

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

Závěrečná konference k projektu „Digitalizace, automatizace a zaměstnanost na železnici“

Závěrečná mezinárodní konference společného projektu sociálních partnerů CER (Společenství evropských železničních společností) a ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě) k dopadu digitalizace a automatizace na zaměstnanost na železnici se uskutečnila 15. června 2022 v Bruselu.



Personální ředitel Správy železnic Ing. Pavel Koucký hovořil o nových požadavcích na kvalifikaci a odměňování v CDP v České republice

Výkonný ředitel CER Alberto Mazzola (Itálie) ve svém zahajovacím projevu konstatoval, že díky digitalizaci železniční dopravy by se mohla zvýšit kapacita železnice o 20 % až 30 %, čímž železnice přispěje k naplňování tzv. „Zelené dohody“ a v neposlední řadě dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu na železnici. A. Mazzola také vyzdvihl význam odborů při udržení zaměstnanosti na železnici.

Maďarská europoslankyně Klára Dobrev sice zdůraznila železnici jako ekologický dopravní prostředek, ale vzhledem k tomu, že cestování letadlem je rychlejší a levnější, vyjádřila se skepticky k přesunu cestujících z letecké dopravy na železnici.

Zástupce Evropské komise Keir Fitch (Estonsko), vedoucí oddělení bezpečnosti a interoperability železnic, rovněž zdůraznil význam železnice pro ekologii a dekarbonizaci a dodal, že pokud dopravu digitalizujeme, tj. uděláme ji „chytrější“, nebudeme muset dopravu a tím pádem cestování nijak omezovat. V této souvislosti se připomněl význam ETCS a RTMS.

K. Fitch se rovněž vyjádřil k probíhající revizi Směrnice o strojvedoucích (2007/59/ES), která dle jeho názoru již neodpovídá současným potřebám strojvedoucích, neboť jim nedává možnost volného přechodu mezi zaměstnavateli a členskými státy EU. Dle K. Fitcha je potřeba odstranit stírdání strojvedoucích na hranicích a apeloval na využití digitální techniky při vzdělávání nejen strojvedoucích. Jako možnou nevýhodu digitalizace vidí následnou centralizaci, kdy se z pohraničních oblastí přesouvá řízení dopravy do centrálních regionů. Zde vzniká potřeba výuky cizích jazyků na rozdíly od pohraničí, kde dle K. Fitcha hovoří každý signálnísta oběma jazyky. Na závěr svého vystoupení K. Fitch podpořil projekt automatického digitálního spřáhla (DAC), které by mělo v budoucnu nahradit těžkou manuální práci zejména v nákladní dopravě.

Po úvodních projevech hostů prezentoval Eckhard Voss ze společnosti WMP Consult (Německo) výsledky výzkumu

nazvaného „Nové pojetí zaměstnanosti“. Výzkum probíhal v rámci projektu v letech 2022 a účastnili se ho zástupci odborů, rad zaměstnanců i zástupci zaměstnavatelů a vedení společností v železničním sektoru. Do výzkumu byly také zapracovány výstupy ze tří workshopů, které se konaly v Kodani, Frankfurtu a Praze. Z výzkumu mj. vyplynulo, že tři nejsilnější trendy, které mají vliv na zaměstnanost jsou: digitalizace a automatizace, mobilita budoucnosti (propagace železnice jako ekologického dopravního prostředku, sdílená mobilita atd.) a demografické změny. Zde E. Voss upozornil na vysoký věk stávajících pracovníků na železnici versus očekávání nových zaměstnanců a zdůraznil nutnost jejich integrace, aby zůstali na železnici dlouhodobě. To předpokládá zvýšení atraktivity technických a učňovských oborů.

V další části dostali prostor zástupci odborových organizací i zaměstnavatele, aby prezentovali konkrétní dobré příklady z praxe vlivu digitalizace na zaměstnanost. Barbara Grau (SNCF, Francie) představila program solidární zaměstnanosti, jehož cílem je během 3 let přeškolení zaměstnanců ze zaniklých pracovních pozic na vývojáře webových stránek a mobilních aplikací, což by dle názoru B. Grau mohlo přilákat více žen do oblasti IT. Výběr zaměstnanců pro tuto rekvalifikaci není nijak omezen a mohou se do něho zapojit i pracovníci z provozu. Pilotní projekt byl spuštěn v roce 2020.

