OBZOR 3

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
1. 2. 2021 Cena 5 Kč
Ročník 32

Z aktuálních událostí

■ **Ústředí OSŽ**, které zasedalo ve středu 20. ledna 2021, proběhlo formou videokonference prostřednictvím MS Teams. Jednání řídil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a k bodu „různé“ byly přizvány ředitelka hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích Emília Duračinská a členka Revizní komise OSŽ Linda Lišková.

Informace ze zásadních jednání zahájil tajemník Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD Antonín Leitgeb aktuálními informacemi o situaci na Českých drahách i v rámci PV OSŽ při ČD: **„13. 1., 14. 1., i 19. ledna jsme uspořádali videokonference jako náhradu za aktivy k PKS,“** řekl na úvod s tím, že podrobně se členové PV zabývali i investicemi z C–SF, kde došlo k redukci z 50 na cca 36 mil. Kč. K avizovaným úsporám na ČD zaznělo ujištění, že se snížení platu v žádném případě nebude týkat provozních zaměstnanců, ale pouze vyšších smluvních mezd.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, zrekapituloval události předcházející podpisu PKS (17. 12. 2020) s tím, že zaměstnanci dostanou 2 % do tarifních mezd (další benefity se odvíjejí od tarifu). **„Dále jsme se dohodli na výplatě odměny za zvládnutí covidové situace ve smyslu, že každému zaměstnanci bude vyplaceno 3000 Kč jako jednorázová odměna,“** dodal. K hospodaření společnosti uvedl mimo jiné: **„Paradoxně ale navzdory covidu jezdíme nad očekávání dobře! Ztráta bude podstatně menší, než se předpokládalo,“** konstatoval. Informoval také o tom, že se vedení společnosti zabývá myšlenkou „přednostního“ očkování některých zaměstnanců: Telegraficky zmínil i videokonferenci ETF, sekce opravárenství, která se zabývala i termíny konferencí v letošním roce, a také vyplacení mimořádné odměny za měsíc prosinec zaměstnancům společnosti ČD Cargo.

Také Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při Správě železnic, uvedl mimo jiné, že 30. 12. 2020 byly všemi odborovými centrálami a zaměstnavatelem podepsány Rámcové zásady hospodaření FKSP na rok 2021, ale k Zásadám C–FKSP ani po jednání 15. 1. 2021 svůj podpis zatím nepřipojily tři odborové centrály (ADP, Federace železničářů a SOSaD), které požadují vyšší finanční prostředky na akce sportovního a kulturního charakteru a na hromadně organizované zájezdy, které ale neodpovídají poměrnému počtu zastupovaných členů jejich odborových centrál, a tím i nadále blokují čerpání finančních prostředků z C–FKSP (příspěvek na rekreace a železniční sporty). Na konec ledna připravil PV OSŽ při Správě železnic aktivy/videokonference k PKS. Zopakoval, že zaměstnavatel v lednu (s výplatou za prosinec) vyplatil všem zaměstnancům Správy železnic třetí mimořádnou odměnu generálního ředitele ve výši 2000 Kč.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý uvedl k čerpání dotace na rekreace ve vazbě na Katalog ČD travel na letošní sezonu, že je samozřejmě možné čerpat dotace z FKSP dané organizační jednotky, stejně tak lze použít i loňský poukaz s dotací z loňského roku. Mluvil i o pořádání železničních sportů a kulturních akcí FISAIC a hrazení účasti zaměstnancům SŽ, ale pouze členům OSŽ, a to z rozpočtu OSŽ.

S informacemi z Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ vystoupila místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRVu OSŽ Bc. Renata Dousková: **„Je podepsán dodatek o úpravě tarifních mezd u Dopravního zdravotnictví v návaznosti na minimální mzdu a zvýšený příplatek na zaměstnance při odchodu do důchodu,“** uvedla s tím, že přípravy na kolektivní vyjednávání probíhají i u Dopravního podniku města Brna. Informovala i o navýšení mezd a příplatků u zaměstnanců společnosti Trilex.

Informaci z jednání Správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra podal Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons), informaci ke společnosti ČD travel a k jednání Dopravní tripartity (12. ledna) pak předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Uvedl mimo jiné, že se Dopravní tripartita zabývala i očkováním zaměstnanců dopravců, kteří jsou ve styku s cestujícími. **„Domluvili jsme, že generální ředitelství ČD vyspecifikuje dané profese,“** řekl. Ohledně režijních výhod v Jihomoravském kraji uvedl, že cílem je, aby příplatek byl výrazně nižší, ale aby zároveň nedošlo k ekonomickému znevýhodnění Jihomoravského kraje.

■ Rovněž **PV OSŽ při Správě železnic** (SŽ) jednal na lednovém zasedání ve čtvrtek 21. ledna 2021 formou videokonference. V úvodu požádal předseda PV Petr Štěpánek o rozšíření programu o bod Podniková konference OSŽ SŽ, který byl schválen. V rámci tohoto bodu byla vedena debata o nastavení klíče k zastoupení členů, mimo jiné i s ohledem na epidemiologickou situaci, kterou s předstihem nelze odhadnout.

Velkou část jednání zabrala diskuse nad čerpáním C–FKSP. Petr Štěpánek shrnul všechna dosavadní jednání odborových centrál se zaměstnavatelem a popsal momentální situaci, kdy s podpisem kompromisního návrhu zaměstnavatele, který již šest OC včetně OSŽ podepsalo, stále váhají tři OC (ADP, SOSaD a Federace železničářů). Do doby, než se podaří najít kompromis přijatelný pro všechny OC, nelze čerpat z C–FKSP SŽ příspěvky na dovolenou, příspěvek na partnera či dítě, kteří se zúčastní se zaměstnancem KOP, ale ani na sporty, které jsou organizovány pro všechny železničáře.

Tajemník PV Miloš Paleček informoval o postupném zavádění nových uniforem a o problémech, které jsou s tím spojeny, neboť sklad nemá dosud dostatečné zásoby. Tajemník PV Miroslav Maincl mimo jiné vyvrátil fámy šířící se na různých fórech, že se nebudou fasovat bundokošile. Budou, ale až z letošního přídělu.

Za zaměstnavatele přinesl informace personální ředitel Ing. Koucký. Seznámil PV s vývojem mezd v uplynulém roce a připomenul, že i přes koronavirem ztíženou personální situaci byl nárůst přesčasové práce jen ve zlomku procenta. Oznámil vývoj v personální oblasti s vyčíslením čerpání náborového příspěvku od jeho zavedení. Připomenul, že byl vybrán poskytovatel KOP a první zaměstnanci by mohli absolvovat pobyt koncem února nebo v březnu. Dále seznámil členy PV se strategií MD očkovat na COVID–19 určitou část zaměstnanců, kteří patří do kritické infrastruktury státu, a vytvořením seznamu možných adeptů. Personální ředitel v závěru připomněl, že žádost o zpracování daní lze letos provést buď standardně, nebo nově v aplikaci STKR. Ze strany PV byl upozorněn, že návod na vyplnění lze otevřít pouze v prostředí intranetu a přislíbil, že tuto otázku prošetří. Závěrem svazový inspektor BOZP Jaroslav Leština upozornil, že pod odkazem BOZP je ke stažení letáček s informacemi k úrazové lince, kterou oddělení BOZP zřídilo.

■ Ve středu 20. 1. měl **předseda představenstva ČD Ivan Bednárik** schůzku s jihomoravským hejtmanem, mimo jiné i na téma „režijky“ v JMK. Zeptali jsme se jej, zda dospěli k nějakému závěru. **„Zahájili jsme diskusi na toto téma, pan hejtman potvrdil, že se musí nejprve zorientovat v právních podkladech z minulosti. Dohodli jsme se, že začneme společné třístranné jednání – Jihomoravský kraj, České dráhy, Ministerstvo dopravy. Očekávám termín dalšího kola, odhaduji ho na měsíc únor,“** řekl Obzoru Ivan Bednárik.

–red–

Provoz na železniční trati z Prahy do Tábora se příští rok podstatně zrychlí. Starý jednokolejný úsek přes Heřmaničky nahradí moderní dvoukolejný železniční koridor. Na snímku Michaela Mareše rychlík 709 z Prahy do Českých Budějovic projíždí v Heřmaničkách kolem stavědla č. 1.

