spoji v relaci Plzeň – Chrást (Radnice).

Dva trámce v Obzoru č. 1/2019 naznačují budoucnost

Vedoucí redaktor Obzoru ve svém titulním ilustračním snímku zobrazil nejen poezii zimní krajiny podél traťové koleje, ale i dva podélné trámce. Trámce poetické pojetí snímku umocňují a přibližují realitě, která na evropském železničním fóru sleduje nejen zvýšení bezpečnosti kolejové dopravy, ale i její hospodárnost.

I když v současné frekvenční pojmu je častější „evropský systém zabezpečení jízdy vlaků“ (ETCS) než „automatické vedení vlaků“ (AVV) či „automatický provoz vlaků“ (ATO), sledují železniční správy světa spolehlivý způsob přenosu informace z kolejistě na hnací vozidlo. U ETCS se bodový přenos informací zajišťuje pomocí „žlutých“ balíků v kolejišti a liniový přenos pomocí rádiové sítě GSM–R. Obdobně u ATO.

Evropské zájmové železniční tratě se vybavují systémem ETCS, který sice sjednocuje růz-

né vlakové zabezpečovací systémy, evropskému systému řízení železniční dopravy (ERTMS), avšak neřeší ekonomičnost jízdy vlaku. Tratě u nás jsou od 60. let minulého století vybavovány „liniovým vlakovým zabezpečováním“ (LVZ) domáčí produkce. Ten však nespĺňuje soubodé požadavky na ATO či AVV. Proto EU pro zájmové tratě a řízení provozu na nich vydala závazná nařízení k vývoji a realizaci ERTMS/ETCS.

Ilustrační snímek v Obzoru zobrazuje dva trámce uprostřed koleje. Jedná se o magnetický informační bod (MIB) sloužící k ulehčení práce strojvedoucího, neboť ETCS zajišťuje bezpečnost vlakové dopravy a MIB, jako součást AVV resp. ATO, pak zlepšuje pracovní podmínky pro činnost strojvedoucího s ekonomickým dopadem na jízdu vlaků (např. automatické brzdění do stanic a zastávek, automatické řízení průběhu jízdy s ohledem na dodržování GVD, lokální pomalé jízdy, předběžné uzavření přejezdu a minimalizace spotřeby trakční energie). Železniční agentura EU (ERA) vykonala řadu zkoušek s ATO. Ty u dálkových vlaků IC prokázaly snížení spotřeby energie až o 15 % a u regionálních vlaků dokonce až o 42 %. Ekonomičnost v jízde vlaku se potvrdila také na jedné trase pražského metra, kde byl instalován systém AVV společnosti AŽD Praha, s. r. o.

Před několika roky přišlo Sdružení průmyslu železničních zabezpečovacích zařízení (UNISIG) s koncepcí „ATO over ETCS“ (ATO nad ETCS). Je nutno zdůraznit, že ETCS je zabezpečovací systém a ATO systém pro automatické řízení vlakové dopravy. Oba systémy spolupracují a vzájemně si předávají informace.

Novinkou letošního roku má být první demonstrace systému ATO v provozu na známé švestkové dráze. Ivo Laníček



Dne 5.2 zachytil náš fotografický objektiv na trati č. 081 pod Pustým zámekem „Žraloka“ – „Bolka“ 844.025–7, mířícího z Rumburku do Děčína.

Kulatiny tratí 080 a 081

Tak trochu stranou pozornosti uplynulo letos v lednu již 150 let od chvíle, kdy byl zahájen železniční provoz na tratích Děčín – Rumburk (SZDC č. 081) a Česká Lípa – Jedlová (SZDC č. 080). Obě trati postavila společnost České severní dráhy a spojila tak pomocí železné dráhy do té doby tak trochu „odstrčené“ Šlukovsko. Důvody ke stavbě obou tratí byly dva. Především se jednalo o potřebu levné přepravy uhlí do Rumburku a okolí, které se sem do té doby dopravovalo povozy od Labe z Bad Schandau a po výstavbě železniční trati do saského Sebnitz se pak vozilo odsud. Druhým důvodem byla prohraná válka s Pruskem, kdy v kapitulacích podmínkách Rakousko-Uherska bylo stanoveno urychlené napojení rakouských drah na železniční síť Saska a Pruska. Provoz na obou větších byl zahájen dle 1. 1. 1869 a současně byla onoho dne zprovozněna i krátká trať z Rybníště do Vamsdorfu (SZDC č. 089). Dne 14. 7. 1872 pak byla uvedena do provozu i spojovací trať z České Lípy do Benešova nad Ploučnicí.

