

Z aktuálních událostí

Ve čtvrtek 13. února 2020 byla ve společnosti ČD Cargo podepsána **Podniková kolektivní smlouva 2020/2021**. Odborové centrály se spolu se zaměstnavatelem dohodly na znění Kolektivní smlouvy a změně Katalogu zaměstnání s účinností od 1. 4. 2020. U zaměstnanců s tarifní mzdou dochází k měsíčnímu navýšení mezd cca o 1000–1500 Kč. Dále byla dohodnuta úprava výše podílu příspěvku zaměstnavatele na stravování a úprava výše stravného. Současně dochází k úpravě dalších souvisejících norem, např. čerpání prostředků z centrálního sociálního fondu.

Jednání **Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách** v Praze dne 12. 2. začalo návštěvou zástupců zaměstnavatele; odborářům se přišla představit nová ředitelka odboru 10 GR ČD Ing. Monika Horáková, kterou doprovázela Mgr. Martina Maričková z téhož odboru. Dalším hostem jednání byl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který informoval o důležitých událostech a jednáních posledních týdnů, především o schůzce na Úřadu vlády (4. 2. 2020) za účasti premiéra Andreje Babiše, pověřeného ministra dopravy Karla Havlíčka a generálního ředitele Českých drah, a s. Václava Nebeského (viz Obzor č. 4). Předseda PV Vladislav Vokoun poté zhodnotil průběh školení ke kolektivní smlouvě, která proběhla na šesti místech republiky za velkého zájmu ZO OSŽ (219 lidí), a seznámil členy PV s rozhodnutím o realizaci centrálních akcí BOZP.

Hlavním hostem jednání byl Bc. Václav Nebeský, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah, a s. „Postoupením více pravomocí krajům došlo k nevratným změnám. Tato situace není dlouhodobě udržitelná,“ řekl Bc. Nebeský a dále mimo jiné informoval o tom, že se v nejbližších dnech začne oficiálně budovat strategie Českých drah, a to „odshora“, poté se bude týkat i dceřiných společností. Hovořil o problémech v opravárenství a v nákupu vozidel a zmínil se také o možnosti rozšířit činnost ČD o provoz autobusů. Ujistil přítomné členy, že všechny kroky budou realizovány v úzké součinnosti se sociálními partnery.

Zasedání **Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ** se uskutečnilo v Praze 18. února za řízení předsedy RRS Kurta Mužíka. Při kontrole usnesení předseda RRS požádal o odložení termínu dlouhodobě nedořešeného úkolu – přístupu na webové stránky seniorů. Na problému se stále pracuje.

Místopředseda RRS Alois Malý informoval o přípravě Sportovních her seniorů, které pořádá Rada seniorů České republiky (RS ČR) v Mostě ve dnech 7. – 10. července.

Poté se ujal slova předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který je pravidelným hostem jednání RRS. Tentokrát seznámil členy RRS především s průběhem schůzky zástupců odborů na železnici s premiérem Andrejem Babišem, ministrem dopravy Karlem Havlíčkem a generálním ředitelem ČD Václavem Nebeským, uskutečněnou 4. února. „Všechny naše podněty byly přijaty pozitivně,“ konstatoval Mgr. Malý a dodal, že bylo dohodnuto opětovné zavedení pravidelných setkávání odborářů s ministrem dopravy.

Dalším hostem jednání byl vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ Ing. Ondřej Šmehlík, který byl přizván především proto, aby spolu se členy RRS doladil podmínky IV. sportovních her seniorů, které OSŽ organizuje ve dnech 25. – 27. srpna 2020 v Rajecých Teplicích.

Dne 19. 2. se v Praze ke svému pravidelnému jednání sešlo **Ústředí OSŽ**. Na únorové

zasedání bývají pravidelně zařazovány informace o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ (více v tomto čísle na str. 2). Zpráva o činnosti oddělení BOZP v roce 2019 a informace o organizování sportovních a kulturních akcí železničářů v roce 2020.

V rámci informací ze zásadních jednání referovali místopředsedové OSŽ Vladislav Vokoun, Radek Nekola, Petr Štěpánek a Renata Dousková o aktualitách v ČD, ČD Cargo, Správě železnic a v nezávislých organizacích.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý se vyjádřil mimo jiné k rozpočtování prostředků z C-FKSP na pořádání kulturních a sportovních akcí. „Paragrafy o zákazu diskriminace, kterými argumentuje ADP (Aliance drážního provozu), jsou naopak právě na naší straně. Je skoro až komické, když odborová centrála, která v posledních letech čerpá z C-FKSP na pořádání těchto akcí na hlavu výrazně více než OSŽ, hovoří o tom, že při čerpání C-FKSP nějak diskriminována. Diskriminováno je naopak OSŽ!“ shrnul Martin Malý.

V závěru informací ze zásadních jednání informoval Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, o zasedání představenstva ASO. Závěr pak patřil organizačním záležitostem (Ústředí OSŽ schválilo žádost o prodej nemovitosti ZO OSŽ ČD Depa kolejových vozidel Děčín) a bodu Různé.

Jednání **Podnikového výboru (PV) OSŽ SZDC** začalo 20. 2. v sídle svazu v pražských Vysokanech informacemi od zaměstnavatele. Ředitel personálního odboru GR Správy železnic Ing. Pavel Koucký nejprve informoval o I. změně Rámcových zásad FKSP a zásad C-FKSP v souvislosti s novou vyhláškou č. 114, zmínil se v této souvislosti o tom, že nedošlo k dohodě nad plánem akcí z C-FKSP, který předložily odborové centrály (OC) na letošní rok (Zástupci OSŽ požadují, aby do budoucna měla každá OC limit pro čerpání prostředků z C-FKSP, odborová centrála ADP ale toto řešení odmítá), mluvil také o chystaných organizačních změnách u Správy železnic k 1. 4. 2020 (konkrétně jde o sloučení SZG, transformaci TÚDC, zánik SŽE a centralizaci ekonomiky); režim hromadného propouštění Pavel Koucký ale nepotvrdil, ani nevyvrátil, bude to na programu jednání OC se zaměstnavatelem 28. 2. 2020.

Velká diskuse se rozproukla kolem nedohody nad plánem akcí na rok 2020. OSŽ požaduje, aby prostředky z C-FKSP byly podílovány přiměřeně k počtu zastupovaných členů, což vzbudilo velký rozruch u většiny odborových centrál. A také se hodně diskutovalo o limitní částce na pobytový den (500/300 Kč) při čerpání dotace na rekreaci. OSŽ je pro zrušení těchto limitů (na pobytový den) při vědomí mírného navýšení výdajů z C-FKSP.

Závěrem svého vystoupení tlumočil Pavel Koucký prostřednictvím Podnikového výboru OSŽ SZDC poděkování zaměstnancům Správy železnic za mimořádné nasazení při bouři Sabina.

V rámci informací ze zásadních jednání referoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý o jednání s premiérem, Petr Štěpánek přečetl vyjádření výkonného výboru ADP k rozhodnutí OSŽ k limitu pro čerpání prostředků z C-FKSP a informoval o společném jednání odborových centrál. Vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení JUDr. Petr Večeř informoval mimo jiné o pilotním projektu OSŽ „Právní poradenství/pomoc v občanském (soukromém) životě“, který probíhá od 1. ledna 2020, a oblastní inspektor BOZP Jaroslav Leština připomněl, že začaly prověrky BOZP.

Více na www.osz.org. -red-



Kouzlo přímých vlaků z Prahy do Třeboně je teď na nějaký čas pryč. Kvůli výluce na koridoru musí cestující až do 27. 3. mezi Olbramovicemi a Chotovinami používat autobusy. Na snímku Michaela Mareše rychlík 715 „Lužnice“ z Prahy do Českých Velenic v zastávce Třeboň lázně.

Diskriminace, nerovné zacházení? Kde je pravda?

Komentář a upřesnění k vyjádření odborové organizace ADP, která na svých stránkách zveřejnila postupy při pořádání akcí z C-FKSP, jejich argumentaci a odůvodňování čerpání prostředků z C-FKSP a přiděl jednotlivým odborovým organizacím.

Jsem si plně vědomí a respektuji, že čerpání finančních prostředků je určeno pro všechny zaměstnance Správy železnic, státní organizace, a veškeré akce pro ně zajišťujeme a organizujeme ve spolupráci se zaměstnavatelem bez rozdílu odborové nebo neodborové příslušnosti. Přestože podle zákona práce § 286 odst. 6) nejsilnější odborová organizace zastupuje v pracovněprávních vztazích odborové neorganizované, na jednání 30. 1. jsme již vstřícně navrhovali možnost rozdělit přiděly pro tuto skupinu poměrově mezi ostatní OC.