Ke kompletnímu dvoukolejnému provozu na IV. koridoru mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi dojde v srpnu 2022

Evropská komise schválila dotaci přes 160 milionů eur (více než 4,2 miliardy Kč) na modernizaci železničního úseku mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi na Benešovsku. Exekutiva Evropské unie to oznámila v tiskové zprávě. Na dvacetikilometrovém úseku mimo jiné přibude druhá kolej, což má zrychlit cestu mezi Prahou a Táborem. SŽDC/Správa železnic zahájila práce na modernizaci tohoto úseku trati už v roce 2018, hotovo by mělo být příští rok v létě. Celková investice 7,2 miliardy korun má mimo jiné umožnit, aby zde vlaky jezdily rychlostí až 160 km/h. Nový koridor se otevře po etapách. **„Zahájení provozu předpokládáme v červnu 2022, a to dvoukolejně v úseku Sudoměřice** (u Tábora) **– Červený Újezd včetně, a dále po 2. koleji od Červeného Újezdu do Votic. Ke kompletnímu dvoukolejnému zprovoznění dojde v srpnu 2022,“** uvedla Nela Friebová, tisková mluvčí Správy železnic.

Od loňského září mají kvůli výstavbě koridoru v železniční stanici Heřmaničky pouze dvě koleje (třetí a pátá), druhá a první jsou ukončeny zarážedly, ale dodnes se v těchto místech ještě ani „nehráblo“. **„Kdyby to třeba nechali na březen, na duben, až tady začnou dělat, tak bych to ještě pochopil. Ale tohle nám hrozně komplikuje práci,“** postěžoval si jeden z výpravčích. Mluvčí Správy železnic to odůvodňuje překládkou vodovodu. **„Výluka staničních kolejí ve stanici Heřmaničky byla zahájena v září loňského roku, poté došlo k demontáži a betonáži základů nových trakčních podpěr a k zahájení zemních prací. V průběhu realizace zemních prací byl ale nalezen vodovod, který nebyl v podkladech uveden, a musela se řešit jeho překládka. Nyní je vše projekčně vyřešeno a probíhá komunikace se správcem obecního vodovodu za účelem odsouhlasení řešení pro jeho následnou realizaci. Práce předpokládáme zahájit v příštím týdnu,“** uvedla (v úterý 19. 1.) Nela Friebová a dodala: **„Z Heřmaniček se zřídí napojení stavby pro návoz materiálu pro celou tuto oblast. Ještě letos na podzim dojde v tomto úseku k realizaci železničního svršku a následnému provedení zatěžovacích zkoušek vícepólových mostních objektů.“** **Michael Mareš**

Při cestách do Rakouska je od 25. ledna nutné použít minimálně respirátor třídy FFP2

Na mezistátních spojích jsou cestující pravidelně vlakovým personálem Českých drah informováni o tom, jaká základní hygienická opatření je nutno dodržovat při vstupu do jednotlivých sousedních států, a to před příjezdem do poslední stanice na území České republiky. Pokud vlakový personál ČD doprovází vlak až na území sousedního státu, jsou tato upozornění opakována i po odjezdu z této stanice. Tyto informace jsou současně poskytovány již při prodeji mezinárodních jízdních dokladů či poskytování informací o mezinárodní přepravě.

Rakouští průvodčí budou od cestujících nově požadovat nošení respirátorů třídy FFP2.

Například při cestách veřejnou dopravou na území spolkové země Bavorsko (od 18. ledna) nebo Rakouska (od 25. ledna) je nutné použít k zakrytí dýchacích cest minimálně respirátor třídy FFP2. **„Pokud se chystáte k cestě do zahraničí, seznamte se prosím předem s platnými protiepidemickými opatřeními platnými v cílové či tranzitní zemi. Cestující současně žádáme, aby zvláštní pozornost věnovali tomu, zda je nutno se před cestou registrovat, mít u sebe platný negativní test na COVID–19 či potvrzení o očkování, nebo jakými konkrétními prostředky k ochraně dýchacích cest musí být vybaveni,“** informovaly ČD v tiskové zprávě.

–mmč–

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Obce by měly usilovat o zachování historických objektů včetně nádražních budov.“

Hovoříme s **RADKEM ŠIMKEM,**
starostou obce Úvalno

Jako starosta obce Úvalno jste se zasloužil o zachování mnoha památek ve vaší obci. Patří mezi ně i budova původního nádraží na trati Krnov – Opava, které do roku 2005 sloužilo jako závorářské stanoviště a výdejna jízdenek. Co bylo hlavním motivem záchrany tohoto nádraží?

Domnívám se, a se mnou také zastupitelstvo obce, jakož i většina zdejších občanů, že historické stavby na katastru obce by měly zůstat zachovány i pro další generace. Patří mezi ně i drážní stavby, které dnes v mnoha případech chátrají nebo jsou určeny k demolici. Také budova nádraží v naší obci měla být stržena, podařilo se ji ale zachránit a to i díky vstřícnému stanovisku Oblastního ředitelství Správy železnic v Ostravě, v té době ještě SŽDC.

Jak celé jednání obce se Správou železnic (SŽDC) probíhalo?

Budova byla v dosti špatném stavu, oslovil jsem proto ředitele ostravského ředitelství a projevil jsem jménem obce zájem o převod nebo koupi budovy do majetku obce. Reakce byla poměrně vstřícná, hodně času ale zabraly administrativní úkony, které byly s celou věcí spojené. To nás však neodradilo a tak se po několika letech jednání podařilo budovu nádraží i s přilehlými pozemky odkoupit. Poté jsme mohli zahájit opravy, které skončily v roce 2020. V současné době připravujeme slavnostní otevření celého objektu, který bude sloužit široké veřejnosti jako informační centrum s dalšími službami.

Kde jste sehnali potřebné finanční prostředky na opravu tohoto objektu?

Část peněz jsme věnovali z odměny, kterou jsme obdrželi v roce 2018 za titul Vesnice roku, zbytek pak z obecního rozpočtu. Hned od začátku nám bylo jasné, že to nebude zrovna levná záležitost, ale myšlenka, že nesmíme dopustit, aby dílo našich předků bylo znehodnoceno, nakonec zvítězila. Rozhodně se dají najít možnosti k získání potřebných finančních prostředků, například z fondů na opravu památek. Je s tím sice dost práce, ale vyplatí se to.

Co byste poradil starostům obcí, kteří mají ve svém katastru rovněž některé opuštěné nádražní budovy?

Poradil bych jim, aby to rozhodně nevzdávali, zajímali se o tyto záležitosti, jednali a vytrvali. Podle mého názoru je to jejich povinnost. Na druhé straně je mi jasné, že některé starosty může odradit zdlouhavost jednání a nezbytná byrokracie. Doufám a věřím však, že zákony, které v současné době pro tyto záležitosti platí, budou upraveny tak, aby opuštěné a likvidací ohrožené budovy měli možnost zakoupit, či získat do pronájmu i různé spolky, sdružení, či přímo jednotliví občané. Věřím, že takto by se podařilo zachránit velké množství budov, které se v případě zbourání již nedají nahradit. A to by byla velká škoda pro další generace.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

P. S. Reportáž ze zastávky Úvalno vyjde v Obzoru č. 4.

Hostivické depo nebude kulturní památkou, hrozí mu demolice!

Ministerstvo kultury si velmi váží zájmu Vašeho spolku o zachování kulturního dědictví a v předmětné věci připouští, že se jedná ze stavebně–typologického hlediska o zajímavou drážní architekturu z 2. poloviny 19. století, kterou by bylo vhodné v rámci přípravy projektu Modernizace trati Praha – Kladno s připojením letiště Václava Havla zachovat a nalézt pro ni nové smysluplné využití. Po důkladném odborném posouzení dotčené stavby je však patrné, že se již nenachází v autentickém stavu a v průběhu 2. poloviny 20. století prodělala řadu nevhodných degradujících stavebních úprav snižujících její památkovou hodnotu, sdělila Mgr. Ing. Eva Trejbalová, vedoucí oddělení ochrany kulturních památek, odboru památkové péče Ministerstva kultury, v dopise z 5. 1. 2021 předsedovi Klubu historické techniky Praha, z. s., Marku Kubíkovi s tím, že objekt nevykazuje takovou míru památkových hodnot, pro které by měl být prohlášen kulturní památkou. **„Myslím si o tom své… Pochybuji, že se na budovu vůbec přijel někdo podívat, a hlavně, mně osobně přijde postup Ministerstva kultury nestandardní,“** netají Marek Kubík zklamání nad přístupem Ministerstva kultury. Bývalá výtopna v železniční stanici Hostivice, která je v majetku Správy železnic, byla sice Národním památkovým ústavem zapsána do Památkového katalogu jako budova hodnotného významu, ale ochrany jako kulturní památka se zatím nedočkala. Naopak, navzdory aktivitám Klubu historické techniky Praha, jí hrozí demolice. **„Jednal jsem už s mnoha lidmi, například s panem Lhotským** (Petr Lhotský je advokát právní kanceláře Rada a Partner, který zareagoval na článek o záchraně depa zveřejněný na webových stránkách sdružení ŽESNAD.CZ), **poslal jsem mu některé materiály, ale sám říkal, že neumí zázraky, ale že zkusí nám pomoci. Držte nám palce,“** dodal Marek Kubík.