Na trati Děčín – Rumburk, za železniční za-

stávkou Horní Kamenice, se koleje noří do hlubokých lesů Lužických hor, kopírujíc tok říčky Kamenice (viz katastrofální povodeň v srpnu roku 2010). Ve stanicích Jedlová se poté spojují s koleji od České Lípy. V době parního provozu patřily mnohé tratěové úseky v Lužických horách k oblíbeným místům železničních fotografů. Dnes vládne na této trati převážně osobní provoz, leč rychlíky v relaci Ústí nad Labem – Liberec zde již dlouhé roky nejezdí. A setkat se zde s vlakem nákladním je velká vzácnost. Železniční provoz je v současné době plně v „režii“ „Žraloků“ řady 844 a „Regionov“ řady 814.

Několik kilometrů za železniční zastávkou Horní Kamenice se tyčí nad tratí a souběžnou silnicí 50 metrů vysoká skála – „Pustý zámek“ (405 m). S protilehlým „Břidličným vrchem“ (499 m) tvoří jedno zvláštní těleso, ve kterém si říčka Kamenice za dlouhá staletí vyhloubila hluboké kaňonovité údolí. Odlámaním kamene při stavbě silnice a železniční trati došlo k odhalení zvláštních sloupců, které dosahují výšky až 25 metrů a téměř metrového průměru. **A. K. Kýzl**

Švestková dráha ožije pravidelným provozem

Jak bylo uvedeno v periodiku „Ústecký kraj“, vydávaném Ústecským krajem, na koleje „Švestkové dráhy“ se vrátí celodenní provoz vlaků. Ústecký kraj podepsal smlouvu se společností AŽD Praha (majitelem trati) o návratu pravidelné osobní dopravy na tyto koleje, kopírující jižní svahy Českého středohoří. Od prosince 2019 tak budou mezi železničními stanicemi Most – Lovosice – Litoměřice pravidelně ve dvouhodinovém taktu „pendlovat“ modernizované nízkopodlažní jednotky Regiosprinter, které budou provedeny v „barvách“ společnosti Dopravy Ústeckého kraje. Mezi Litoměřicemi a stanicí Třebívlice bude provoz navíc posílen na hodinový interval. Ve vlacích bude platit tarif DÚK.



Na ilustračním snímku je zachycen na „Švestkové dráze“ u zastávky Libčevs Středohorský motoráček. Obrázek byl pořízen dne 27. 5. 2018.

Potéšitelné je zejména to, že uvedená smlouva byla uzavřena na deset let. Dle vyjádření generálního ředitele společnosti AŽD Praha, Ing. Zdeňka Chrdleho, bude obnova plného provozu pro společnost velkou výzvou. V průběhu letošního roku bude proto spuštěna informační a propagační kampaň s cílem dosáhnout návratu cestujících obecně a opět na koleje a do vlaků.

Pro obyvatelé četných vesniček, kolem nichž železná dráha prochází, bude obnova železničního provozu dozajista velkým přínosem a usnadněním jejich cest do zaměstnání, do školy, či za nákupy. Provoz na „Švestkové dráze“ i ve všedních dnech zajistí uvítají i četní turisté, kteří tak budou mít možnost vypravit se i v týdnu na oblíbené výlety za zdejšími mnohými kulturními i přírodními památkami. I v letošní sezóně se na zdejší koleje vrátí oblíbený Středohorský motoráček.