Musíme ale vysvětlit některé souvislosti, které ADP na svých stránkách neuvádí. Zde je uveden přehled čerpání finančních prostředků jednotlivých odborových organizací na hlavu v roce 2019, seřazený dle výše příspěvku.

Čerpání C-FKSP na jednoho svého člena: 1. místo: FZ ČR 32 940 Kč, 2. místo: UZZ 15 205 Kč, 3. místo: FV 12 370 Kč, 4. místo: FS ČR 10 833 Kč, 5. místo: DUO 8894 Kč, 6. místo: ADP 3910 Kč, 7. místo: SOSaD 3419 Kč, 8. místo: FVČ 3379 Kč.

Požadavek na vyšší částku z FKSP u ADP vychází také z nárůstu členské základny, který v současnosti je o více než 14 % vyšší než v roce 2019. Zdroj: webové stránky ADP

ADP navíc chybně rozpočítává přiděly roku 2019, který podělí počtem členů na konci roku 2019, nikoliv počtem členů uvedených při schvalování rozpočtu na rok 2019. Dle našich výpočtů nesedí výše uvedená čísla ani u jiných OC.

Jak je známo, tak u Správy železnic, státní organizace, působí devět odborových organizací (OC) a ve výčtu, který zveřejnila odborová organizace ADP, chybí nejpobětější odborová organizace a to OSŽ, která u Správy železnic zastupuje téměř 11 000 zaměstnanců. Je nám jasné, proč ji ADP neuvádělo, protože z dostup-

ných rozborů předchozích let se drží OSŽ úspěšně na posledním, a to devátém místě, s částkou do 900,- Kč na jednoho zastupovaného člena každý rok. A nevíme, proč ADP argumentuje diskriminací a rovným zacházením.

ADP zjistilo, že přestřelilo a svým dopisem personálnímu řediteli a OSŽ ponižilo svůj původní návrh (jak samo uvádí o 20 %) o náborový zájezd „Za památkami Albánie“, kde požadovalo příspěvek na účastníka z C-FKSP ve výši 13 000 Kč.

Spolupřádáme, zajišťujeme a organizujeme akce pro všechny zaměstnance Správy železnic v oblasti sportovních a kulturních soutěží, mimo jiné obvodních, oblastních kol, MČR železničářských sportů, mezinárodních sportů USIC a Českého zemského svazu FISAIC.

Náš argument na přerozdělení C-FKSP na jednoho člena se nám zdá být daleko spravedlivější. Vždyť i samostatná ADP používá jako argument pro navýšení čerpané částky nárůst členské základny. **Vedení PV OSŽ SZDC, Petr Štěpánek, předseda PV**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Na první jarní den organizuje KČT ve spolupráci s naší Zubnickou museální železnicí pochod po zrušené trati z Velkého Března do Ústěku.“

Hovoříme s **PETREM TOMANEM**, správcem mostů (IŽD) u Správy železnic a členem výboru Zubnické museální železnice

Na diskusních fórech o železnici se mnozí informace o tom, že má spolek Zubnická museální železnice zájem na likvidaci Kozí dráhy (trať Děčín – Oldřichov u Duchcova). Co na to říkáte?

Tyto informace a fámy šíří lidé, kteří vůbec neví o chodu a pozadí Zubnické museální železnice (ZMŽ). Veškeré aktivity, týkající se prodloužení tratě do Lovečovic, jsou totiž realizovány výhradně na základě veřejné sbírky, finančních příspěvků od lidí, kteří nám fandí. Nevidím důvod, proč by na Kozí dráze nemohla vzniknout podobná občanská iniciativa – spolek, který by si založil transparentní účet, na nějž by sbíral peníze na znovuzprovoznění tratě. Členové ZMŽ také deset let bojovali o privatizaci dráhy a dodnes pracují na jejím uvedení do normového stavu. A stejným způsobem by se to dalo řešit i na Kozí dráze. Jinak fámy typu, že čekáme na to, až bude Kozí dráha zrušena a vyzískaný materiál se přenesou do Zubnic, se nezákládají na pravdě a ani to nepřipadá v úvahu. Materiál získáváme formou kampaně a od drobných sponzorů ze zrušených vleček a staveb. Navíc železniční svršek, který v Zubnicích máme, na Kozí dráze není, takže i kdyby se Kozí dráha zitra zrušila, tak z toho nemůžeme nic použít.

Také se nedají přehlédnout aktivity vašeho spolku, s nimiž je spojený i zvýšený zájem o členství v ZMŽ.

Ano, teď máme již 47 členů a další zájemci se

hlásí. Aby se mohli stát členy spolku, jsou první rok vedeni jako příznivci. Členy se stávají až po roce činnosti pro spolek. Výrazně ale vzrostl zájem u mládeže – jde o první přínos znovuoobnovené spolupráce s odbornou školou v Děčíně. Když jsem třeba před rokem chtěl na trati něco opravit, tak jsme museli počkat, až se sejdou minimálně tři lidi. Dneska díky Facebooku a aplikacím, jako jsou třeba WhatsApp, stačí zveřejnit výzvu a přijde jich i několikinasobek.

Kolikrát ročně organizujete brigády?

Co se týče velkých brigád, tak ty od září 2018 pořádáme pravidelně každou první neděli v měsíci (zatím poslední byla 1. března 2020), aby si na to lidé zvykli, aby měli na paměti, že se blíží konec měsíce a bude první víkend, kdy pojedou do Zubnic na brigádu. Na první brigády chodilo osm až dvanáct lidí, z toho většina byli noví členové spolku, kterým se líbí naše činnost a chodí pravidelně, a k nim se postupně přidali další a další lidé. Na brigádu 2. 2. 2020 přišlo 49 lidí.

Což je víc lidí, než kolik má spolek ZMŽ členů...

Ano, dorazili lidé doslova z celé republiky, ze Svitav, z Prahy, z Chomutova, dvěma klukům z Moravy jsme poskytli ubytování. Místa veřejných brigád postupně měníme, aby jejich náplní nebylo pouze vyřezávání křovin a náletových dřevin. Takže jedna z brigád byla na Ústěku, další v Lovečovicích, teď naposledy byla brigá-



da v Levině, kde chceme upravit nádraží k 45. výročí natáčení filmu Páni kluci, abychom se za něj nemuseli stydět, byť budova nádraží už je v soukromé vlastnictví. Prostě aby nádraží a jeho okolí vypadaly hezky. A také ve spolupráci s Klubem českých turistů (KČT) obnovujeme tradici turistických pochodů po naší zrušené trati. Letos na první jarní den, v sobotu 21. března 2020, organizuje KČT ve spolupráci se ZMŽ pochod po zrušené trati z Velkého Března do Ústěku. Srabude v 9 hodin v Ústěku na horním nádraží. Odtud se půjde pěšky přes kontrolní stanoviště a zajímavosti naší dráhy, tedy přes Levin do Lovečovic, z Lovečovic okolo našeho minimuzea do Zubnic, a ze Zubnic zajistíme kyvadlovou dopravu do Velkého Března na vlaky a autobusy. **(Pokračování na str. 2)**

Nejstarší výhybka slouží téměř 130 let



Nejstarší dosud používaná výhybka u Správy železnic je údajně v Praze na Smíchově, v obvodu traťového okrsku „Kloubová“ výhybka s otočným závažím na čepu, opatřená nápisem ZELTWEIG. 1891, je stále funkční, ale smí být pojižděna pouze malými traťovými mechanismy. Výhybka, které chybí návěsní těleso, má číslo 402. -mmč-

„Na první jarní den organizuje KČT ve spolupráci s naší Zubrnickou museální železniční pochod po zrušené trati z Velkého Března do Úštěku.“

(Pokračování ze str. 1)

Tímto všichni zveme. Půjde o zahájení turistické sezony Ústeckého kraje a chtěli bychom, aby byla účast vysoká a aby se z toho stala tradice.

Takže letos se půjde po dlouhé době poprvé?

V minulosti proběhlo několik pochodů, ale kvůli dlouhému jednání ohledně privatizace dráhy nebyly síly pokračovat v jejich organizování.