Podporu Marku Kubíkovi mimo jiné vyjádřili i Jan Farský, poslanec a první místopředseda hnutí STAN, a Marian Jurečka, poslanec a předseda KDU–ČSL. **Michael Mareš**

Bývalá výtopna v žst. Hostivice byla sice Národním památkovým ústavem zapsána do Památkového katalogu jako budova hodnotného významu, ale ochrany jako kulturní památka se zatím nedočkala.

Reakce na medializaci zvažovaných úsporných opatření Českých drah

V důsledku pandemie přišly loni České dráhy na tržbách o více než 4 miliardy korun a stále přicházejí o další peníze. Proto vedení hledá cesty, jak snížit všechny náklady. Úspora v oblasti osobních nákladů je pouze jednou z nich.

Možné snížení smluvních mezd, o kterém se aktuálně vede diskuse, se 90 % zaměstnanců ČD netýká, protože mají mzdy tarifní, jejichž změny se řídí kolektivní smlouvou. Těmto zaměstnancům se mzdy díky kolektivním vyjednavačům a díky vládním daňovým změnám již k 1. lednu 2021 naopak zvýšily v řádu tisícovek korun. Smluvní mzdy má jen asi 700 lidí v administrativě s vyššími příjmy. Ty platí vždy na období jednoho roku počínaje 1. dubnem.

České dráhy zároveň očekávají, že letos dojde také ke snižování počtu zaměstnanců, a to rovněž primárně v administrativě. **„Ohledně možného propouštění je naším úkolem nastavit nově procesy a identifikovat možné duplicity ke zvýšení efektivity. Tam se, předpokládáme, odkryje i případná nadbytečnost. Všechny varianty a návrhy řešení budeme diskutovat na zasedání Dozorčí rady ČD 21. ledna a následně bude potřeba dosáhnout shody se sociálními partnery,“** řekl Ivan Bednárik.

Z tiskové zprávy Českých drah

PŘEDSTAVUJEME

Pavel Stejskal:
„Vadí mi, že se všechno dělá v trapu. Na všechno je teď málo času.“

„Proč zrovna já? Čím jsem výjimečný?“ podivoval se Pavel Stejskal, když jsem s ním domlouval rozhovor. Pavel je dlouholetý dopisovatel Obzoru, fotograf, autor a organizátor mnoha výstav věnovaných historii železnice, člen skupiny ČZS FISAIC Literáti, předseda revizní komise ZV OSŽ v České Třebové; a výjimečný je například i tím, že v letošním stolním kalendáři OSŽ má několik fotek.

Pavel Stejskal pracuje jako vedoucí posunu u společnosti ČD Cargo v České Třebové. **„Když to vezmu s učením, tak letos budu na dráze už 46 let,“** shrnuje jednašedesátiletý absolvent železničního učiliště v Kořenově. Vyučil se v oboru Železničář pro železniční stanici Česká Třebová, kde také po vyučení pracoval jako průvodčí osobních vlaků, ale brzy odešel na dva roky na vojnu: **„Sloužil jsem u pohraniční stráže a s dráhou jsem neměl nic společného. Akorát že jsem koukal dalekohledem, jak v Rakousku jezdí vlaky,“** směje se.

Po vojně v roce 1980 byl chvíli „Leťákem“, pak šel do rychlíkového turnusu a nakonec se přihlásil do vlakvůdcovského kurzu při zaměstnání. **„To nebylo jako dnes, kdy průvodčí jezdí tři měsíce a je z něj vlakvedoucí. Tehdy na to byly tři roky, ale vojnu mi naštěstí započítali,“** vypráví a dodává, že nakonec ale u „osobky“ nezůstal. **„Zavolal mi tehdy vedoucí a povídá: počítám s tebou jako s vlakvedoucím u nákladů. Ale já jsem do té doby v životě u nákladu nejezdil, namítnul jsem. Ale jako vyučený máš na všechno zkoušky, odvětil. To byla pravda, i když jsem ani na praxi u posunu nebyl. Tehdy se stal jednomu učni u posunu úraz, už ani nevím, jestli to byl smrťák nebo těžké zranění, ale výsledkem bylo, že to tehdy všechno zarazili. Kvůli tomu úrazu nás ve třeťáku vůbec k posunu nepustili,“** vzpomíná.

A tak si odbyl poznání a šel do „šoupákovského“ turnusu. Jako vlakvedoucí nákladních vlaků odjezdil na „šoupácích“ přes třicet let jako vlakvedoucí (dnes vedoucí obsluhy nákladních vlaků), posledních osm let pracuje u posunu jako vedoucí posunu. **„U klasického posunu jsem až od roku 2012, nejprve u 3. zálohy, poslední tři roky pak v České Třebové na stanovišti Jih. Mezi vozy musím lézt pořád, ale není to takové skákání jako kolem manipuláku,“** vypráví. Nejvíc mu vadí, že se všechno dělá v trapu. **„Na všechno je teď málo času. Například v takové Moravské Třebové spadnout mi klíč do kolejiště, tak než ho najdu, končí čas na posun,“** říká s úsměvem.

Pavel Stejskal fotí už více než čtyřicet let, za tu dobu pořídil tisíce snímků. **„Možná statisíce,“** směje se. Fotografuje zejména vlaky, dokonce už to má zařízené tak, že mu kolegové hlásí, když jede něco zajímavého: **„Ve stanici jsem asi jediný fanda, který fotí železnici, nikdo další, že by tím žil, nebo fotil, tady není,“** konstatuje. Přitom se k focení dostal až poměrně pozdě, před vojnou. **„Doma jsme žádný foťák neměli, až brácha měl foťák Pionýr, ale ten kloudně neostřil,“** vzpomíná. Po vojně si koupil Zenit, později Pentacon Six, fotil jak na černobílý film, tak i na diapozitivy. **„To byl tenkrát nejlevnější barevný obrázek,“** připomíná. V devadesátých letech si pak pořídil Olympus, od roku 2005 fotí digitálně: **„Koupil jsem si Nikon 70, pak 90, a nakonec jsem se zhlédl v Nikonu 7200, už to má daleko větší obrázky, protože fotím v RAWu.“** V letošním stolním kalendáři OSŽ má celkem 6 fotek, ale organizován je paradoxně v ČZS FISAIC u Literátů. **„Líbí se mi, že Literáti pořád něco pod vedením Fandy Tylšara vymýšlejí. Jo vidíš, ještě že jsi mi to připomněl, musím zase něco Fandovi poslat,“** uzavírá.

Michael Mareš

Osobní vlak 8261 čeká na cestující, brodící se sněhem, nástupiště je nepochopitelně excentricky umístěno vůči budově železniční stanice.

NAVŠTÍVILI JSME

Heřmaničky

„Hezké snímky ze zasněžených Heřmaniček? Tak to jste měl přijít před dvaceti lety,“ vítal mě výpravčí ve sněhem zavátých Heřmaničkách (trať 220). Vítr, mráz a sníh tady ten den panovaly doslova jako v Mrazíkovi. Ta spojitost s Mrazíkem se nabízí i z jiných důvodů, nejen kvůli sněhu. Za nádražím totiž stavbaři budují koridor, až jej dokončí, mohli by zvolat: Tak chaloupko, otoč se, k lesu (ke koridoru) vchod ať stojí, zadek k Ivanovi (staré trati). Nový koridor totiž vede několik málo metrů za staniční budovou.