Připomeňme, že provoz vlaků mezi Mostem a Lovosicemi byl ukončen koncem roku 2007, kdy jej kraj přestal objednávat. Současný vlastník, společnost AŽD Praha, do kolejí masivně

investuje s cílem vytvořit z nich moderní regionální trať, odpovídající potřebám 21. století. Díky tomu bude zde provoz na daleko vyšší úrovni, nežli před dvanácti lety. **A. K. Kýzl**

Praha–Zbraslav s úsekovým dozorcem výhybek

Po revitalizaci dolní Modřanky v úseku Praha–Braník–Vrané nad Vltavou zavedení dálkového řízení z Vraného byla zrušena místní dopravní služba výpravčích v žst. Praha–Braník, Praha–Modřany a Praha–Zbraslav. Jediný provozní pracovník v tomto úseku zůstal „dozorce výhybek úseku Praha Braník až Dolní Břežany – Jarov“ se sídlem v dopravní kanceláři Zbraslav. Podle harmonogramu náplně práce se dozorcem přemísťuje mezi zastávkami a stanicemi, kde má na starost mazání výměn (Braník, Modřany, Zbraslav) či údržbu a kontrolu vývšek a jízdních řádů SŽDC. „Největší práci mám s mazáním výměn v žst.



Dozorce výhybek SŽDC úseku Praha Braník – Dolní Břežany Jarov Bohumil Petřík je legendou Modřanky. Na snímku z 8. 2. před dopravní kanceláří Praha-Zbraslav.

Praha–Modřany, kde je rozsáhlé kolejiště.“ podotýká dozorce Bohumil Petřík, který na železnici slouží 36. rokem.

Nastupoval za zlatých časů železnice v žst. Praha–Modřany, kde zažil cukrovarské kampaně a obsluhu několika vleček – např. Orionky, Komořan či cukrováru. Všechny vlečky až na Komořany byly zrušeny a vytrhány. Vlečku do Komořan nechal vlastník zavit náletových dřevin, ale stejně se na vlečku od té doby (jaro 2018) jezdit nezačalo. To mi potvrdí i výpravčí DZ ve Vraném nad Vltavou.

Za mé návštěvy bylo v žst. Praha–Zbraslav přistaveno k nakládce dřeva a rozloženo osm vozů do Plané u Mariánských Lázní. **Martin Kubík**

V Ostrově nad Ohří bývaly kdysi dvě vlakové zastávky

Železniční zastávka Ostrov, dříve Schlackenwerth P. H. (v km 2,0), bývala druhou zastávkou na dnes již neexistující trati z Ostrova do Jáchymova. Na trať se vjíždělo úvratí z tratě 140, přibližně v místech remízy Správy trať Karlovy Vary, Traťového okrsku Ostrov nad Ohří, pod který dnes spadá hlavní trať v úseku Klášterec nad Ohří (mimo) – Háječek (mimo).

V dobách Rakousko-Uherska se v objektu zastávky nacházela kancelář železničního zřízení, čekárna pro cestující a toaleta pro veřejnost. Po ukončení osobní dopravy v roce 1957 však zastávka ztratila svůj význam a začala chátrat. V roce 2017 byla budova zastávky rekonstruována a přestavěna na cyklistické odpočívadlo, dokonce zde byla obnovena i kancelář železničního zřízení s figurínou v dobové uniformě. Opětovné otevření zastávky (provoz na trati z Ostrova do Jáchymova byl slavnostně zahájen 22. 12. 1896) proběhlo přesně po 121 letech – 22. prosince 2017. Nyní je na tělese bývalé dráhy z Ostrova do Jáchymova cyklostezka. Se sklonem až 52,6 to bývala nejstrmější adhezní trať s normálním rozchodem na území bývalého Československa.

Kromě ostrovské zastávky se na trati dochoval i nejkratší železniční tunel na území České republiky (proražen byl 14. října 1896) a původně i Československa, který je dlouhý 18,3 metru (nejkratší provozovaný jednokolejný tunel je Žlutický, který měří 25 metrů; úplně nejkratším tunelem pak Nelahozevský I s délkou 23,30 m).

Osobní doprava na trati z Ostrova do Jáchymova ale dlouho nevydržela, pro nerentabilitu byla zrušena 15. prosince 1934 a nahrazena autobusy ČSD. Znovuzavedena byla až za DR (Deutsche Reichsbahn) v r. 1941. V jízdním řádu byla vedena jako trať 166g.

Po druhé světové válce byla trať využívána pro nákladní dopravu, zejména pro zahájení těžby uranu na Jáchymovsku, k přepravě uranu na ostrovské nádraží. Po ukončení těžby této suroviny byla dráha v roce 1957 definitivně zrušena a částečně snesena. Část trati (z Ostrova do Horního Žďáru) však i nadále sloužila jako vlečka do průmyslového areálu Škoda Ostrov, kde se od roku 1960 vyráběly trolejbusy. Vlečka definitivně ukončila provoz se zánikem podniku Škoda Ostrov v roce 2004, v roce 2009 došlo ke snesení železničního svršku a později k přestavbě na cyklostezku, která z větší části vede po tělese bývalé trati z Ostrova do Jáchymova.