Takže od roku 2005 to bude letos poprvé. Došli jsme se s Klubem českých turistů, že to bude pod hlavičkou KČT a tím pádem to nebude pro náš spolek tak organizačně náročné. Propagaci zajistí KČT, ale tady akcí budeme samozřejmě propagovat i my. Nabízíme reklamní předměty spojené s tímto pochodem a naším cílem je ukázat veřejnosti naši expozici v Zubrnici a pokračování práci na prodloužení trati do Lovečovic. **Michael Mareš**



Budova železniční stanice Kouty nad Desnou slouží převážně jako útulek vlakových a lokomotivních čet.

NAVŠTÍVILI JSME

Kouty nad Desnou

Železniční stanice Kouty nad Desnou je koncovou stanicí na trati Šumperk – Velké Losiny – Kouty nad Desnou. Celá trať, která má jméno Železnice Desná, je ve vlastnictví Svazku obcí údolí Desné, kam přešla po katastrofálních povodních v roce 1997, kdy rozvodněná říčka Desná tuto trať téměř zničila. České dráhy (její tehdejší vlastníci) ji nehodlaly dále provozovat a o její záchranu se postaral výše zmíněný Svazek obcí. Postupem času byla opravená trať elektrizována a modernizována a od roku 2016 na ni opět provozují dopravu České dráhy, které vystydily tehdejšího soukromého provozovatele osobní dopavy Arriva Morava.

O údržbu trati a budov se stará společnost SART (Stavby a rekonstrukce trati) Šumperk. Natrati jezdí v pravidelných intervalech (převážně jednohodinových) elektrické jednotky Regio-Panther, střídané klasickými osobními soupravami s elektrickými lokomotivami řady 163. Protože Kouty nad Desnou jsou (podobně jako většina stanic na trati do Šumperka) neobsazené, provádějí obrat elektrických lokomotiv v Koutech nad Desnou vlakové čtyři ČD spolu se strojvedoucími. Provozní rameno osobních vlaků sahá až do Olomouce a u části vlaků až do Nezamyslic.

Za čistotu souprav je odpovědná brněnská společnost V-Trade, která má v Koutech nad Desnou svého pracovníka, který zde pracuje od začátku roku 2020. Ten sdílí společnou místnost s vlakovými četami, které zde v dohledných hodinách mají přerušenu směnu. A tento fakt (sdílení místnosti, resp. jako průchozí místnost) neсе část vlakových čet se zřejmou nelibostí, neboť postrádají určité soukromí, zaručované kolektivní smlouvou. „Ve společné místnosti trávíme u některých vlaků několikahodinovou přestávku, stanovenou turnusem, a před nástupem na další vlak bychom si potřebovali odpočinout. Chybí nám ale klid,“ říká jeden z vlakvedoucích. „Do konce loňského roku jsme zde byli sami, takže nebyl žádný problém. Copak by se nenašla pro pracovníky úklidu jiná místnost se zvláštním vchodem?“ dodává.

Popsaným stavem se po stížnostech vlakových čet zabývají jejich nadřízení a snaží se o nápravu. „Situaci v současné době aktivně řešíme a je naší snahou, aby místnost byla k dispozici pouze zaměstnancům Českých drah. Vše je v tuto chvíli v jednání,“ sděluje tisková mluvčí Českých drah Vanda Rajnochová.

Pokud se podaří výše zmíněné nedostatky odstranit, určité to ulehčí práci vlakových čet, které na vlacích z Koutů do Nezamyslic jsou neustále v jednom kole. Na celé trati s 36 zastávkami je pouze několik ze stanic a zastávek (cca 8) obsazeno osobními pokladními. Většinu cestujících však odbavují vlakové čtyry, kterým od 1. ledna přibyla práce také v důsledku zrušení prodeje jízdenek výpravčími v nácestných stanicích. V některých dnech nestihne obsluha vlaku ani odbavit všechny cestující a dochází tak k úniku tržeb.

Jak sděluje tisková mluvčí ČD Vanda Rajnochová k tomuto tématu, objednatel regionální dopravy je Olomoucký kraj. Ten rozhoduje o tom, kde je otevřena pokladna, v jakých časech a také jaké služby cestujícím nabízí. „Po ukončení prodeje jízdenek pracovníky Správy železnic a zahájení platnosti nového jízdního řádu v polovině prosince 2019 bylo v Olomouckém kraji otevřeno 6 nových pokladen, mezi nimi i ve stanicích Velké Losiny, která leží na stejné trati jako Kouty nad Desnou,“ dodává mluvčí.

Miroslav Čáslavský



Konec kolejí v Koutech nad Desnou. Zatím nerealizované jsou plány k prodloužení tratě o cca jeden kilometr směrem k lyžařskému areálu.

ZE SVĚTA

První Nightjet do Bruselu

Včes, ve 20.38 h dne 19. 1. 2020, odjel z vídeňského hlavního nádraží první noční vlak rakouských železnic (ÖBB) – Nightjet do metropole EU – Bruselu. Kromě rakouských úředníků, kteří pracují pro EU v Bruselu, doprovázel tento vlak i šéf ÖBB pan Andreas Matthä.

Toto nové, životnímu prostředí vstřícné noční spojení, bude prozatím jezdit 2x týdně. Cestu urazí za 14 hodin. ÖBB očekávají, že kromě „úředníků Bruselu“ bude vlak využíván i lobbyisty ke služebním cestám a také turisty.

Vlak je sestaven z lůžkových, lehátkových vozů i vozů na sezení. Nejlevnější jízdenka (Sparschein–Ticket) stojí 59,90 eur. ÖBB před třemi lety částečně převzaly „obchod“ nočních vlaků od DB a začínají jej postupně rozvíjet a rozšiřovat. Kromě již stávajících spojů do Berlína, Hamburku, Curychu, Říma, Benátek a nyní i do Bruselu uvažují o spojích do Skandinávie, či Španělska. Z Kurier, 20. 1. 2020, zprac. –sh–

Jungfraujoch navštívilo 1 056 000 hostů

Již počtvrté ve své historii zaznamenala železnice Jungfrauobahn v roce 2019 na Jungfraujoch – Top of Europe přes milion návštěvníků.

Opět k tomu přispěla silná poptávka z Asie. Loňských 1 056 000 hostů znamená druhý nejlepší výsledek v historii.

Sezona zimních sportů 2019/2020 byla oficiálně otevřena začátkem prosince a se zájmem se setkala částečné otevření nového terminálu Grindelwald, nové Männlichenbahn a přímé spojení veřejnou dopravou k zastávce Grindelwald Terminal Bernem Oberland Railway (BOB). Lyžařský region Jungfrau je produktem spolupráce, na kterém má skupina Jungfrau Railway Group podíl přes 60 %.

Z Jungfrau.ch, 2. 1. 2020, zpracoval –sh–

Nové poruchy na vlaku SBB – nyní stávkují jídelní vozy

U dvou patrových jednotek „Dosto“, které pro SBB dodává firma Bombardier se projevily nové poruchy. V současné době není možné jíst a pít v některých restauračních vozech – a to od Vánoc. Jídelní vozy v mnoha vlacích Dosto byly uzavřeny – což švýcarské společnosti dráhy (SBB) potvrdily. Mluvčí SBB řekl SRF následující: „Bohužel restaurační vozy se nevyhnutelně porouchají. Jedná se o problémy s dodávkou vody nebo elektřiny“. Celkem jedenáct jednotek Dosto je vyrobeno s jídelními vozy, u nichž se očekává, že čtyři budou dlouhodobě odstaveny

VŠIMLI JSME SI

● **NEJVĚTŠÍ NÁRAZ** větru dosáhl v neděli 23. 2. 2020 večer na Sněžce na polské straně rychlosti 223 km/h, na české straně „jen“ 180 km/h. Dosud nejvíce foukalo na české straně v roce 2007 při orkánu Kyrill (216 km/h). Následky větru omezily dopravu zhruba na třech desítkách železničních tratí. Vlaky například nejezdily mezi Rumburkem a Krásnou Lípou, Havlíčkovým Brodem a Hlinskem, Perninkem a Novými Hamry na Karlovarsku, na trati z Aše do Hranic v Čechách nebo mezi stanicemi Červená nad Vltavou a Vlastec. Provoz mezi Jihlavou a Kostelcem u Jihlavy byl obnoven až v úterý 25. 2. 2020, stromy tam poškodily i trakční vedení.

● **ROZPOČET SFDI** bude letos proti plánům o 20 miliard vyšší, SFDI bude mít 107 mld. Kč, řekl v České televizi ministr dopravy Karel Havlíček. Loni měl SFDI rozpočet 86 miliard, ale v průběhu roku se výdaje zvýšily na 101 miliard. Letos stát počítal s 87,3 mld. korun.