„Tady od loňského září máme dva nové šturcy,“ vytrhne mě výpravčí ze snění. **„Stavědlo na ješetickém zhlaví tam sice zůstalo, ale u stavědla najdete už jenom dvě koleje – třetí a pátou. První nám sebrali, protože v tom místě povede koridor, a ze druhé koleje mají najíždět do koridoru a navážet stavební materiál. Koridor se tady sice dotkne stanice, ale ještě jsem je neviděl hrábnout, hlavně že nám to zavřeli,“** postěžuje si. **„Kdyby to třeba nechali na březen, na duben, až tady začnou skutečně dělat, tak bych to ještě pochopil. Ale tohle nám hrozně komplikuje práci.“**

V Heřmaničkách to ten den vypadalo jako v pohádce, ale signalisté museli neustále vymetat výhybky. Vždycky se říkávalo, že za to může Česká Sibiř, prohlásím: **„To není o Sibiři, to je o stavědlech, o zařízení. Heřmaničky jsou naštěstí průstřelný, protože mají signalisty, kteří neustále vymetají výhybky. Horší je to v Ješeticích a Střezimíři, tam jsou už jenom výpravčí a ten může mít třeba deset košťat, ale na zhlaví s nimi nedosáhne; v Ješeticích je to zhruba kilometr z dopravní kanceláře. Takže to je bez šance. Býval tam dozorce výhybek, který se o to staral, ale ten post už je dávno zrušený.“**

Historické datum na základním kameni heřmanického nádraží (12. 6. 1870) připomíná, že železniční stanice tady stojí už 150 let. Historie v Heřmaničkách na vás doslova dýchá na každém kroku: **„Historie by vypadala mnohem lépe, kdyby drážní elektrikáři před dvaceti, čtyřiceti, padesáti lety neznali lišty, vidíte to?“** ukazuje mi výpravčí elektrické lišty na stěně dopravní kanceláře. **„Tady to je v podstatě takový obývák, člověk tady sedí dvanáct hodin a dvanáct hodin se na to dívá! To nemají ani v kriminále! Ano, vypadá to tady jako v nějaké dílně, ale po mně chtějí, abych se obléknul do nové uniformy. Zatím ještě nepřišla. Ti, kterým to šili na míru, tak jsou vystrojeni dříve, než ti, kteří mají konfekční velikost. Měli nás vystrojit od 1. ledna, ale chápu, že do toho vstoupil koronavirus.“**

Příští rok má být koridor dokončen a vlaky původní trasu opustí a s ní i nádraží ve Střezimíři, Ješeticích a Heřmaničkách, ze kterých se stane obyčejná zastávka. Až to tady skončí příští rok, co potom? ptám se. **„Očekávám, že mi Správa železnic za moje 38leté služby, které jsem pro ně vykonával, nabídne něco, co bude pro mě přijatelné, ale už dopředu vím, že to pro ně nebude vůbec lehké. V Heřmaničkách pracuji jenom proto, že to mám tři kilometry do práce. Každopádně někam půjdu, ale jestli zůstanu na dráze, nebo půjdu někam jinam, to pochopitelně ještě nevím. Spíše počítám s variantou, že nezůstanu na dráze, když nebudu spokojen s nabídkou, kterou mi dají,“** přemýšlí. **„Tady je to zapomenutý kraj. To už bude lepší jezdit do Prahy na osmihodinové směny. Ale otázkou je, jestli někde budou na sedmapadesátiletého chlapa čekat, fakt si nedělám iluze.“**

Dodejme, že výpravčí v Heřmaničkách jsou posledními výpravčími ve směru od Českých Budějovic na Prahu, od Votic už je doprava řízena z CDP Praha. Výjimkou jsou pouze výpravčí v Čerčanech. **Michael Mareš**

Datum na základním kameni heřmanického nádraží (12. 6. 1870) připomíná, že železniční stanice tady stojí už 150 let.

VŠIMLI JSME SI

● **V NAZDICKÉM ZÁŘEZU** u Votic pokračují práce na zajištění skalního zářezu, které realizuje jako podzhotovitel firma Strix. Práce byly před koncem roku přerušeny z důvodu vánočních svátků a nyní opět pokračují podle plánu.

● **PŘED NÁDRAŽÍM** v Šumperku vyrostla na konci loňského roku nová cyklověž (BikeTower), která by měla vyřešit problémy s nedostatkem parkovacích míst pro jízdní kola v okolí nádraží. Kapacita věže je 118 kol, přičemž výhodou je i praktická nemožnost krádeže. První cyklověž v České republice byla postavena před nádražím v Hradci Králové, od té doby se jejich počet každým rokem zvyšuje. V současné době je jich již 16. Ta Královéhradecká je však bohužel od roku 2019 mimo provoz z důvodu pozemkových problémů.

● **V POLOVINĚ PROSINCE** loňského roku byla po čtyřech letech u impozantního vchodu nádražní budovy žst. Teplice v Čechách instalována replika zničené sochy představující dělníka, kterou v listopadu roku 2016 srazil projíždějící osobní automobil. Původní plastika ve stylu socialistického realismu od akademického sochaře Františka Rabela sem byla osazena v 50. letech minulého století, zrovna tak jako sousední socha na průčelí budovy znázorňující pionýrku od autorky Evy Raisové – Kyselkové. Snímek Tomáš Martínek.

● **NA NÁDRAŽÍ** v Praze–Vršovicích musí nyní všichni cestující k vlaku i od vlaku chodit po schodech přes lávku, stavbaři totiž odstraňují koleje u budovy. A ještě půl roku tento stav minimálně potrvá. Správa železnic totiž předpokládá zprovoznění podchodu k nástupištím až v srpnu 2021. Není to ale jediná komplikace. Některé z vlaků směr Praha–Braník byly z důvodu stavebních prací v žst. Praha–Vršovice v minulých dnech odkloněny mimo Vršovice přes Libeň (Prahu–Malešice). **„I v následujících dnech budou některé osobní vlaky v úseku Praha hlavní nádraží – Praha–Braník jezdit přes Prahu–Malešice. Toto se bude dít vždy při výluce TK Praha–Krč – Praha–Vršovice,“** uvedla mluvčí Správy železnic Nela Friebová.

U ČD působí 11 odborových organizací

Jak nás informovala Ing. Baurerová z ČD, a. s., Odborová organizace pracovníků bezpečnosti Českých drah v měsíci lednu roku 2021 přestala splňovat podmínky odst. 3 § 286 ZP a ukončuje svoji činnost. Z této skutečnosti vyplývá, že tato odborová organizace přestává působit ve společnosti ČD, a. s. Od ledna na ČD, a. s., působí pouze těchto 11 odborových organizací: OSŽ, FSČR, SOSaD, FVČ, FV, CS ČR, FŽČR, DUO, UŽZ, OSZSO, OO OZS. **–red–**

ZE SVĚTA

Komise EU schválila německou pomoc železnici

V souladu s pravidly EU pro státní podporu Evropská komise schválila německý režim podpory na podporu přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici. Opatření je určeno na podporu společností, které chtějí připojit své systémy k veřejné železniční síti. V souladu s cíli Evropské zelené dohody, kterou chce Evropská unie snížit emise skleníkových plynů na nulu, má německé opatření pomoci snížit dopravní zácpy a emise CO_2. Program má roční rozpočet 40 milionů eur a běží od roku 2021 do roku 2025. Účelem opatření je podpořit rozvoj soukromých železničních napojení (vleček) a další související infrastruktury na podporu intermodální nákladní dopravy, včetně překládkové infrastruktury. V rámci tohoto režimu mají být společnosti kompenzovány až do výše 50 % nákladů na infrastrukturu (a až 80 % za manipulační techniku). Komise na svých internetových stránkách píše, že režim podpory je prospěšný pro životní prostředí a mobilitu, protože podporuje železniční dopravu, která je méně znečišťující než silniční doprava. Zároveň by se snížilo dopravní přetížení. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že opatření bylo v souladu s pravidly Evropské unie pro státní podporu.

Z Transportweb, 17. 12. 2020, zprac. **–sh–**

DB chce v roce 2021 rekordně investovat do infrastruktury

Deutsche Bahn (DB) chce v roce 2021 zvýšit investice do železniční sítě opět na rekordní úroveň. **„Čeká nás další výrazný nárůst,“** řekl ředitel infrastruktury Ronald Pofalla. V roce 2020 bylo prostavěno 12,2 miliardy eur. Pofalla uvedl, že předpokládá, že navzdory koronavirové krizi bude 99 % plánovaných projektů realizováno do konce roku. V síti 33 000 kilometrů bylo obnoveno 1500 kilometrů tratí a 1500 výhybek, zrekonstruováno 100 mostů a 620 železničních stanic se stalo letos atraktivnějšími. Železnice bojuje proti obrovskému zanedbání železniční infrastruktury. Pofalla hovořil o zpoždění v obnovách trvajících několik let.

K největším projektům v novém roce patří několik projektů na odlehčení kolínskému železničnímu uzlu (Kolín n. Rýnem) a obnovy vysokorychlostní trati mezi Göttingenem a Kasselem s úplnou výlukou od 24. dubna do 16. července. Po tomto úseku vede několik důležitých linek ICE a Intercity. Železnice chce stavět pokud možno „vstřícně k zákazníkům“, aby nedocházelo k rušení vlaků, uvedl Pofalla. Plánují se odklony, což prodlouží dobu jízdy až o 40 minut.