O Ostrovu se říká, že je vstupní branou do Krušných hor. Ostrov má skutečně co nabídnout. Návštěvníci mohou například při procházkách v historickém centru, jež bylo vyhlášeno Městskou památkovou zónou (zámecký areál s Palácem princů, Letohrádkem a parkem, který byl kdysi označován za osmý div světa), nahlédnout do jeho dávné historie, uchatnaté jsou i církevní stavby Posvátného okrsku s piaristickou kolejí, Staré náměstí se Starou radnicí, či kostel sv. Michaela. Za zmínku stojí i SORELA (socialistický realismus v architektuře). Město Ostrov svým historickým vývojem neodmyslitelně náleží k dějinám rudného Krušnohoří. Proto byl Ostrov po

vzniku národního podniku Jáchymovské doly zvolen jako zázemí pro uranové hornictví. Ostrov se tak opět stal centrem rozsáhlé důlní těžby uranové rudy, a to jak v oblasti Krušnohoří (Jáchymov), tak i Slavkovského lesa (Horní Slavkov). Rozvoj průmyslu v Ostrově ostatně umožnila železnice, konkrétně Buštěhradská dráha, která spojovala Krušné hory s Prahou.

Také žst. Ostrov nad Ohří (trať 140) je nyní pěkně opravená, i když výpravčí už zde od roku 2006 neslouží; v souvislosti s dokončením akce „KAVKA“ (elektrizace trati Karlovy Vary – Kadaň) bylo na trati do Kadaň zavedeno dálkové řízení (JOP) ze žst. Karlovy Vary. Kromě osobní pokladny ČD jsou v první patře výpravní budovy žst. Ostrov nad Ohří ještě „zabezpečovací“. V Ostrově n. O. je nyní v provozu jediná vlečka (Papos), ale dříve jich zde bývalo více. Kromě asi nejznámější Škoda/Ferona to byla především vlečka ZRUP (Základny pro rozvoj uranového průmyslu) a vlečka do teplárny.

Za zmínku stojí také snaha města Ostrov o změnu názvu stanice na Ostrov (tedy bez příjmení „nad Ohří“); dříve se tak stanice jmenovala. Bylo jim však oponováno, že Ostrov je v síti více (Ostrov nad Oslavou, Ostrov u Tochovic), takže se musí odlišit. Ale příznivci přejmenování logicky argumentují: co třeba Jeseník a Jeseník nad Odrou? **Michael Mareš**



Železniční zastávka Ostrov, dříve Schlackenwerth P. H.

Moudrost pro tento den

„Zemi jsme nezdědili od předků; půjčujeme si ji od našich dětí.“

John Robbins, americký spisovatel, nar. 1947



Zbytek původní tratě do Jáchymova, vlevo žst. Ostrov n. O.

V úterý 12. února 2019 ve věku 62 let zemřel náhle

Bc. Ivan Marinka,

v letech 1997 až 2001 tajemník odvětví dopravy a přepravy OSŽ. Na pozici tajemníka tehdy v říjnu 1997 nahradil Mojžíra Bakaláře. „Ivan byl zvláštní, ale určitě férový člověk, který zastával pravidla fair play, byl výraznou osobností OSŽ,“ vzpomíná na Ivana Marinku současní funkcionáři svazu, jako na nenahraditelného pak na něj vzpomínají ti, kteří s ním organizovali stávku na železnici vyhlášenou OSŽ o půlnoci z 3. na 4. února 1997, která nakonec trvala pět dní.