Maria Luisa Rabe (německý odborový svaz EVG) a Matthias Rohrmann (AGV Move – organizace zaměstnavatelů a asociace poskytovatelů mobility a dopravních služeb v Německu) prezentovali projekt „Práce 4.0.“ – Dobré pracovní podmínky ve světě digitální práce“ a dodali, že procesy digitalizace a automatizace jsou zahrnuty v podnikové kolektivní smlouvě s DB již od roku 2018.

Lotte Engelung (DSB, Dánsko) prezentovala modernizaci výcviku strojvedoucích u dánského dopravce DSB a využití trenážerů při tomto výcviku. Eckhard Voss v diskuzi, která následovala po prezentaci, nastolil otázku jednotného školení pro strojvedoucí v členských zemích EU a poukázal na existenci 27 národních systémů vzdělání strojvedoucích. Předmětem školení by byly předpisy, které je možné na úrovni EU harmonizovat a rovněž školení by měli být pro všechny země stejné. Diskutující se však neshodli na tom, kdo by tento výcvik koordinoval: Evropská komise, ERA či sami dopravci. E. Voss dále upozornil na to, že ne všichni dopravci si mohou dovolit pořídit simulátory. Podmínky pro školení a vzdělávání by měly být pro všechny stejné. E. Voss se vyslovil pro sdružování finančních prostředků a spolupráci železničních podniků při výcviku a vzdělávání strojvedoucích.

S příklady dobré praxe dále vystoupili Claudia Kürzl (ÖBB, Rakousko) a Maria Rathgeb (odborový svaz VIDA, Rakousko) s prezentací projektu digitálního automatického spřáhla (DAC), Károly Nagy (GY-SEV, Maďarsko) a Robert Zlaty (odborový svaz VSZ, Maďarsko) a personální ředitel SZ Ing. Pavel Koucký, který hovořil o nových požadavcích na kvalifikaci a odměňování v CDP v České republice.

Za OSŽ se konference zúčastnili tajemník PV OSŽ Správy železnic Miroslav Maíncl a vedoucí kanceláře předsedy OSŽ PhDr. Helena Svobodová.

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí kanceláře předsedy OSŽ



„Hurá, prázdniny... pojedeme na výlet!“

Foto: Jan Buchta

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Ministr dopravy ČR MARTIN KUPKA:

„České předsednictví je cesta, jak v dobrém na sebe upoutat pozornost a zajistit pro naše projekty větší podporu...“

Evropské předsednictví je podle Martina Kupky příležitostí Evropě ukázat, co Česká republika umí. My jsme se ministra dopravy zeptali, jestli české předsednictví pomůže vyřešit i problémy českých dopravců. Otázky jsme mu položili v pátek 24. června na snídani s novináři.

■ Domníváte se, že české předsednictví v Radě EU posune termíny výstavby vysokorychlostních tratí (VRT), že v podstatě urychlí jejich výstavbu? Tedy, že se VRT v ČR lidem přiblíží natolik, že nebudou o nich jen číst, ale je i používat?

Určitě nám to napomůže k tomu, abychom měli šanci sehnat a zajistit finanční prostředky, protože bez dohody nad sítí TEN-T by bylo reálné mnohem složitější sehnat dostatek finančních prostředků i z EU. Určitě se nebudeme spoléhat a nemůžeme se spoléhat jenom na dotace, budeme hledat další nástroje financování formou PPP, popřípadě i cestou úvěrového financování. To je vlastně největší současný úkol ministerstva, protože víme, že národních zdrojů bude nedostatek, pokud se nechceme bezhlavě zadlužovat, že tedy potřebujeme najít způsob, jakým pokračovat v investičním tempu a splácet infrastrukturní dluh.

Takže bude to důležitá věc, a co musím říct, a to je možná víc v té rovině neformální: některé evropské projekty pro svoji důležitost dokázaly v minulosti dosáhnout na významně větší alokaci, větší podíl evropských peněz z celkového objemu investic, příkladem je třeba síť Via Baltica. A my tuto ambici máme i u projektu Via Vindobona, i díky tomu, že jsme ve spojení s dalšími silnými evropskými hráči, jako jsou Německo a Rakousko, ale i Polsko.