Z Transportweb, 10. 12. 2020, zprac. **–sh–**

Čína začíná provozovat železnici Fu–čou – Pingtan

Železnice Fu–čou – Pingtan ve východočínské provincii Fujian byla uvedena do provozu v závěru roku 2020 po sedmiletém období výstavby. Usnadní tchajwanským obyvatelům cestování na pevninu. Po železniční trati, dlouhé 88 kilometrů, mohou vysokorychlostní vlaky jezdit rychlostí až 200 km/h. V roce 2009 byla zřízena komplexní pilotní zóna Pingtan, která podporuje výměnu a spolupráci v Tchajwanském průlivu. Železnice Fu–čou – Pingtan spojí tuto oblast s velkými městy, jako je Peking, Šanghaj a Šen–čen, prostřednictvím železničního uzlu Fu–čou, uvedla společnost China Railway Nan–čang Group Co., Ltd. Tchajwanští krajané nyní mohli pohodlněji cestovat do mnoha částí pevniny po příjezdu do Pingtanu po moři. V současné době je v pilotní zóně přibližně 1000 společností, které financují krajané na Tchajwanu. Od 20. ledna na trase denně jezdí až 17 vysokorychlostních vlaků.

Z german.china.org.cn, 28. 12. 2020, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 5 - 5. 2. 1996

Na první straně najdeme informaci o tom, že odbory navázaly spolupráci s Evropskou unií. Na základě rozhodnutí Komise Evropského společenství byl na úrovni Evropských společenství jako poradní orgán Komise ve věcech sociálních ustaven společný výbor pro železnice, složený z představitelů zaměstnavatelských a zaměstnaneckých organizací železnic členských států EU.

Penzijní fond Rentia, jak je uvedeno v článku s názvem „Telefon se netrhl“, zaznamenal velký zájem členů OSŽ, a to především kvůli příspěvku, který OSŽ začalo svým členům, pojištěncům tohoto fondu, vyplácet. Na podmínky přestupu či přihlášení k tomuto fondu se mohli zájemci zeptat telefonicky v redakci Obzoru dne 25. ledna, kdy k telefonu usedli zástupci tohoto fondu. Za pět a půl hodiny se do redakce dovolalo 112 zájemců o pojištění. Vzhledem k velkému zájmu se Obzor spolu se zástupci PF rozhodl tuto informativní linku poskytnout zájemcům opakovaně v dalším termínu.

V rozhovoru s Ing. Janem Bitterem, předsedou ZV OSŽ Depa kolejových vozidel Praha–Jih, se hovoří mimo jiné o slučování DKV Praha–Jih s DKV Praha–Sever k datu 1. 4. 1996. Podle Ing. Bittera jsou organizace na sloučení připraveny, a to i tím, že přijaté kolektivní smlouvy obou organizací jsou podobné a nejsou mezi nimi významné rozdíly. **„Myslím, že tady v budoucnu nebudou problémy,“** řekl a dodal, že bude třeba vyřešit zařazování strojvedoucích a také najít rozumný kompromis v mimopracovních aktivitách (využívání rekreačních zařízení či pořádání společenských akcí).

Obzor č. 6 – 12. 2. 1996

„Připravují se změny v organizaci osobní dopravy,“ hlásá titulek na první straně, který informuje o chystaných změnách, které byly připravovány již delší čas, v souvislosti se zavedením 36hodinové pracovní doby však získaly na aktuálnosti. První změna měla spočívat v nahrazení vlakových čet technikou (odbavování na principu městské hromadné dopravy – tj. označením předem zakoupené jízdenky ve speciálním strojku), další opatření mělo změnit postavení vlakvedoucího ve vlaku a jeho podřízení strojvedoucímu. Snahou managementu ČD bylo zavést tyto změny již od 1. 6. 1996. V té době však ještě nebyly dořešeny příslušné změny předpisů, nebylo vypsáno výběrové řízení na dodavatele označovačů, nebyla jasná ani distribuce jízdenek a nebyly připraveny další podmínky, které by zavedení této změny umožnily.

„Nabídka v železniční osobní dopravě převyšuje poptávku o 300 %,“ řekl ministr dopravy Ing. Vladimír Budinský v obsáhlém rozhovoru otištěném na 1. a 2. straně Obzoru. **„Vycházíme z toho, jak České dráhy hospodařily v roce 1993, tedy ještě před tím, než pan Šíp vystupňoval nabídku, díky níž dneska máme velikou ztrátu,“** uvedl dále ministr. **„Ke každému vlaku bychom měli přistupovat jako k podnikatelské jednotce, která by v celkovém součtu měla alespoň malinko vydělávat. A pokud někde budeme mít některý vlak mírně negativní, tak nám to musí jiný dorovnávat,“** uvedl Ing. Budinský v rozhovoru mimo jiné.

–zs–

Dozorčí rada Českých drah jednomyslně schválila Podnikatelský plán ČD, a. s., na rok 2021

„Plošné propouštění, ani plošné snížení smluvních mezd nepodporujeme,“

říká předseda DR Pavel Kysilka

Dozorčí rada Českých drah dne 21. 1. 2021 jednomyslně schválila Podnikatelský plán ČD, a. s., na rok 2021. Ten na jedné straně počítá s pokračováním negativního dopadu pandemie COVID–19 do tržeb a na straně druhé s úspornými opatřeními, které management postupně realizuje. Mezi nimi je například snížení režijních nákladů nebo rozložení některých investic v čase. Firma naopak nepočítá se zpomalením tempa neodkladné obnovy vozidlového parku, ani se zastavením investic do rozvoje údržbové základny.

„Podnikatelský plán směřuje k tomu, abychom se na konci letošního roku maximálně přiblížili k černé nule. Dokud tu bude COVID, máme jen omezené možnosti, jak zvýšit výnosy. Úspory proto budeme hledat napříč všemi činnostmi, budeme nově nastavovat některé procesy a hledat případné duplicity,“ vysvětluje Ivan Bednárik, předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., a dodává: **„Zároveň jsme plán koncipovali tak, aby reflektoval celou Skupinu ČD a možné synergie mezi jednotlivými společnostmi.“**

Podle předsedy Dozorčí rady ČD, a. s., Pavla Kysilky je Podnikatelský plán na rok 2021 dobře připravený a realisticky nastavený: **„Samozřejmě, že další vývoj pandemie se dá predikovat jen do jisté míry. Byť máme s koronavirem zkušenost z loňského roku a již byla také zahájena plošná vakcinace. Proto si myslím, že bude nezbytné plnění plánu průběžně vyhodnocovat a aktualizovat navržená opatření podle skutečné situace,“** řekl po schválení dokumentu Pavel Kysilka, který se dotknul také medializovaného tématu možného snížení mezd části zaměstnanců se smluvními platy: **„Toto téma jsme během zasedání Dozorčí rady dlouho probírali. Smluvní mzdy firma uzavírá na základě dohody s dotčenými zaměstnanci vždy na rok. Pokud k jejich snižování management přistoupí, a to čistě z důvodu nutnosti úspory nákladů, mělo by to být na základě individuálního přístupu a mělo by se to týkat především administrativních pracovníků s vyššími příjmy. Plošné propouštění, ani plošné snížení smluvních mezd nepodporujeme. Nechceme přijít o odborníky, kteří nám po návratu do standardního stavu budou chybět. Zároveň bych rád řekl, že o tomto kroku České dráhy uvažují v důsledku vážných ztrát způsobených pandemií koronaviru, kdy firma loni přišla o více než 4 miliardy korun. V mnoha ohledem se budeme muset uskromnit, než se situace zase zlepší. Nezapomínejme ale na to, že vyšší efektivita je i do budoucna podmínkou našeho úspěchu v soutěžích o výkony v krajích nebo v dálkové dopravě.“**

Mgr. Radek Joklík
ředitel odboru
České dráhy, a. s., Generální ředitelství

PRÁVNÍ PORADNA

Podpůrný fond OSŽ

Podpůrný fond Odborového sdružení železničářů (dále jen „PF OSŽ“), který vznikl v průběhu roku 1995, je výrazem solidarity členů OSŽ a dalších fyzických a právnických osob, které do něj dobrovolně přispívají. Zástupci zaměstnanců (členové OSŽ) v dozorčích radách u zaměstnavatelských subjektů do něj přispívají pravidelně v průběhu roku, ostatní většinou jedenkrát ročně, je tedy naplňován průběžně.

Jeho stěžejním úkolem je podpořit členy OSŽ, respektive jejich rodinné příslušníky při tíživých životních a sociálních situacích (např. z důvodů zdravotních, úmrtí člena rodiny, přírodní katastrofy a dále na operace smyslových orgánů /očí/ z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti a tím i zaměstnání – pracovněprávního vztahu apod.), na jejichž zmírnění jejich finanční a hmotné prostředky nestačí. PF OSŽ je majetkem OSŽ, právo hospodaření s ním má Představenstvo OSŽ.