Ivan Marinka dlouhá léta pracoval jako dispečer, později jako manažer EC/IC vlaků, naposledy před odchodem do předčasného důchodu pracoval v SŽDC jako přednosta Provozního obvodu Beroun. Na začátku devadesátých let působil ve funkci neuvolněného předsedy ZV OSŽ OPR Praha, byl členem Ústředí OSŽ. Cest jeho památce! **–mmč–**



SPORT

Mistrovství republiky v běžeckém lyžování se zúčastnili příslušníci všech věkových kategorií

Hotel OSŽ Lesní chata v Kořenově přivítal na přelomu ledna a února účastníky Mistrovství republiky v běžeckém lyžování. Pořadatelem mistrovství, které se konalo ve Vysokém nad Jizerou, bylo OSŽ (Regionální sportovní komise Praha) ve spolupráci s ČD, ČD Cargo a SŽDC. První den (31. ledna) byl na pořadu štafetový závod dvojic a poté běh na 15 km (muži) a 10 km (ženy) volnou technikou. Následující den (1. února) bylo mistrovství ukončeno závody na 15 km (muži) a 10 km (ženy) klasickou technikou.

Závody probíhaly na tříkilometrovém okruhu na rozlehlých pláních zdejšího skiareálu Šachty, náročný kopcovitý terén byl kvalitně upraven. Novinkou letošního mistrovství bylo použití čipů, které usnadnily práci pořadatelům, z kvalitní orientaci závodníků v čase a zajistily přesné výsledky (druhý den však bohužel bylo poškozeno spojení při úpravě trati rolbou a rozhodovalo se klasicky – „ručně“). Závodů se zúčastnilo osm desítek závodníků a závodnic, kteří se na republikové přebory sjeli od Českého ústředí na České Budějovice. Nechyběli mezi nimi ani senioři, kteří se podobných závodů pravidelně zúčastňují, nehledě na svůj věk. „Jsme vděční

OSŽ a organizátorům těchto akcí, že na nás nezapomínají. Moc to pro nás znamená!“ svěřila se jedna z pravidelných účastnic mistrovství (nejen lyžařského, ale i cyklistického či běžeckého), Eva Pupalová z Brněnska.

Všichni závodníci dali do závodu všechny své síly, na stupně vítězů však mohli vystoupit jen ti nejlepší. V běhu mužů byli nejrychlejší Martin Vacek, Zbigniew Kawulok a Lubomír Čapek, mezi ženami nejvíce zazářila Barbora Muchová. První tři závodníci a závodnice v jednotlivých kategoriích obdrželi za své výkony od pořadatelů diplom a věcnou cenu. Závody proběhly bez mimořádností, nedošlo k žádnému zranění ani jiné rušivé události.

Při závěrečném společném hodnocení bylo ze strany závodníků vysloveno uznání pořadatelům (členům RSK OSŽ Praha) za přípravu a organizaci celého mistrovství. Pokud se vyskytly drobné nedostatky, byly pro pořadatele výzvou k jejich odstranění v dalších ročnících.

Podrobnosti o závodech a celkové výsledky jsou zveřejněny na webu OSŽ společně s bohatou fotografickou galerií, pořízenou jedním z pravidelných účastníků mistrovství Josefem Šustěrem. **Miroslav Čáslavský**



Na snímku hromadný start v závodě volným stylem na 15 km mužů a 10 km žen.

Zemřel vzácný člověk – železničář Jan Janků

Ve věku 97 let zemřel v Hanušovicích výjimečný člověk, někdejší vlakvedoucí ČSD a politický vězeň bývalého režimu Jan Janků. Ve svém životě se několikrát ocitnul na samém prahu jeho konce. V době komunistické hrůzovlády byl nejprve odsouzen k trestu smrti v procesu proti tzv. nepřátelům režimu (odmítnul převést svůj skautský oddíl pod křídla komunistické mládeže – ČSM), později málem zemřel ve vězení na Mírově. Přezít tuto dobu mu pomohla pouze jeho víra a naděje.

Celý život se věnoval práci s dětmi a ani po odchodu do důchodu nesložil ruce do klína. S jeho pomocí se podařilo (mimo jiné jeho aktivitu) „na zelené louce“ vybudovat dnešní Letní tábor Železničář v Potštejně, který je v majetku ZO OSŽ železniční stanice Olomouch I. n. Za své zásluhy o svobodný život a o rozvoj demokracie, humanity a lidských práv byl v roce 2010 oceněn udělením státního vyznamenání – Řádu Tomáše Garrigua Masaryka. Pohřeb Jana Janků se konal 1. února 2019 v kapli Obětování Panny Marie v Hanušovicích. **Miroslav Čáslavský**



Miroslav Čáslavský