Kdo se věnuje železnici, tak víte, že nás dlouhodobě tíží propojení Ferdinandky, neboli Rakouska a Polska přes Českou republiku, protože ta trať opravdu praská ve švech. Potřebujeme co nejrychleji její posílení, a také se samozřejmě zaměřujeme na Via Vindobona, ale zároveň pracujeme i na kvalitnější tahu mezi Rakouskem, jižní Moravou a Polskem. Takže ano, české předsednictví je cesta, jak v dobrém na sebe upoutat pozornost a zajistit pro naše projekty větší podporu.

■ V úvodu setkání s novináři jste chválil společností ČD Cargo za její iniciativu v rámci přeprav obilí z Ukrajiny na Západ...

ČD Cargo, ČD, ale i další dopravci, abych byl spravedlivý, v ukrajinské krizi fakt uspěli.

Vážení a milí čtenáři,

možná jste se právě vrátili plni emocí z dovolené, možná se na ni teprve plní nadšení chystáte a ve chvíli volna začínáte listovat prvním prázdninovým vydáním čtrnáctideníku Odborového sdružení železničářů OBZOR.

Mnozí jste si jistě povšimli o jeho vizáži drobných změn a máte pravdu. Nejde o chybu tisku, ale o změnu redakce a tiskárny. Jak vám již bylo oznámeno, dosavadní obsazení redakce se z velké části mění, vydavatel však zůstává, a tím je dáno, že v podstatě totožný zůstane i obsah a většina vámi oblíbených rubrik.

Nastává také změna tiskárny, nově budou noviny tištěny v tiskárně Českých drah v Olomouci.

Pracovníci redakce si za léta vynikající, za léta kvalitní práce pro OBZOR zaslouží odměnu za odpočinkem, pro který se z rodinných i z věkových důvodů rozhodli, a samozřejmě jim patří mimořádné poděkování, tak jak se jim na VT11. sjezdu OSŽ veřejně dostalo z úst předsedy Odborového sdružení železničářů Mgr. Martina Malého, tak nyní přichází také od nového redakčního kolektivu, který je připraven na jejich dobrou práci plnohodnotně navazovat.

Nový redakční kolektiv i proto věří, že vás OBZOR, vážení a milí čtenáři, bude i nadále vašim oblíbeným tištěným médiem.

A já osobně se těším na spolupráci se všemi dosavadními i budoucími dopisovateli a rovněž se těším na úzký kontakt s vámi čtenáři.

Řeji vám příjemné letní dny!

Milan Sedláček, šéfredaktor

A takový je i ohlas ze zahraničí. Například polské PKP dávají najevo vděčnost za pomoc, kterou učinily České dráhy formou zapůjčení souprav. Byli jsme vedle národních dopravců první na hranicích, abychom pomáhali a zároveň abychom jim pomohli i s další logistikou. Takže v téhle zkoušce dopravci na železnici opravdu uspěli.

■ ...A přitom se ČD Cargo potýká s problémy, za které úplně nemůže. V minulosti tady byl tlak na konkurenceschopnost této společnosti: společnost musela prodat nebo vyřadit řadu vagonů, které by teď potřebovala. K tomu je třeba připomenout problémy spojené s ECM (certifikace opravárenských činností). Takže společnost je pod tlakem: očekávání od ní jsou velká, společnost by mohla více vozit, ale nemá čím...

Popravdě řečeno, většina evropských dopravců má velké problémy s nedostatkem vozidel. Když tady byl šéf Rakouských drah, tak to zmiňoval jako jeden z největších problémů. Dokonce v Rakousku v ranních špičkách ve velkých městech museli povolát bezpečnostní agenturu a policii, aby dokázali regulovat toky cestujících, jednak z důvodu zavedení tzv. KlimaTicketu a z něj vyplývajícího většího zájmu o cestování vlakem, ale samozřejmě i z důvodu nedostatku vozidel, díky nimž by byli schopni posílit kapacitně železniční osobní dopravu. A situace v ČR je opravdu ještě horší. Koneckonců víte, že se s ECM potýkáme i v osobní dopravě. Nicméně děláme, co můžeme: ČD i další dopravci dělají, co můžou, aby dokázali uspokojit poptávku a zkvalitnit vozový park.