● **NA REGIONÁLNÍ TRATI** č. 146 (Cheb–) Tršnice–Luby u Chebu byla otevřena nová zastávka Velký Luh (na snímku Roberta Koutného). Nahradila asi půl kilometru vzdálenou stejnojmennou dopravnu, která se nacházela v lese mimo intravilán obce. Cesta k ní po rušné silnici bez chodníku byla nebezpečná zejména pro děti dojíždějící do škol v okolních městech. Vybudováním nové zastávky tak vyvrcholilo téměř desetileté úsilí vedení Velkého Luhu o zřízení zastávky přímo v centru obce. Po zastávkách Cheb–Skalka, Pomezí nad Ohří a Krásný Jez se v krátké době jedná již o čtvrtý případ přiblížení a zatraktivnění služeb železniční dopravy občanům Karlovarského kraje.



● **VE STARÉM KOLÍNĚ** na Kolínsku narazil v neděli 9. 2. 2020 ráno vlak do prázdného auta odstaveného na kolejích. Nikdo se nezranil, kvůli nehodě byl ale zastaven provoz na trati Kolín – Pardubice. Doprava na železnici byla toho dne ráno přerušena také na trati Praha–Benešov, v Mirošovicích vlak srazil člověka. I v Opatově–Komárově v neděli po sedmé hodině ráno srazil vlak muže, jenž na místě zemřel. Provoz na trati byl na 2,5 hodiny přerušeno.

● **ÚZKOROZCHODNÁ** místní dráha J. Hradec – Nová Bystřice používala od svého otevření v říjnu 1897 u J. Hradce 2,663 km dlouhý úsek bývalé Českomoravské transverzální dráhy z Veselí nad Lužnicí do Jihlavy. Společný úsek řešili projektanti čtyřkolejnou kolejovou splítkou, přičemž úzkorozchodná kolej byla vložena do koleje normálněrozchodné. Z důvodu nutné přeměny původní soustavy A na jednotný typ T, lepší údržby a ušetření jednoho kolejového pásu, byla tato splítka před pětácti lety (v roce 1985) rekonstruována na tříkolejnou.

PŘEDSTAVUJEME

Miloslav Krejčíř: „Neznám nikoho, kdo by za kritiku byl tak či onak postižen.“

Na dráhu nastoupil Miloslav Krejčíř hned po vojné v roce 1995. „Žádné předky sice na dráze nemám, ani jsem se u dráhy nevyučil, ale zlákala mě práce posunovače,“ přibližuje své začátky na železnici, kde začínal u této profesiv Přeřově. Postupem času a také v souvislosti s reorganizacemi, při nichž v Přeřově

který byl v té době členem zmíněného ZV OSŽ a kývnul na kandidaturu. „Je to práce, která zabere nemalou část volného času, ale nestěžuji si, baví mě to,“ světuje se.

V činnosti neuvolněného předsedy mu vypořádává jeho předchůdce, Jan Wellart, takže starost o 232 aktivních členů a 101 seniorů není v ničem ošizená. „Největší zájem je o účast na sportovních a kulturních podnicích, které nás závodní výbor zajišťuje, občas řešíme i nedostatky, týkající se pracovní činnosti, ale díky dobré spolupráci s vedením Provozního obvodu Olomouc je to jen minimum, přičemž řešení se vždycky najde,“ konstatuje Miloslav Krejčíř, který má jako někdejší inspektor bezpečnosti práce u ZV OSŽ zkušenosti s touto oblastí. Může tak mimo jiné také kvalifikovaně poradit v případě sepsání protokolů o pracovních úrazech, či jiných mimořádnostech. V této souvislosti dbá také na to, aby provozní pracovníci byli řádně pojištěni pro případ, že by při své práci způsobili škodu zaměstnavateli. „To si opravdu hlídám,“ říká. „Při práci se může každému něco přihodit, ať je to výpravčí, signalista, strojvedoucí, posunovač nebo vlakvedoucí či průvodčí. Ti všichni jsou členy naší základní organizace.“

Železniční stanice Přeřov, jakož i přilehlá výhybna Dluhonice, probíhají v současné době přestavbou, v Přeřově jde o opravu staniční budovy, v Dluhonici pak probíhá přestavba kolejí a stavba nového silničního nadjezdu a nové provozní budovy, která nahradí zbouranou budovu původní.

„Práce na železnici je zajímavá, stále se děje něco nového, škoda jen, že o tuto práci klesá zájem mezi mladými lidmi. Máme kvalitní kolektivní smlouvu a silné odbory, což není u jiných podniků pravidlem,“ konstatuje Miloslav Krejčíř. Podle jeho dalších slov však ani o práci v odborech není takový zájem, jaký by byl potřeba. „Lidé zastání potřebují a k tomu odbory slouží. Sami se někdy bojí na nedostatky upozornit, i když neznám nikoho, kdo by za kritiku byl tak či onak postižen,“ říká závěrem. **Miroslav Čáslavský**



ubylo práce u posunu (zrušení levého nákladního přednádraží), se Miloslav Krejčíř dostal do sousední 20 km vzdálené Olomouce, kde na hlavním nádraží vykonává již deset let funkci vedoucího posunu. „Práce mě baví, zajišťujeme obrát a sestavování souprav osobních vlaků, a i když nastupují elektrické i motorové jednotky, u nichž posun s lokomotivou odpadá, práce je stále dost.“ Jak dále dodává, pracovníků u posunu je v Olomouci tabulkově dostatek, někdy ale chybí lidé při čerpání dovolené a v případech nemocnosti. Pak nastupuje ke slovu přesčasová práce. „Ale to je záležitost nejenom olomoucké stanice, jsou stanice, kde jsou na tom mnohem hůř,“ říká.

Po odchodu dlouholetého předsedy ZV OSŽ v železniční stanici Přeřov, Jana Wellarta, do důchodu, převzal jeho práci právě Miloslav Krejčíř,

Obzor č. 9 – 27. 2. 1995

Obzor na první straně přináší mimo jiné zpravodajství z mítinku představitelů ČMKOS s občany Olomouce a okolí, který se uskutečnil 13. února 1995, a také informaci i tom, že Ing. Eva Vitoušová, která se podílela na kontrole hospodaření Českých drah, podala žalobu na ochranu osobnosti s odsudněním nemajetkové újmy na ministra dopravy Jana Stráského. Ten ji totiž napadl, že svým vystoupením ve sdělovacích prostředcích porušila povinnost zachovávat mlčenlivost o kontrolních zjištěních. Podle právníka, zastupujícího Ing. Vitoušovou, však svolení nebylo třeba, zvlášť když hrozilo, že by neposkytnutím potřebných informací mohlo dojít k prodloužení.

V rubrice vyhrazené názorům čtenářů byl uveřejněn obsáhlý článek s titulkem „Režie/strukce Českých drah“. Autor kritizuje neodborné řízení, neprůhlednou restrukuralizaci podniků a nedomyšlenou privatizaci. „V tomto neprůhledném tržním prostředí se někteří vysocí odborníci přece jen dokázali zorientovat a přirhávají si, nebo si nechávají přirhávat, zakázky ČD pro podniky, ve kterých mají značnou účast, a tak si zvyšují svá osobní konta,“ uvádí se v článku mimo jiné.

Obzor č. 10 – 6. 3. 1995

„Jaké nedostatky objevila kontrola na ČD?“ Pod tímto titulkem jsou shrnuty hlavní poznatky, které prezentovala na tiskové konferenci auditorka Ing. Vitoušová, která se podílela na kontrole hospodaření Českých drah. Úplné znění protokolu uvádí, že z nálezu lze konstatovat „nevěrohodnost vykazovaného hospodářského výsledku, nesprávnost výše ztrát

ty ČD, existenci vážných chyb ve stavu, struktuře a ocenění dosud státního majetku a nerespektování platných zákonů.“ České dráhy se proti znění protokolu odvolaly.

„Střet zájmů v divizi dopravní cesty“: krátký článek otištěný na první straně informuje o průkazném střetu zájmů ředitele sekce pro železniční stavby Divize dopravní cesty, Ing. Ondřeje Chládky, který byl jedním ze dvou jednatelů firmy Chládek a Tintěra s předmětem podnikání mimo jiné při výstavbě komunikací, inženýrských a dopravních staveb. „Jak se k tomuto evidentnímu střetu zájmů postaví Ing. Šíp?“ zní dotaz v závěru článku.