Žádost o přiznání dávky z PF OSŽ musí být adresována na OSŽ–ústředí, ekonomicko–sociálnímu oddělení OSŽ (dále jen „ESO OSŽ–ústředí“) prostřednictvím příslušného odborového orgánu, tj. závodního výboru základní organizace OSŽ (dále jen „ZV ZO OSŽ“), kde je nebo byl (úmrtí) žadatel členem OSŽ. Žádost o přiznání dávky z PF OSŽ (včetně přílohy) musí být řádně a čitelně vyplněná, potvrzená s vyjádřením ZV ZO OSŽ, včetně stanovení doporučené výše dávky z PF OSŽ. Uvedenou žádost je třeba doložit písemnostmi, které ji dokumentují.

Maximální částka je stanovena v souladu se Statutem Podpůrného fondu OSŽ ve výši 30 000 Kč.

Schválené finanční částky se pohybují od 5000 Kč do 20 000 Kč. Nejnižší schválená částka může být ve výši 1000 Kč a nejvyšší ve výši 30 000 Kč (v případech stanovených Statutem Podpůrného fondu OSŽ).

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ jsou evidovány na ZV ZO OSŽ a na ESO OSŽ–ústředí, které předkládá po ověření a zpracování důvodové zprávy žádosti k rozhodnutí Představenstvu OSŽ. O přiznání dávky, její výši nebo možné opakovatelnosti nebo i o jejím nepřiznání rozhoduje Představenstvo OSŽ na základě žádosti podané žadatelem (členem OSŽ), případně jeho rodinným příslušníkem. Představenstvo OSŽ při projednávání a rozhodování o přiznání dávky přihlíží k vyjádření příslušného ZV ZO OSŽ. ESO OSŽ–ústředí sdělí písemné stanovisko Představenstva OSŽ žadateli a příslušnému ZV ZO OSŽ. Hospodářsko–finanční oddělení OSŽ–ústředí zabezpečuje vyplácení jednotlivých dávek z PF OSŽ ve spolupráci s funkcionáři OSŽ–ústředí a funkcionáři příslušné ZO OSŽ.

Pro zasílání finančního příspěvku do PF OSŽ je k dispozici účet číslo:

35–2000264339/0800

Žádáme všechny ZV ZO OSŽ a jejich předsedy, aby v rámci možnosti ZO OSŽ přispívali finanční částkou do PF OSŽ. V případě, že ZV ZO OSŽ nepřispěje do PF OSŽ, Představenstvo OSŽ je připraveno, v souladu se Statutem PF OSŽ, tuto skutečnost zohlednit při schvalování žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ.

Luděk Šebrle,
analytik rozbořář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Ústecký kraj opět nezklamal

Ústecký kraj pod vedením hejtmana Ing. Jana Schillera (ANO) v koalici ANO 17 radních, ODS 8 radních a Spojenci pro kraj (TOP 09, Zelení, SNK ED a JP) se obrazně vrací do minulosti za vlády hejtmana Šulce (ODS), který začal dlouhodobé tažení proti železnici v Ústeckém kraji.

Kraj, kde byla železniční síť na vysoké úrovni a obsluhovala spolehlivě celý kraj i jeho zapomenuté venkovské a horské výspy, se poté stal dopravně rozrušenou zemí. Voliči, kteří používají vlak i jinou veřejnou dopravu, následně zvolili ČSSD, která však nenapravila nic, tak byl zvolen hejtman Bubeníček za KSČM, který se pokusil křivdy na železnici napravovat, ale nedotáhl je do konce, navíc byla za jeho vlády masívně privatizována osobní železniční doprava na úkor ČD, a. s., která měla být údajně levná a jedině ona měla železnici v Ústeckém kraji pozvednout a trvale (!) udržet.

Privatizace železničních tras se patrně vymstila a radních za KSČM i ČSSD citelně ubylo, voliči tedy opět zvolili tu nejhorší variantu, protože lidská paměť je krátká a pamatuje si jen něco a lidé si zvyknou, jak se říká – i na šibenici. Šibenice jsou v tom případě již léta neobsluhované, některé tratě jezdí pouze v turistickou sezonu. Jejich seznam každý dopravně orientovaný zná: nejhůře dopadla Kozí dráha či zničení zastávkových vlaků kolem Žatce (mimochodem Žatec má být zapsán do UNESCO, ale z Prahy se tam přímým vlakem již léta nedostanete).

Výsledek na sebe nedal dlouho čekat. Ústecký kraj začal šetřit a to okamžitě, ne na platech manažerů kraje, ale i na ekologicky smýšlejících lidech, hlavně však dětech, studentech a důchodcích, co používají výhradně železnici, takže jim zruší pětinu vlaků, tím se pak stane veřejná doprava opět nepoužitelnou a o to radním asi jde. Pořád ta stejná falešná flašinetová písnička. Už trochu únavná.

Je vidět, že nepřátelům železnice nejde o nic jiného, než veřejnou dopravu poškodit, což je v časech pandemie (!!) velmi nehezké. Menší frekvence v době pandemie je zákonitá i vládou nařízená (omezení pohybu, zavření škol a služeb!). Argumentovat nyní nízkou frekvencí je účelové a totálně nefér. A to koalici podporuje i jeden radní zvolený za stranu Zelených! V sousedním Německu dělají Zelení proželezniční politiku, u nás ji nedělali nikdy.

Martin Kubík

Osud výpravní budovy Mladá Boleslav hlavní nádraží je nejistý.

Bude se bořit dál?

Na snímku je majestátní výpravní budova Mladá Boleslav hlavní nádraží při pohledu z ulice. Budova by po citlivé rekonstrukci a snížení horní přístavby z období socialismu, která poškodila historický ráz budovy, mohla dál sloužit a mohla by být obdivována dalšími generacemi. Její osud je nejistý a může dojít k její demolici, záměrně není několik desetiletí opravována, aby se pak s klidem řeklo „k zemi“.

Budova pamatuje Českou severní dráhu (BNB), potažmo Turnovsko–kralupskou dráhu (TKPE), Rakouskou severozápadní dráhu (ÖNWB) a Rakouské státní dráhy. To vše je dnešním bořitelům historie české a moravské železnice málo. Boření žst. Praha–Vysočany (Obzor č. 2) budiž mementem – od roku 1985 si nikdo nedovolil v Praze zbořit historické nádraží, naposled bylo na příkaz předsedy městského výboru Komunistické strany Československa soudruha Kapka zbořeno nejkrásnější nádraží ve Evropě Praha–Těšnov.

Kdo si myslel, že doby architektonického nihilismu jsou za námi, šeredně se zmýlil. Jediný, kdo to již pochopil, je Hnutí Duha. Dokud to ale nezastaví vláda ČR, bude se bořit dál. Je zajímavé, že v jiných případech se nesmí skácet ani stromeček, a z důvodu boření Vysočan se klidně kácejí staleté stromy v ulici před nádražím, kvůli zařízení staveniště. V jiných případech jsou staleté stromy chráněné státem, ne tak v tomto případě.

Když jsem před několika lety žádal ministerstvo kultury o památkovou ochranu nádraží Vysočany, bylo mi odpovězeno, že nemá žádnou architektonickou hodnotu! Jiného názoru jsou renomovaní památkáři, jejichž jméno nechci uvádět. Taková je doba.

Martin Kubík

Hybridní vozy pro České dráhy – realita, či utopie?

Jak uvedl zpravodajský web Zdopravy.cz, zvažují České dráhy, a. s., nákup cca 200 kusů hybridních jednotek, které by zvládly provoz jak při napájení z elektrické troleje, tak i na baterie, přičemž při provozu na akumulátory by měl být minimální dojezd jednotky 80 km. Tyto vozy by poté postupně nahrazovaly motorové vozy řady 810 a Regionovy na lokálních, neelektrizovaných tratích. Dobíjení baterií by přitom probíhalo buď přímo z troleje, nebo pomocí standardní nabíječky v koncových neelektrizovaných stanicích. Ideální provoz těchto vozů by byl ale na těch lokálkách, které jsou napojeny na koridorové tratě, kde by dobíjení probíhalo z trolejí. Kapacita vozu se počítá kolem 50 míst k sezení a vůz by měl být částečně nízkopodlažní. Dopravce uvažuje o měrném výkonu minimálně 12 kW/t. Orientace na elektrický pohon je v současné době vcelku logická, neboť i mnozí výrobci se začínají pomalu od dieselů odklánět.