■ Poslední moje otázka směřuje na POZE (podpora výkupu elektřiny z obnovitelných zdrojů), to je asi to, co aktuálně ČD Cargo nejvíce trápí...

Vyhlásili jsme ROCET (dotace ROCET, tj. Podpora provozovatelů železniční nákladní dopravy využívajících elektrickou trakci pro rok 2022), byl to jeden z oršků, a já nemám žádné zvláštní pošetění ani nutkání nasažovat na předchozí vládu, ale říkám jasně faktum, že přestože tady byl ROCET ve svých pravidlech schválený a zavedený, tak ale v rozpočtu na letošní rok na něj nebyla jediná koruna! Železničáři, dopravci v nákladní dopravě, dostali naslibováno, ale předchozí vláda pro to nepřipravila podmínky. Tohle se podařilo napravit, v tuto chvíli ROCET proběhl, dopravci už dostávají kompenzace za loňský



rok, tedy za rok 2021. Zároveň od podzimu minulého roku platí novela energetického zákona, která přinesla do české normy záměr odpustit POZE všem dopravcům v závislé trakti, tzn. nejenom železničním dopravcům, ale i dopravním podnikům, ať už jde o trolejbusy, nebo tramvaje, nebo metro. Ale aby došlo k odpuštění POZE, je potřeba to notifikovat v Bruselu, aby nešlo o nedovolenou veřejnou podporu. Spustili jsme ten proces na konci února, abychom dokázali tím úspěšně projít, abychom dokázali už pro letošní rok pro dopravce zajistit, že budou mít v POZE tuhle významnou úlevu...

■ A už to notifikováno bylo? Ještě ne.

■ A pomůže k tomu české předsednictví?

...Kdybychom čekali na české předsednictví, tak už je pozdě. Jednání probíhala už dávno předtím, já jsem v poměrně intenzivním telefonním kontaktu s eurokomisařkou Margrethe Vestagerovou, takže tohle téma má na starosti.

■ Takže tipnete si, kdy bude POZE schváleno?

Mám z jejich strany jasný příslib, že poté, co se vypořádají s celou řadou notifikací kvůli covidovým kompenzacím, které ještě teď v jednotlivých státech dobíhají, takže se na to vrhnou jako na prioritu. Problém je že stejná eurokomisařka má na starosti celou řadu jiných českých témat, ale tohle má opravdu prioritu. Netroufnu si říct, jestli to bude do měsíce, nebo do dvou, ale byl bych rád, kdybychom to zvládli v tomto horizontu. ■

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

V prázdninovém režimu zasedal PV OSŽ Správy železnic

Téma dne:

Rostoucí inflace a nutnost řešení propadu reálné mzdy

Bez účasti zaměstnavatele a také části členů podnikového výboru se sešel poslední červnový den PV OSŽ Správy železnic. Hned v úvodu jednání dostal slovo předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který následně odcházel na jednání valné hromady Svazu dopravy ČR. Témata rozdělil Martin Malý do dvou částí. V té první zmínil informace týkající se chodu OSŽ. Změna přichází ve vydávání Obzoru a Zpravodajství On-Line na webu OSŽ, kde dochází k odchodu na zasloužený odpočinek většiny redakčního týmu pod vedením Michaela Mareše a od 1. července 2022 bude zajišťovat tyto činnosti dodavatelky se svými spolupracovníky Milan Sedlák, který již dlouhodobě spolupracuje s OSŽ vydáváním Nedrážního Obzoru a je také vydavatelem magazínu Nová železniční technika.

V oblasti členských benefitů OSŽ upozornil předseda OSŽ na novou možnost

rekreace na opravených apartmánech zařízení Gočár v Kořenově a Hotelu Ostrý v Železně Rudé.

Předseda PV OSŽ SŽ Petr Štěpánek pokračoval s informacemi z odborových centrál, které proběhly 20. května a 17. června 2022. Hlavními tématy bylo zavedení Digitální zaměstnanecké karty a informace, že dosud není schválen finální rozpočet čerpání C-FKSP.

Celým jednáním se rovněž neslo téma rostoucí inflace a nutnosti řešení propadu reálné mzdy u Správy železnic. Petr Štěpánek zmínil schůzku s generálním ředitelem Správy železnic Jiřím Svobodou, který vnímá problémy zaměstnanců a také nutnost hledat přijatelné řešení této složité situace.