Jedna z osmi stran Obzoru je věnována pátému výročí vzniku Odborového sdružení železničářů. Jeden ze zakládajících členů OSŽ, Karel Anděl, v rozhovoru vzpomíná na události, které provázely vznik OSŽ, a hovoří i o některých zklamáních, která doba přinesla. Zaskočily jej mimo jiné ambice některých jedinců, kteří neváhali rozbít jednotné odbory. „Tento pocit je mi kompenzován tím, že OSŽ je jako celek stále funkční a dle mého názoru stále viditelnější,“ říká Karel Anděl.

„Už vidím ty miliony z jedné, druhé i třetí divize, jak se hrnou a plní státní kasu...“ čteme v rubrice Napsali jste nám. „Případá mi, že se někdo stůj co stůj, za jakoukoliv cenu snaží dokázat, že jediné správné cestá k prosperitě ČD je v tom, že všechno funkční rozbijeme na cucky, postavíme jednoho proti druhému, jen ať si vykrábová oči. Čím více zde bude rivality, čím více bude žle krve, tím lépe se těmto mesiášům bude dařit demonstřat, kterou oni nazývají transformací ČD,“ uvádí autor, průvodčí nákladních vlaků ze Znojma, mimo jiné. —ZS—

INFORMACE

Zaměstnanec jízdné pro dopravce Integrovaného dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje (DÚK)

Informujeme zaměstnance ČD, a. s., že od 18. 2. 2020 lze požádat o zaměstnanecskou dopravní kartu Dopravy Ústeckého kraje. Tento jízdní doklad je určený pro všechny zaměstnance ČD, a. s., a jejich rodinné příslušníky (netýká se důchodců ČD, a. s. a jejich rodinných příslušníků, netýká se pozůstalých po zaměstnancích/důchodcích ČD, a. s.) a je poskytován formou elektronického zápisu na zaměstnanecské bezkontaktní čipové kartě DÚK, tzn. tento jízdní doklad není možné nahradit do služební In Karty s aplikací železniční průkazka. Zaměstnanecskou dopravní kartu DÚK s 365denní sítovou zaměstnanecskou jízdenkou

je možno poskytnout za určitých podmínek, které jsou uvedeny v „Opatření k zaměstnaneckému jízdnému pro dopravce Integrovaného dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje (DÚK)“, č.j. 0308/2020–010, ze dne 13. 2. 2020. Přílohou tohoto opatření je také žádost o vydání zaměstnanecské čipové karty a leták, ve kterém jsou uvedeny možnosti využití této karty.

Výše uvedené opatření je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a. s. zveřejněno v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Babiš: Cestování příměstskými vlaky v okolí Prahy by mělo usnadnit prodloužení souprav a nástupišť

Cestování příměstskými vlaky v okolí Prahy by mělo usnadnit prodloužení souprav a nástupišť. Zvýší se tím kapacita přepravy, řekl po cestě vlakem dne 25. 2. z Prahy do Benešova premiér Andrej Babiš (ANO). Podle ministra průmyslu a dopravy Karla Havlíčka (za ANO), který premiéra při návštěvě středních Čech doprovázel, jde o střednědobý plán. Do Prahy denně dojíždějí desítky tisíc lidí, tam, kde je to možné, jezdí ve špičkách dvojnásobné soupravy. Zahuštění dopravy však pomalu narazí na kapacitu infrastruktury. „To řešení je, že prodloužíme nádraží a že budeme dělat delší vlaky,“ uvedl Babiš. Podle Havlíčka jezdí nyní příměstskými vlaky v okolí metropole 130 000 pasažérů, což je třetina

všech příměstských pasažérů v celé republice. V krátké době by se počet cestujících ve vlacích mohli zvednout na 160 000 díky převedení souprav z Moravskoslezského kraje nebo pořízení repasovaných patrových vlaků. To je podle Havlíčka rychlé řešení, tím elegantnějším je nákup delších souprav, který se ale neobejde bez prodloužení nástupišť na 200 až 220 metrů. Babiš míní, že dopravní infrastruktura a dostupnost dopravy je hlavním problémem Středočeského kraje. Nynější systém, kdy regionální dopravu po železnici zabezpečují kraje, považuje za nenormální a velice složitý, podle něj by to měl dělat stát.

Zdroj: echo24.cz z 25. 2. 2020

PŘÁVNÍ PORADNA

Nepojištění členové OSŽ – upozornění

V poslední době dochází ke značnému nárůstu mimořádných událostí (dále jen MU), resp. škodních událostí (např. dopravních nehod, poškození výpočetní a kopírovací techniky, na přenosných osobních pokladnách/POP, ztráty mobilů apod.), způsobených chybami, některými členy OSŽ, kteří nejste pojištěni na škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolaní zaměstnavatelé (dále jen „pojištění odpovědnosti“) u Kooperativa pojišťovny, a. s., prostřednictvím ZO OSŽ. Členům OSŽ, kteří jsou pojištěni, v převážné většině případů provede pojišťovna likvidaci vzniklé škody s tím, že zaměstnanec po obdržení písemného sdělení od Kooperativa pojišťovny, a. s. o provedené likvidaci, zaplatí pouze minimální spoluúčast (tj. ve výši 5 %, minimálně 500.– Kč, maximálně 3000.– Kč). Argumentace některých členů OSŽ, že mají sjednané individuální pojištění u jiné pojišťovny, je v pořádku, ale je třeba si současně uvědomit skutečnost, že spoluúčast při likvidaci škody bude podstatně vyšší (v řádu tisíců Kč), protože v jejich případě určitě nejde o tak výhodný produkt oproti pojištění odpovědnosti v rámci OSŽ. Pojištění odpovědnosti se navíc vztahuje i na další odpovědnosti za škodu nad rámec všeobecných pojištných podmínek, včetně na „čistou finanční škodu“, tj. nemajetkovou škodu. U členu OSŽ, kteří nejsou pojištěni, požaduje zaměstnavatel zaplacení výše skutečné škody dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (až do 4,5x násobku hrubé měsíční mzdy) buď najednou celou částku nebo opakujícími se srazkami ze mzdy (připrůměrné hrubé měsíční mzdy 26 000.–

Kč se jedná o finanční částku 117 000.– Kč). **Ve výše uvedené věci znovu doporučujeme nepojištěným členům OSŽ, aby si bezprostředně sjednali, prostřednictvím své ZO OSŽ, pojištění odpovědnosti.** V Řádu právní pomoci OSŽ, článku IV., *Podmínky pro poskytování právního zastoupení v řízení před soudem* je mj. jednoznačně uvedeno, že při rozhodování odborových orgánů o poskytnutí právní pomoci se rovněž přihlíží k tomu, zda je žadatel pojištěn na náhrady škod způsobených v souvislosti s výkonem povolaní zaměstnavatelé. Vzhledem k současné společenské a ekonomické situaci a z důvodů finanční náročnosti soudních řízení (nadbytečně vynaložené finanční prostředky ze strany OSŽ – ústředí na náklady soudního řízení) bude ESO OSŽ – ústředí doporučovat Představenstvu OSŽ při rozhodování o poskytnutí právní pomoci zohlednit skutečnost, zda je člen OSŽ pojištěn prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a. s. V případě, že člen OSŽ nebude pojištěn, nelze vyloučit, že: **- ve zvlášť závažných důvodech** bude poskytnuta právní pomoc v nižší výši, např. jen ve výši 50 % úhrady nákladů soudního řízení ze strany OSŽ – ústředí. Členové OSŽ si budou zbyvajících část finančních nákladů **uhradit vlastními prostředky** (z praxe se jedná o částku ve výši cca desítek tisíc Kč). **Mikuláš Hubičský,** manager pro kolektivní vyjednávání **JUDr. Petr Večeř,** vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

V Brně se prý má letos stavět nové nádraží

Podle studie proveditelnosti z října 2017 a podle tvrzení architekta Michala Sedláčka z ledna 2018 by se letos mělo v Brně začít stavět odsunutá nádraží za 43 miliard korun ve variantě Ab. Hotové má být v roce 2026. Vláda, město Brno i Jihomoravský kraj totiž před dvěma lety zamítly variantu s novým nádražím v centru, neboť by výstavba začala až v roce 2026 či dokonce později a byla by dražší. Přitom tato varianta je pro Brno investičně levnější, má vyšší ekonomické přínosy, kapacitně nedojde k omezení nákladní dopravy a je silně podporována veřejností.