Potíž je v tom, že hybridní jednotky ve světě již sice existují, ale jedná se většinou o jednotky minimálně dvouvozové. V poptávaném segmentu se žádný podobný produkt nenachází. Dle vyjádření člena představenstva Českých drah, a. s., Jiřího Ješety, by se národní dopravce mohl sám podílet na vývoji těchto vozů. Do konce prosince (do uzávěrky tzv. „předběžných tržních konzultací“) se Českým drahám přihlásilo 11 výrobců železniční techniky. Podle mluvčí ČD Gabriely Novotné probíhá v současné době vyhodnocování podkladů od uchazečů a bude rozhodnuto o dalším postupu. Předběžné konzultace jsou prvním krokem před vypsáním soutěže.

Jednou z tratí, kdy by tyto jednotky mohly nalézt uplatnění, je 38 km dlouhá trať č. 097 Teplice v Čechách – Lovosice (tedy pokud se konečně podaří opravit poškozený úsek u Dobkoviček). Téměř polovina kolejí vede do kopce a stejně dlouhý úsek potom z kopce. Při vhodně zvolené rekuperaci by mohly být baterie při jízdě z kopce dobíjeny a využito tak části energie. Navíc obě koncové stanice jsou elektrizovány, což by umožnilo dobíjení z trolejí.

Což o to, nápad je to skvělý a budoucnost patří elektrickému pohonu. Nicméně obávám se, že při současném trendu zadlužování státu nebudou brzy na nic peníze a zůstane jen u smělých plánů.

A. K. Kýzl

Regionova v čele s motorovým vozem 814.017–0 zdolává stoupání trati za stanicí Úpořiny, aby po chvíli zmizela v 234 m dlouhém Úpořinském tunelu.

Vlakem bez vody, covid – necovid

Zase vlak bez vody, tentokrát 2537 dne 11. ledna 2021. Pokud čteme sdělovací prostředky, tak také můžeme číst reklamu Českých drah, jak je postaráno o hygienu cestujících, aby se lidé nebáli vlaky cestovat. Zároveň se dozvídáme od zdravotnických odborníků, že to nejmenší, co můžeme udělat, aby se předcházelo šíření nemoci Covid 19, je mýt si ruce. Některé instituce šly ještě dál a svým zákazníkům poskytují zdarma dezinfekci.

A jak se o cestující národ stará národní dopravce? Covid – necovid, to, jak se stará slovy, se dost liší od toho, jak se stará činy. Je neuvěřitelné, že 30 let po Listopadu, v době, kdy už dávno na železnici funguje konkurence, v době zvýšeného šíření koronaviru, přibývá vlaků, kde na toaletě neteče voda. Může mi někdo z kompetentních vysvětlit, jak si umýt ruce, když neteče voda? Tak s nadějí ukládám tento úkol a těším se na podrobnou instruktáž. Moc děkuji.

Petr Rádl

Vyjádření Českých drah

Omlouváme se za způsobené komplikace na spoji Os 2537 dne 11. ledna (jednotka řady 471 č. 034) z důvodu pochybení externí úklidové společnosti, která opomněla nazbrojit soupravu vodou. Úklidovou společnost jsme již na toto pochybení upozornili s žádostí o nápravu.

V souvislosti s ochrannými opatřeními proti šíření nemoci Covid–19 neustále, i několikrát denně, provádíme intenzivní úklid a dezinfekci souprav. Zvláštní pozornost věnujeme čištění těch částí vlaků, se kterými přichází cestující častěji do kontaktu (kliky, madla, tlačítka). Všechny naše vozy procházejí ještě nad rámec pravidelného úklidu důkladným čištěním a dezinfekcí. Také využíváme moderní technologie, např. ozonizaci a na severu Moravy byl ve vybraných vlacích aplikován speciální nanonástřik, který chrání interiér vlaku před šířením virů a bakterií dokonce na několik let. Náš personál vybavujeme zmiňovanými ochrannými pomůckami (kapesní dezinfekce, rukavice, roušky, respirátory, brýle apod.). Ke konci loňského roku jsme také začali do vozů instalovat dávkovače dezinfekce, které jsou již nyní dostupné ve stovkách vozů. Dezinfekce je do zásobníků průběžně doplňována při úklidu prostor vozidel.

Ing. Robert Pagan,
tiskový mluvčí, České dráhy, a. s.

Rouška u posunu

Rád bych věděl, jak to vlastně je s rouškou u posunu. Všude slyšíme a čteme, že máme nosit roušky, ale mne zajímá, zda se to týká i posunovačů při výkonu směny. Zaprvé se rouška může ušpinit a zadruhé tlumí hlas. Například při návěsti strojvedoucímu nemusí být slyšet, jaké posunovač dává při posunu povely. Pokud víme, návěsti se mají dávat hlasitě a zřetelně tak, aby je strojvedoucí od posunovače slyšel. Myslím, že u posunu by se roušky nosit nemusely. Prostě kvůli tomu, že povely k posunu jsou špatně slyšet.

Petr Hájek

Vyjádření k dotazu

Obecně platí pro posunovače totéž, co pro každého běžného občana. Roušku musí mít při kontaktu s osobou na menší vzdálenost než dva metry. Tato povinnost platí rovněž při chůzi na nástupištích. Jinak roušku nosit nemusí. Argumentům tazatele rozumím, nicméně výjimku nám nikdo neudělí.

Vladislav Vokoun,
předseda PV OSŽ při ČD, a. s.

Současná povinnost použití ochranných prostředků dýchacích cest se nevztahuje na zaměstnance a osoby, kdy vykonávají práci na jednom místě, pracuje-li taková osoba ve vzdálenosti nejméně 2 metry od jiné osoby. To znamená, že pokud posun probíhá mimo nástupiště, vztahuje se na zaměstnance výjimka za podmínky dodržení vzdálenosti nejméně 2 metry od jiné osoby. **Vanda Rajnochová** tisková mluvčí ČD

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

Os 8519 relace Mladějov v Čechách – Mšeno zastavil v dopravně D3 Skalsko vedený 814.115–2, strojvedoucí se právě ohlašuje v dopravní kanceláři „dirigentovi“, sídlícímu v žst. Mladá Boleslav hl. n. Hlášení ve vlaku informuje dosud „zastávka na znamení“, přitom na stránkách ČD i Správy železnic tratě 064 to bylo hned opraveno, na rozdíl od soukromého vydání knižního jízdního řádu vydaného společností Avizer Z serveru Zdopravy, na čemž je vidět, že oprava vyšla skutečně za pět minut dvanáct. Os 8519 přijede do dopravny Mšeno ve 14.23 h a přípoj na Mělník ujede v 14.07 h, další jede až v 15.52 h. Což vybízí turistu k procházce městečkem, pro pravidelné cestující nepoužitelné.

Dopravna D3 Skalsko zůstala dopravnou

Ač jsem informoval o zrušení dopravny D3 Skalsko na trati Mělník – Mšeno – Mladá Boleslav (Obzor č. 2), bylo rozhodnutí revokováno na poslední chvíli před platností GVD 2021 a dopravna Skalsko naštěstí pro bezpečnost a propustnost tratě zůstala i nadále dopravnou D3. Je zajímavé, že zrušení dopravny Skalsko na listu GVD 542 již bylo uvedeno, avšak ještě před platností nového GVD vyšel list 542 opravený. V dopravně Skalsko se nachází muzejní výtopna s vodním jeřábem, o niž se stará Mladoboleslavský železniční spolek (http://www.mbzs.net/?pg=section&id=2–vozidla). Skalsko leží v km 10,488 tratě Mšeno – Skalsko a kilometru 0,000 tratě Skalsko – Mladá Boleslav. Na trati Mělník – Mladá Boleslav je dokonce trojí kilometráž daná historickým vývojem zdejšího provozu. Třikrát se na této trati můžeme setkat s km 0,000. Více o této trati v rubrice Cestujeme s Obzorem. **Martin Kubík**

Při generální rekonstrukci tratě Nymburk hl. n.– Mladá Boleslav hl. n. byla nově vybudována zastávka Luštěnice na zhlaví žst. Luštěnice–Újezd

Původní výpravní budova žst. Luštěnice je v současné době zcela prázdná a opuštěná, technologie se nachází v bývalém skladu zboží, jedna manipulační kolej byla zkrácena a ukončena šturcem. Toto je již klasický příklad omezování infrastruktury zkracováním užitečných délek manipulačních kolejí a trháním spojovacích výhybek, takže posun na kolej je pouze jednostranný. Nová zastávka je sice blíž k městečku Luštěnice asi o 150 metrů, ale zmizel původní genius loci stanice z doby Rakouské severozápadní dráhy (1870). Po ukončení rozsáhlé rekonstrukce tratě v letech 2016–2020, kdy mimo Velelib (kde je odbočná trať směr Křinec) již není nikde provozní pracovník. Dále došlo k vybudování výhyben Straky (km 6,511) a Bezděčín (km 25,498). V časově blízkém horizontu má dojít ke zdvoukolejnění a elektrizaci tratě v úseku Čachovice – Mladá Boleslav a trať nově zaústěna do žst. Mladá Boleslav město bezděčínskou spojkou mimo hl. n. Trať má být přitom spojena s Milovicemi Všejanskou spojkou.