–RED–

(Bližší informace na www.osz.org)



PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Bohuslav Fultner:

„Jeden obrázek mi trvá zhruba čtyři dny, složitější třeba týden, s některým si hraju i měsíc...“

Curriculum vitae má Bohuslav Fultner (1956) pestré: Rodák z Nové Vsi u Podbořanského Rohozce na upatí Doupovských hor už jako malé dítě rád maloval. Když se ve dvou letech přestěhoval s rodiči do Žatce, s křídou nebo úlomkem cihly vydržel na chodníku dlouhé hodiny. Po skončení základní školy chtěl proto studovat uměleckou průmyslovku, ale nevzal ho. Tak se vyučil mechanizátorem a osm let (1974–1982) jezdil ve strojní traktorové stanici v Žatci s traktorem: „Některé věci, jako třeba matika, mně nešly“, přiznává.



Oženil se, rodina se rozrůstala a Fultnerovi potřebovali větší byt. „*Dráha tehdy nabízel byty, tak jsem šel na dráhu,*“ říká s tím, že na dráze pracoval nepřetržitě 35 let, od roku 1982 do 2017. Začínal jako průvodčí nákladních vlaků (1982–1995), v letech 1995 až 2004 dělal signalistu/výhybkáře v Lišanech, od roku 2004 do roku 2017 pak sloužil v Žatci na stavědle č. 1. Jenže v roce 2017 se dodělala modernizace žateckého nádraží, instalovalo se elektronické stavědlo, a Bohuslav Fultner zamířil do předčasněho důchodu. „*17. 5. 2017 jsem měl poslední službu na stavědle, pak signalisty nahradilo elektronické železniční zabezpečovací zařízení a stavědla se zbavovala,*“ říká a dodává: „*To víte, že mi to bylo líto, prožil jsem tam kus života.*“

Nejvíce vzpomínek má však jako průvodčí nákladních vlaků: „*To jsme jezdili do Mostu, do Bily, do Lužné, do Chomutova, tehdy ještě jezdily vojenské přepravy, nejdelší vlaky měly 750 metrů, v Žatci jsme je proto museli rozpůlit a dát na dvě koleje.*“

Jeho koníčkem, jak už bylo řečeno, byla od dětství kresba; tradičním základem jeho kreseb je perokresba. „*Nejdříve obrázek předkreslím obyčejnou tužkou a pak ho vykreslím redisperem, v tomhle směru jsem puntíkář. Až potom to vybarvím. Jeden obrázek mně trvá zhruba čtyři dny, složitější třeba týden, s některým si hraju i měsíc. U některých obrázků jsem schopný udělat jen čtyři centimetry čtvereční denně,*“ popisuje.

Kresby dnes dělá výhradně podle fotografií, ať už historických či soudobých, a tak trochu připomínají styl malíře Jiřího Boudy: „*Kdyby mi někdo řekl, že to je jako od Boudy, tak je to samozřejmě pro mě lichotka, ale s malířem Boudou se nechci srovnávat, přece jenom, on byl vystudovaný grafik a já jsem jen amatér.*“ S malířem Jiřím Boudou měli však jedno společné – oba byli signalisté: Jiří Bouda v Bubenči v Praze a Bohuslav Fultner v Žatci.

Bohuslav Fultner je členem výtvarné skupiny Českého zemského svazu FISAIC OSŽ, své obrazy vystavoval například na radnici v Praze v Kolovratech nebo v Žatci. Před dvanácti lety jej náhodou „objevil“ Ing. Josef Schrötter, autor populárně naučných knih o železnici. Jejich první společnou knihou byl Svět lokomotiv vydaný v roce 2014 (druhé vydání v roce 2015, předtím spolu dělali i kalendáře). Aktuálně Bohuslav Fultner dokončil kresby do poslední knihy, v pořadí již deváté (Putování po pražských nádražích), která vyjde letos v říjnu. „*Například vyšehradské nádraží je tam namalované tak, jaké kdysi bylo. Teď vypadá opravdu hrozně,*“ dodává.