Odsunutá nádraží má sice od prosince 2018 pravomocné územní rozhodnutí, na které se čekalo třináct let, neboť se rozhodovalo pomalu a nezákonně, ale pravomocné stavební povolení chybí.

Po zveřejnění studie proveditelnosti začaly v Brně vášnivě diskutovat, kterou z obou variant vybrat. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje již 15. ledna 2018 schválilo odsun nádraží ve variantě Ac za 45 miliard korun.

Zastupitelstvo Brna bylo sice 27. února 2018 také pro variantu Ac s výstavbou Severojižního kolejového diametru (SJKD), ale nevyuločilo ani nádraží v centru s variantou B1b za 48 miliard korun. Vláda však 10. července 2018 prosadila variantu Ab, ale bez SJKD.

Politici v Brně se tehdy opírali i o doporučení Kanceláře architekta města, které na tiskové konferenci 9. ledna 2018 hájil architekt Michal Sedláček takto: „Stavba nádraží u řeky může začít už v roce 2020 a je v souladu s platným Územním plánem města Brna. Začátek stavby pod Petrovem odhaduje studie proveditelnosti na rok 2026, to ale není jisté. Petrov totiž vyžaduje vypracování nového územního plánu, vydání územního rozhodnutí a dalších povolení, to je proces nejméně na dalších deset až patnáct let.“

Pan Sedláček pak v únoru a v březnu 2018 na osmi místech Brna uspořádal besedy pro veřejnost, na nichž výsledky studie proveditelnosti podpořil jako kvalitní a současné je i zpochybnil. Například opakoval, že s odsunutým nádražím se může začít v roce 2020, kdežto s nádražím v centru nikoliv v roce 2026, ale podle něho až o dva roky později. Jeho postup ovšem nebyl korektní.

Všechny uváděné termíny jsou totiž mimo realitu. Ono to jistě vypadá líbivě, pokud se tvrdí,

O odvolaném ministru Kremlíkovi

Tak ministr dopravy asi po roce je odvolán, no myslím, že pan Andrej Babiš ví, co dělá. Panu Kremlíkovi, jako každému ministru dopravy, zlomila vaz dálnice a myto, a to asi bude problém každého ministra. Už pan Ťok byl odvolán kvůli dálnici, která tenkrát v zimě stála. Nyní železo převzal pan Karel Havlíček, tak jsem zvědav, co on „předvede“. Bohužel pan Kremlík si vůbec nenašel alespoň chvíli na železnici, na její problémy, zejména v Jihomoravském kraji, prostě železniční trable ho moc nezajímaly. Co pan Havlíček, bude se věnovat více železnici, ale i lodní dopravě? Každý ministr dopravy nejprve řeší dálniční síť a silnice, než aby věnoval pozornost železnici. Stále čteme, jak na železnici přibývá cestujících, že jezdí více a více cestujících, ale v provozu je to naopak, lidé se do práce na železnici moc nehnují a nebyť těch, co nyní pracují a jejich přesčasové práce, tak provoz už je dávno zastaven. To není pouze problém ČD, ale i třeba MHD. Ještě by mne zajímalo, jak bude nyní bývalý ministr dopravy pan Kremlík potrestán za úplatek, možná, že dostane „tučné“ odchodné. Coby dostal takový pan strojevodce, ale i jiný zaměstnanec, kdyby měl nějaký průsvih? **Petr Hájek**

že odsunutá nádraží se začne ihned stavět, kdežto nádraží v centru má mnoho procesních problémů a bude o hodně později.

V Brně přitom tyhle účelové manipulace velmi dobře známe. Například magistrát v dubnu 2006 tvrdil, že odsunutá nádraží bude zprovozněno v září 2012. A to se zjevně nestalo.

A korunu tomu všemu nasadil Národní investiční plán z prosince 2019, podle kterého se výstavba odsunutého nádraží za 43 miliard korun začne až v roce 2028, tzn. o dva roky později,

než nádraží v centru podle studie proveditelnosti. A SJKD za 68 miliard korun se má prý začít stavět dokonce v roce 2035.

Prostě s termíny se v Brně čaruje už asi třicet let a nové nádraží nikde. Přitom tu stále nabídko postupně výstavby nového nádraží v centru, a to i s rychlým spojením se zastávkou v jeho podzemí, nikoliv na okraji Brna.

Miroslav Patrik (autor je předsedou Děti Země a zástupcem aliance Občané pro nádraží v centru)

Švestková dráha – když se chce, tak to jde

Od roku 2016 se stala majitelem Švestkové dráhy (trať 113/Lovosice/ – Čížkovice – Třebívlice – Obrnice – /Most/) společnost AŽD, která má dlouholetou zkušenost s česko-slovenskou železnici s tradicí do roku 1954.

Když Ústecký kraj v roce 2007 pod tehdejší vedením protiležnické smyšlející hejtmanky Vaňhové (ČSSD) odřekl pravidelnou osobní železniční dopravu, málokdo čekal obrat. Ten nastal až v prosinci 2019, kdy konečně Ústecký kraj revoval své předchozí protiležnické tažení a za hejtmana Bubeníčka (KSCM) konečně pravidelnou osobní dopravu opět objednal. Objednal ji hlavně proto, že společnost AŽD trať generálně opravila, čímž zvýšila traťovou rychlost na 70 km/h, přičemž je na trati sklon až 24 promile.

Je vidět, že když se chce, tak to jde. Na revitalizovaných lokálkách v Evropě je traťová rychlost 70 km/h a vyšší běžná, a to i na úzkokolejkách. Jedinou vadou na kráse modernizace tratě je, že byly manipulační koleje přesunuty ve všech dálnkové řízených dopravních na opačnou stranu od bývalých VNPK, takže nikde nelze naložit a vyložit ani kolo. Přitom v této oblasti jsou zemědělské a lesní podniky, které by se mohly na železnici vrátit, avšak to již patrně nepůjde, jedině by se musely postavit nové přístupové cesty k manipulačním kolejím a to při dnešní legislativě je patrně nemožné. Přejme dopravu AŽD vše dobré, v některých vlacích jsou noví cestující vítáni štamprlí slivovice – symbolem Švestkové dráhy.

Tak na zdraví!

Martin Kubík



V dálnkové řízené žst. Libčevos byla původně také manipulační kolej u placu, nyní je manipulační původní Dopravní kolej krajní (vpravo s odstavenou MUVkou AŽD), stav 5. 2. v polehne. Pozemky kolem Libčevos patří firmě Lesy sever, zámeček Bělina; tato firma mohla být potenciálním přepravcem.

Majetek zbytečný a rozbitný

Plně se ztotožňuji s pisatelem Štěpánem Hálkem v čísle 23/2019a dovoluji si přidat jeden konkrétní příklad zacházení s nepotřebným majetkem SŽDC.

V roce 2014 jsem zažádal o prodej strážního domku v jihočeské zastávce na jednokolejné trati. Domek byl v dobrém stavu, krátce opuštěn posledním nájemníkem. Už jen protелефonovat se aparátém a najít kompetentní osobu mi div nesebralo chuť brát se za vysněné bydlení. Po nejprv mi bylo sděleno, že objekt nemůže být prodán, dokud vláda neschválí potřebný zákon. To jsem ještě pochopil a vyčkával tedy přijetí příslušného zákona. K mému překvapení jsem však byl později informován, že domek je určen k demolici. Kontroval jsem, nač bořit dům v dobrém stavu, tak se správný hospodář nechová, a že můj zájem o dům trvá a v úsilí získat ho

neustanu. Po nějaké době následoval e-mail, že se přihlásili další zájemci a objekt bude dražen obávkovou metodou a že budu o zahájení včas informován. Jásám, bourat se nebudu. Čekám. Rok nečinnosti, tak do toho opět vrtám. Další zdrcující změna: po přehodnocení věci došli ouřadové k názoru, že domek půjde k zemi. Nevěřicně zírám. Spouštím další kolo přesvědčování, že si to ten krásný domek nezaslouží. Již mne ale nahodává myšlenka, že svádím marný boj.

Tou dobou sleduji v různých médiích podobné případy (radši to zbouráme, než aby někdo spokojeně bydlel a podnik z toho také profitoval). Smlíjuji se pomalu s domněnkou, že obálkovka bude, avšak dle zjištění o dalších objektech se stejným osudem, poněkud jináčejší. A to od majitelů bagrů k zadavatelům demoličních zakázek. Jinak si takovou nehospodárnost vysvětlit neumím. Cožpak je logické vynaložit nemalé erární finance na likvidaci zdravého domu místo statisícového příjmu do podnikové pokladny od dráhaře-srdcaře, jež bude mít kde bydlet a který je navíc přidanou hodnotou, protože jak známo, tam, kde někdo bydlí a okolí je tudíž bez dozoru, děje se o poznání méně vandalství? Takto se však bohužel v kancelářích neuvažuje. Je to škoda.