Zcela opuštěná výpravní budova žst. Luštěnice, stav 12. 1., dříve s vytopenou čekárnou.

Nová zastávka Luštěnice v obvodu žst. Luštěnice – Újezd (přejmenována kvůli nové z. Luštěnice) u PZZ. Typický objekt bez jakéhokoli zázemí, v zimě vídrholec pro otužilce, 12. 1., 11.23 h, Os 6044 s cílem Mladá Boleslav město.

V městečku Luštěnice se nachází pěkný zámek.

Bezděčín, kde je nyní nová výhybna, se stal smutně mediálně známý již 28. července 1969, kdy zde došlo k tragické mimořádné události na neuzavřeném přejezdu typu PZM. Tehdy zahynulo 23 osob v autobuse Škoda 706 RTO s vlekem, který se střetl s osobní vlakem 510 vedeným Všudybylkou 354.137, ta se dočkala i modelového zpracování. **Martin Kubík**

Budova železniční stanice Veselí nad Moravou slaví 70 let

Jelikož jsme všichni členové organizace, která nese ve svém jméně název železniční stanice Veselí nad Moravou, dovolte mi upozornit na to, že budova železniční stanice 20. 1. 2021 oslavila krásných 70 let od svého otevření. Shodou okolností má ve stejný den narozeniny také moje žena (ta ale o něco méně). Takže je to pro mě osudové datum, neboť se železniční stanicí jsem spojen od roku 1984, se ženou o rok méně. Omluvte mé vyznání, ale tak nějak na mě padla nostalgie, hlavně v souvislosti s tím, co se na dráze odehrává v dnešní době. Především mně ale dovolte, abych vám poslal odkaz na krásný článek s unikátními historickými fotografiemi(www.veseli–nad–moravou.info/veselska–nadrazni–budova–slavi–70– let), který publikoval člen naší základní organizace, bývalý veselský výpravčí, Jan Halíček. Hezký zážitek z článku přeje

Jožka Matůšů,
předseda ZO OSŽ Slovácko

Na snímku Michaela Mareše je interiér budovy žst. Veselí nad Moravou.

Dovětek Jana Halíčka
(citace z výše zmíněného článku)

Veselská nádražní odbavovací budova slaví 70 let svého trvání ve velmi dobré kondici. Jen se z ní bohužel vytratila náplň a ruch, kvůli kterému byla stavěna. Je veliká škoda, že není mnoho šancí, že se tento stav změní. Možná by zde bylo otevřené pole působnosti pro samosprávu města. Vedení radnice by se mohlo pokusit spolu s majitelem budovy, kterým je Správa železnic, s. o., o nápravu tohoto stavu, zejména v souvislosti s turistickými aktivitami, které se ve Veselí daří rozvíjet v souvislosti s děním na Baťově kanálu. V každém případě je to ale, jak se říká, „běh na dlouhou trať“.

Zamračená 751.173–6 na trati Kolín–Ledečko

V neděli 24. 1. 2021 se projela po trati 014 vedoucí z Kolína do Ledečka „Zamračená“ 751.173–6, která byla vyrobena v roce 1970. Tuto lokomotivu si od slovenského ZSSK Cargo pronajala společnost Rabbit Rail. Jízdu si nenechalo ujít hodně příznivců železnice. Stala se připomenutím doby, kdy tento typ lokomotiv sloužil ve vozbě nákladních vlaků z Kolína do Ledečka. „Zamračené“ jezdily v údolí Sázavy jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Společnosti Rabbit Rail popřejme, aby lokomotiva sloužila v provozu spolehlivě a najezdila bez závad a pro radost příznivců železnice mnoho kilometrů. **Vít Mareš**

Zamračená 751.173–6 projíždí po trati 014 mezi zastávkou Drahobudice a zastávkou Hatě.

Moudrost pro tento den

„Když už nejsme dlouho schopni změnit situaci, čelíme výzvě změnit sami sebe.“
***Viktor Emil Frankl**, rakouský neurolog a psychiatr (1905 - 1997)*

Dne 9. 1. 2021 nás věku 86 let navždy opustil dlouholetý člen OSŽ

Vladimír Kutý.

K ČSD nastoupil jako provozní dorostenec a pracoval na Olomoucku, později přešel do Ostravy, kde pracoval na provozním oddíle. Ale hlavně byl první a také jediný náčelník a později přednosta na nádraží Ostrava-Vítkovice a po ukončení této své činnosti bojoval, co mu síly stačily, o to, aby tato stanice byla uznána jako kulturní památka a nechátrala. Čest jeho památce!

Helena Čiklová,
předsedkyně klubu seniorů OSŽ Ostrava hl. n.

S hlubokým zármutkem a bolestí v srdci oznamuji, že násve čtvrtek 21. ledna ve věku 83 let navždy opustil náš kamarád, laskavý člověk

Ing. Ivo Laníček,

který celý život zasvětil železnici a práci v Mezinárodním sdružení železničářů pro kulturu a volný čas FISAIC a Českém zemském svazu FISAIC. Básník František Hrubín napsal: „Kdo v srdci žije, ten neumírá“. Ivo zůstane navždy v našich srdcích. Prosím, zapalme svíčku a vzpomeňme na něho.

Anna Abelovská

Stříbro stojí za to navštívit!

Mlčeti zlato, mluviti stříbro, říkávaly naše babičky. Toto životní moudro má hluboké kořeny. Než vypustíme slova z úst, měli bychom přemýšlet o jejich důsledku. Přeneseně vzato, než něco napíšeme, měli bychom přemýšlet o tom, co můžeme způsobit. Tímto oslím můstkem vás zvu na návštěvu Stříbra a okolí, a jak jinak, než vlakem.

První ze staveb na tzv. západní větvi III. tranzitního železničního koridoru, přes 30 km dlouhý úsek mezi Plzní a Stříbrem, byla slavnostně dokončena 5. května 2009. Zdvoukolejněním úseku mezi Kozolupy a Přovany a optimalizací tratě byla zvýšena kapacita i traťová rychlost (z původních 90 na 110 km/h pro klasické soupravy a až na 140 km/h pro vozidla s naklápěcí technikou).

Úsek tratě mezi výhybnou Vranov u Stříbra a Stříbrem prochází v blízkosti starých důlních děl: štol a dolů na dobývání stříbra a rud, z nichž se vyrábělo olovo. Proto byla oblast starých důlních děl sanována v rámci stavby tak, aby nedocházelo k destabilizaci železničního spodku a svršku. Budovu vodárny ve Stříbře Správa železnic využívá pro skladové účely.

Zajímavostí Stříbrska jsou především lehká opevnění budovaná v okolí Stříbra v letech 1936–1938 v rámci rozsáhlých opevňovacích prací kolem hranic bývalé Československé republiky, která byla součástí tzv. „Plzeňské čáry“, bránící průmyslovou Plzeň od západu. Prohlédnout si je lze i teď v zimě, i v době koronavirové epidemie.

Mostní brána přes řeku Mži je jedinou dochovanou mostní věží v Čechách (mimo Prahu).

Město Stříbro vzniklo díky objevu stříbrných a olověných žil začátkem 12. století a je nejstarším doloženým rudním revírem českého království. Zdejší hornický skanzen s Dědičnou štolou sv. Prokopa provozuje Hornicko–historický spolek Stříbro. Nyní lze alespoň nahlédnout přes plot na vystavené exponáty z důlních vleček. V sezoně se lze svézt i důlním vláčkem. Dodejme, že historické jádro města Stříbra je vyhlášeno městskou památkovou zónou, mezi nejvýznamnější objekty patří renesanční radnice, Děkanský kostel Všech svatých, most a mostní brána přes řeku Mži (mimochodem jedná se o jedinou dochovanou mostní věž v Čechách mimo Prahu) a minoritský klášter.

Michael Mareš

Modernizace železniční stanice Stříbro byla ukončena v roce 2009.

Hornický skanzen s Dědičnou štolou sv. Prokopa provozuje Hornicko–historický spolek Stříbro.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X