Celkem Bohuslav Fultner publikoval kolem šesti set obrázků a další vbrzku přidá. Jak prozradil, s Ing. Josefem Schrötterem chystá další knížku, v pořadí jubilejní, desátou. Bude se jmenovat Lokomotivy a vlaky na kolejích světa.

Michael Mareš



Slavnostní zahajovací jízdy se ve čtvrtek 30. června 2022 odpoledne zúčastnili (zprava) ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, novináři a další pozvaní hosté včetně starostů dotčených obcí v čele se starostou Stříezimířem Bc. Milošem Jelínkem

Fotografie: Michael Mareš

NAVŠTÍVILI JSME

IV. koridor:

Sudoměřice u Tábora–Votice

Díky přibližně dvacet kilometrů dlouhé nové trati ze Sudoměřic u Tábora do Votic se od pátku 1. července 2022 zase o něco zkrátila cesta vlakem z Prahy do Českých Budějovic. Nový úsek je přibližně o dva kilometry kratší než původní historická trasa Dráhy císaře Františka Josefa. Od poloviny prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, se jízdní doba expresů mezi Prahou a Tábořem zkrátí na 59 minut, pro cestující mezi Prahou a Českými Budějovicemi to bude znamenat úsporu 22 minut.

Slavnostní zahajovací jízdy se ve čtvrtek 30. června 2022 odpoledne zúčastnili ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, novináři a další pozvaní hosté včetně starostů dotčených obcí v čele se starostou Stříezimířem Bc. Milošem Jelínkem.

dernizaci koridoru od Tábora. V souběhu s dálnicí D3 vede hlubokým zářezem se třemi nadjezdy, dále pokračuje přes zastávku Mezno (v nové poloze blíže obci) a 840 metrů dlouhým tunelem do nové zastávky Stříezimíř a nové železniční stanice Červený Újezd u Votic (zde osobní vlaky stavět nebudou, k tomu účelu je o kousek dál zřízena nová zastávka Červený Újezd u Votic), ta bude sloužit pouze k předjíždění vlaků. Další dominantou nové tratě je 660 metrů dlouhý tunel Deborec, za ním následuje zastávka Ješetice. V hlubokém údolí mezi Ješetici a Heřmanicemi vybudovali stavbaři celkem čtyři mostní estakády dlouhé 244, 180, 175 a 80 metrů se zastávkou Heřmanický. Stavba končí před železniční stanicí Votice, kde navazuje na dříve dokončenou modernizovanou trať Votice–Benešov u Prahy.

„*K dnešnímu dni (30. 6.) zprovozňujeme dvoukolejně úsek Sudoměřice u Tábora–Červený Újezd, úsek Červený Újezd–Nazdický zářez, respektive Votice, bude provozován jednokolejně až do začátku září, kdy budou dány do provozu obě dvě koleje,*“ uvedl Ondřej Göpfert, náměstek ředitele Stavební správy západ, s tím, že další harmonogram IV. koridoru je následovný: „*11. září by měla jít do provozu první kolej v úseku Soběslav–Doubí (u Tábora), následně na konci listopadu druhá kolej Soběslav–Doubí, a ke konci grafikonu pak celý úsek Soběslav–Doubí u Tábora, tzn., že na konci roku 2022 budeme mít hotovo 92 % a z těch 226 km nám bude zbývat jen úsek Nemanice–Sevětín.*“

Celkové náklady došáhnu částky 6,7 miliardy korun. Projekt je spolufinancován EU z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava 2014 až 2020. Příspěvek EU může došáhnout až 3 966 814 703 Kč. Národní financování zajišťuje SFDI, zhotovitelem prací je firma OHLA ŽS. Roman Veis, ředitel Divize Železnice, OHLA ŽS Brno, na závěr poděkoval celému týmu, který na stavbě strávil několik let, i obyvatelům přilehlých obcí za trpělivost: „*Věřím, že všechno, co jsme v okolí poškodili, vrátíme zpět do původního stavu nebo ještě do lepšího, a hlavně děkuji Správě železnic za tu příležitost, takový projekt stavět, je jich opravdu málo a věřím, že do budoucna ještě nějaké budou.*“

Michael Mareš

Stalo se před rokem

Dvacátý čtvrtý den loňského měsíce června se zapsal hluboko do srdcí obyvatele Hodonínska a Břeclavska. Po pětiminutovém tornádu, které prošlo tamní oblastí, zůstala v našich podmínkách nevidaná spoušť a bohužel také šest mrtvých a řada vážně zraněných. Nejméně 115 domů bylo určeno k demolici, a to jistě nebyla konečná bilance. Vždyť počet poškozených domů byl odhadnut na 1 200. Škody šly do milionů, neřkuli miliard. Zasažené obce byly Moravská Nová Ves, Lužice, Mikulčice, Hrušky a také městské části Hodonína Bažantnice a Pánov.