Dnešní nedostupnost bydlení mohla státní organizace využít ve svůj prospěch a jít příkladem jako skutečně dobrý hospodář. Z dlážděné ulice se ale ozývá jen „TO NEJDE“. Troufám si tvrdit, že pravý důvod je, že „SE NECHCE“. Chápu některé důvody uváděné jedním z mluvčích. Avšak z množství argumentů, které pan mluvčí předkládá jako okolnosti bránící prodeji, jsou mnohé nedůvodné a jistě by se dalo i některé eliminovat, jen kdyby se chtělo.

Další důvod ke skepsi mi dodala informace od demoličních dělníků, že mají právo na majetku SŽDC více než dostatek – čeká je aktuálně bourání 100 budov. Rozumím tomu, že chátrající domek ustoupí rozšíření silnice či zlepšení bezpečnosti na přejezdu. To však nebyl můj případ a ze sledování situace, hovorů s rozličnými zaměstnanci, drážními nadřazenými a obdivovateli lze dovodit, že mnohdy stojí za zkázu poctivé a krásné práce našich předků pouhopouhá demoliční lobby, případně výše zmíněná nechť na příslušných místech moudře a zodpovědně rozhodnout.

Tolik postesknutí jednotlivce, kterému není lhostejné, jak se nakládá se státním majetkem, a to nejenpokud jde o Správu železnic. Závěrem bych SŽDC (dnes Správe železnic) rád popřál méně tunelů a více „mostů“ k jejím zákazníkům i zaměstnancům.

Richard Morava

Ing. Antonín Minařík, Praha



Zvláštní vlakový vlak lokomotivou 749.006 projíždí po trati 194 mezi zastávkou Holubova zastávkou Třísov.

Výletní vlak se Zamračenou 749.006 pro zahraniční zájemce

První únorový víkend si tradičně objednávala skupina anglických výletníků vlak s beztlumičovou „Zamračenou“ či „Bardotkou“. Letos si tato skupina zahraničních turistů objednala lokomotivu 749.006 u společnosti KŽC, označenou T 478.1006. Soupravu vozů B si soukromník pronajal od ČD.

V pátek 7. 2. se tento vlak vydal z Prahy přes Benešov u Prahy, kde zajela „Zamračená“ se svojí soupravou na odbočnou trať do Trhového Štěpánova. Po návratu vlak pokračoval do Olbramovic, aby projel lokální trať do Sedčic. Po návratu ze Sedčic vlak zamířil po trati 220 na jih a přes Veselí nad Lužnicí a České Velenice skončil páteční jízdou v Českých Budějovicích.

V sobotu 8. 2. měli zahraniční výletníci na programu projekt trať z Českých Budějovic do Nového Údolí. Poté se vlak vydal z Nového Údolí do Čičenic a pak při návratu z Čičenic do Českých Budějovic zajela souprava na trať Divčice-Netolice.

V neděli 9. 2. vyrazil vlak s anglickou společností, která si po celou dobu cesty vychutnávala nádherný zvuk motoru Zamračené a pochutnávala si na pivním moku z Českých Budějovic, přes Veselí nad Lužnicí a Kostelec u Jihlavy do Slavonic. Po návratu ze Slavonic se vlak vydal

přes Jihlavu a Světlu nad Sázavou a dále údolím Sázavy přes Čerčany zpět do Prahy, kde třídní výlet skončil. Tyto jízdy si nenechali ujít příznivci železnice zejména v sobotu, kdy na šumavskou trať po delší době opět zajela „Bardotka“ či „Zamračená“. Na šumavské trati tyto lokomotivy na přelomu století vládly jak v osobní, tak i v nákladní dopravě denně.

Vít Mareš

Zaměstnanci v Českých Budějovicích se loučí s Bardotkami

V Českých Budějovicích (v areálu SOKV) čeká na kupce trojice lokomotiv: dvojice „Bardotek“ (749.187-1 a 751.232-0) a „Čmelák“ 771.137-7. Kromě pěti osobních železničních vozů řady Bc z roku 1967, které jsou již delší dobu odstavené v SOKV Ústí nad Labem, společnost ČD Cargo nyní prodává celkem devět lokomotiv, které si zájemci mohli prohlédnout na třech místech (v Břeclavi, v Českých Budějovicích a v Ostravě), z toho výše zmíněnou trojici lokomotiv v Českých Budějovicích. „Prodáváme dlouhodobě zbytný majetek, který je morálně a technicky natolik zastaralý, že jej nelze dále udržovat,“ potvrdil výkonný ředitel společnosti ČD Cargo Tomáš Tóth. „S plným respektem k těmto strojům, které jsou v provozu od roku 1969, respektive 1971, bych vás rád ujistil, že je naprosto nemožné a ekonomicky nerentabilní snažit se o jejich dlouhodobější zprovozuschopnění a opětovné zařazení do parku našich hnacích vozidel,“ dodal. Některé lokomotivy mají totiž rozbraný spalovací motor, na některých chybí různé komponenty, přesto někteří zaměstnanci společnosti ČD Cargo prodej lokomotiv kritizují.

„Když jedou vojači do Boletic, vyžadují lokomotivy s topením a my je teď rušíme!

Orkán Sabina poničil v Českých Budějovicích halu montovny SOKV, jen zázrakem se nikomu nic nestalo

Když Správa železnic v pondělí 10. 2. 2020 krátce po sedmé hodině ranní zastavila z důvodu silného větru v okolí Českých Budějovic železniční dopravu, byli už správkaři českobudějovického pracoviště SOKV ČD Cargo v práci. „Všichni stihli ráno přijet předtím, než ještě začalo silně foukat, protože tady se začíná v 6.30 h,“ říká Marek Kochan, předseda tamní ZO OSŽ.

Největší náporu větru, který železničáři znamenali jen chvíli poté (cca kolem osmé hodiny ranní), poničily několik objektů, nejvíce loni rekonstruovanou budovu montovny. „Porыв větru utrl a shodil dva světlíky ze střechy. Jeden shodou okolností spadl do kolejiště na odstavenou lokomotivu řady 743,“ popisuje Marek Kochan s tím, že při pádu jeden ze světlíků částečně poničil i požární žebřík, druhý, který se rozlomil na dvě části, pak spadl před vrata na druhou stranu haly, zbytek zůstal na střeše. „Oprava střechy půjde z pojistky, firma v rámci reklamace slíbila, že to co nejdříve opraví,“ dodává Marek Kochan.

Po orkáně zůstaly ve střeše montovny dvě obdélníkové díry, proto všechno v hale muselo být přikryto plachtou, než firma na střechu dočasně připevnila provizorní desky, aby při dešti



Nápor větru při orkáně Sabina utrl a shodil dva světlíky na střeše montovny SOKV v Českých Budějovicích.

nedošlo ke znehodnocení náhradních dílů. Svým způsobem je klíka, že se nikomu nic nestalo.

Moudrost pro tento den

„Chcete ve světě vyniknout? Musíte pracovat, zatímco ostatní se baví.“
Winston Churchill,
britský politik (1874 – 1965)

Dílno co do personálu na rozdíl od let minulých nyní prakticky zejí prázdnou. „Dřív se zde dělaly dvanáctky v nepřetržitém turnusu, teď jenom osmičky v pracovních dnech. Lidé už prostě nejsou,“ povzdechne si Marek Kochan. „ale oni nejsou nikde. Staří odcházejí do důchodu a mladí nepřicházejí...“ uzavírá.

Michael Mareš

Pozvánka na přednášku

Rád bych Vás pozval na 62. přednášku v cyklu seminářů Historie dopravy, která se koná na Vzdělávacím a informačním pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera na Florenci, ul. Pod Výtovou 2, páté poschodí.

Přednášku „Fenomén NOSÁČI – NOHABY aneb dieselové US-lok pro Evropu“ proslavil p. ing. Bohumil Krivý v úterý 10. března 2020 od 15.00 h.

Pan Ing. Bohumil Krivý je absolvent VŠD v Žilině obor elektrická trakce u pana prof. Jansy v roce 1972. Nastoupil do LD Ústí n. L., kde mj. uváděl do provozu EKV řady EM 488.0 (460). Již během studia jezdil od r. 1967 jako topič v LD Děčín, později jako mechanik strojevodoucího na elektrických a dieselových lokomotivách v Ústí n. L. a Děčíně. Přesl do Domu techniky ČSVTS na obor energetiky, kde vede nepřetržitě od r. 1986 až dosud Vědecko-technický klub Dějiny dopravy „Ústecké ČTVRTKÁŘE“. Je autorem knihy „Lokomotivy v Děčíně“ DTÚ 1991, spoluautorem výroční publikace „50 let Dopravního podniku města Děčína“ (kapitola historie trolejbusové dopravy). Autorsky přispíval do „Ústeckého Expressu“.

Účast na seminářích je bezplatná, pozvete své přátele a známé. Těším se na setkání s Vámi.
Vlastislav Mojžíš

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
marie.bartova@osz.org

Výstava „... s láskou“ na olomouckém nádraží

Vsetínský fotograf Jindřich Štreit (73) se ve své tvorbě věnuje v poslední době také tématům lidí opuštěných, starých, nemocných a jinak handicapovaných. Z jeho fotografií z prostředí mobilního hospice Nejste sami, je uspořádána výstava ve spojovací chodbě mezi starým a novým podchodem v železniční stanici Olomouc hl. n. Fotografie mají výsoce vypovídající hodnotu a rozhodně nelze kolem nich jen tak přejít bez zamyšlení. Výstava potrvá do 24. března. –čas–

Po pěti měsících opět v Řetenicích

Naposledy jsme s fotografickou kamerou navštívili železniční stanici Řetenice počátkem měsíce října loňského roku. Tou dobou zde vládli čilý stavební ruch a ve zdejších kolejištích nezástával doslova „kámen na kameni“. V říjnu se ve stanici nacházela pouze jedna jediná průjezdná kolej. Všude vůkol zely místo kolejí ohromné díry, sem tam hromady štěrku a okolo plno bláta a množství stavebních strojů. Dnes by člověk pomalu neuvěřil, že za poměrně krátkou dobu se ve stanici vše změnilo. V provozu je již nové ostrovní nástupiště o délce 120 metrů, na které se lze dostat jen použitím lávky po schodech, či s využitím výtahu pro 12 osob. Takže dnes už ve stanici nepřipadá naprostovů úvahy žádné přebíhání kolejiště. U stávající nádražní budovy se skví novotou nástupiště č. 1 pro cestující, jezdicí motoráčkem do Radejčína (směr Lovosice).

V současné době probíhají ještě stavební práce v kolejištích ve směru na Oldřichov u Duch-

cova a v mezistaničním úseku na Oldřichov (trať č. 130) a Úpořiny (trať č. 097). Dle plánu Správy železnic (dříve SZDC) mají zde být práce (v celkové hodnotě téměř 1 mld. Kč) hotovy do konce května letošního roku. Do té doby musí cestující strpět ještě několik dopravních omezení, která jsou vždy avizována ve všech stanicích a zastávkách a na internetu.

V souvislosti se stavební činností v Řetenicích probíhala rovněž oprava železniční trati do Úpořin (např. v zastávce Prosetice je vybudována nová nástupní hrana). V těchto dnech pracovní čtyři odstraňují náletové dřeviny podél kolejí. Na závěr snad ještě malou poznámku. Pokud se potvrdí informace o tom, že nádražní budova v Řetenicích má být zbourána, myslím, že to je škoda. To by se nenašlo nějaké smysluplné využití, pronájem či prodej? Ještě nedávno zde bylo několik služebních bytů. Arci, zbourat je vždy asi to nejnedůležitější řešení. A. K. Kyzl



Pohled na nové ostrovní nástupiště v železniční stanici Řetenice, kde nezástával doslova kámen na kameni. Půjde stávající nádražní budova nakonec k zemi?



Jedna ze tří lokomotiv SOKV České Budějovice určená na prodej.

Český zemský svaz FISAIC má široký záběr aktivit

V Praze, v kulturním sále železniční stanice Praha hlavní nádraží, se ve čtvrtek 20. února sešlo kolem 70 tvůrčích lidí – členů Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC, aby zhodnotili svoji činnost v roce 2019 a projednali plán akcí na rok 2020. Akci moderovala výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová.

Úvodní slovo patřilo prezidentu ČZS FISAIC Vladislavu Vokounovi (l. místopředseda OSŽ). „Vaše hojná účast svědčí o tom, že železničáři umí nejen dobře pracovat, ale i dobře trávit volný čas,“ řekl Vladislav Vokoun a poděkoval všem, kdo se účastnili akcí ČZS FISAIC v loňském roce, který byl na akce velmi bohatý. Z letošních akcí zmínil mimo jiné mezinárodní fotosalon, který bude zorganizován ve Svitavách. „K tomu, abyste mohli rozvíjet svoji činnost, potřebujeme přizvat naše zaměstnavatele,“ připomněl Vladislav Vokoun a dodal důležitou informaci o tom, že i pro letošní rok budou hlavní sponzoři (České dráhy, ČD Cargo a Správa železnic) aktivitu ČZS FISAIC i nadále podporovat. Vladislav Vokoun dále seznámil účastníky s aktuální situací v jednotlivých železničních společnostech a zvláštní pozornost věnoval boji o zachování jízdních výhod v Jihomoravském kraji.

Další host, Ing. Ondřej Šmehlík, vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ–Ú, připomněl, že le-

toškem začíná již šestý rok spolupráce FISAIC s OSŽ (předtím FISAIC působil v rámci Českých drah). „OSŽ se snaží, aby ČZS FISAIC fungoval dobře po technické, organizační a hlavně finanční stránce,“ řekl Ing. Šmehlík a zdůraznil, že ohlas veřejnosti na akce FISAIC, například v souvislosti s oslavami Dne železnice, byl velmi dobrý. „Účastníci Dne železnice obdivovali vše, co členové ČZS FISAIC vytvořili, a byli překvapeni, jak široký záběr aktivit mají,“ dodal Ing. Šmehlík. Dále připomněl důležitý počin doku 2019 – otevření Galerie Bohemika v sídle OSŽ. V současné době zde probíhá výstava společného projektu literátů a fotografů s názvem Fotolitera, v budoucnosti budou moci prostory využívat také výtvarníci a případně další zájmové skupiny ČZS FISAIC. Ing. Šmehlík dále uvedl, že v rámci ČZS vzniká nová skupina s názvem Kapela. „Těším se, až nám tato nová skupina zpestří Den železničářů či jiné naše akce,“ řekl Ing. Šmehlík. A doplnil i některé číselné údaje: vloni se akcí FISAIC zúčastnilo 628 osob; v roce 2015, kdy ČZS přešel pod OSŽ, jich bylo 343.

Výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová poté shrnula nejdůležitější akce loňského roku a přednesla přehled akcí ČZS FISAIC na mezinárodní úrovni připravovaných pro rok 2020: mezinárodní výstavu modelové želez-

nice ve Španělsku, kongres esperantistů ve Frankfurtu, filmovou školu ve Strečně, pobyt skupiny kreativních ručních prací v Řecku, mezinárodní výstavu výtvarného umění v Záhřebu a mezinárodní výstavu fotografií ve Svitavách.

V další části jednání vystoupili představitelé jednotlivých skupin, aby představili své aktivity i dosažené úspěchy. František Týlšar, vedoucí skupiny Literátů (a zároveň člen nové skupiny Kapela) hovořil o tom, že pokračují práce na vydání další knihy „Literátů na trati“ (opět bude mít dvě části – prózu a poezii), Jan Týc ze skupiny fotografů hovořil o připravovaných výstavách, mimo jiné o 38. Salonu fotografií ve Svitavách, Pavla Packová, vedoucí nejrychleji se rozrůstající skupiny kreativních ručních prací, hovořila o tom, že se účastnice na seminářích stále učí nové techniky. Ing. Jana Čablíková ze skupiny výtvarného umění zmínila několik chystaných akcí, především 33. mezinárodní salon v Záhřebu. Své aktivity představili i zástupci dalších skupin – filatelie (Ing. Jaroslav Rubišar), film a video (Pavel Kubát), modelová železnice (Petr Urban), radioamatéři (Kamil Uher) a esperantisti (Jindřich Tomíšek).

Podrobnější informace o činnosti jednotlivých skupin mohou zájemci získat na webových stránkách ČZS FISAIC (www.fisaic.cz).

Zdeňka Sládková