Na jižní Moravě podle pětistupňové Fujitovy stupnice řádilo tornádo o síle EF4, což znamená vítr o rychlosti 267 až 322 kilometrů v hodině. Polovina obce Hrušky byla srovnána se zemí. Vzduchem létaly stromy a automobily až do vzdálenosti desítek metrů, tříštily se o domy a rozbíjely vše, co jim stálo v cestě. Vše, co bylo v dosahu. Hasičům při záchranných akcích museli pomáhat také kolegové z ciziny. V postižených oblastech zasahovaly záchranné složky z Rakouska i ze Slovenska. Pomoc dorazila i z našeho hlavního města.

K profesionálům se postupně přidávali dobrovolníci z celé České republiky. Nesmírné škody napáchalo tornádo rovněž na drážní infrastruktuře. Železniční doprava tak musela být přerušena a bylo vyvinuto mimořádné úsilí, aby se jí podařilo co nejrychleji obnovit.

Škody ovšem nenastaly pouze na jižní Moravě. V sousedním Zlínském kraji blokovaly spadlé stromy provoz v úsecích Staré Město u Uherského Hradiště–Nedakonice a Újezdec u Luhačovic–Luhačovice.

Na Vysočině musel být kvůli stromu na trati zastaven provoz v úseku Světlá nad Sázavou–Ledeč nad Sázavou. Po bouře byl odstraňován výpadek zabezpečovacího zařízení ve stanici Nové Město na Moravě, provoz v ní byl zastaven

stejně jako mezi Jihlavou a Dobronínem, kde došlo k zaplavení trati.

Na pomezí Ústeckého a Středočeského kraje došlo k odstraňování většího množství popadaných stromů na trati Blatno u Jesenice–Jesenice.

Tornádo řádilo na jižní Moravě

S další vlnou bouřek evidovala Správa železnic během téhož večera a noci zastavení provozu celkem na 22 úsecích trati. Komplikace se dotkly prakticky celé jižní části republiky, napříč od Karlovarského kraje přes Vysočinu až po kraj Zlínský. Důvodem byly opět popadané stromy a výpadek trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení po bouřkách, na Vysočině byl provoz na trati mezi Jihlavou a Dobronínem dočasně zastaven kvůli zaplavení vodou z intenzivních srážek.

Většinu závd se podařilo v brzké době odstranit, totálně poškozené však dlouhodobě zůstalo trakční vedení, traťové zabezpečovací zařízení včetně návěstidel autobloku, částečně poničené byly objekty zastávek Hrušky a Lužice. Stožáry trakčního vedení, převážně betonové, byly zlomené v místě vetknutí do ocelové patky a rozlámány na kusy o hlavy kolejníc. Bouře zdemolovala například i protihlukové stěny a do kolejiště nanesla velké množství trosek z okolí. Odhadnutá výše škody způsobené tornádem byla postupně aktualizována a vyčíslena na 320 milionů korun.

Drtivou část záchranných prací zajistili hasiči Správy železnic ve spolupráci s dodavateli s využitím speciální techniky.

Významné se na znovuzprovoznění podílela řada firem, projektanty počínaje a realizátory jejich plánů konče.

Mezi nejpostiženější obce patřily Hrušky, kde došlo ke zničení mnoha objektů. V první fázi odstraňování

Všimli jsme si

● **NA STRÁNKÁCH** Obzoru se o silniční dopravě většinou nepíše, přesto si myslím, že tento postřeh na stránce, kde se píše o veřejné dopravě a železnici patří. Společnost BusLine Pardubicko od 12. června 2022 provozuje autobusové linky mj. i na Orlickoústecku. Jak se jí tento vstup povedl a jak si vede, je na jiný článek. Co se však provozovateli, a tím i Pardubickému kraji nepovedlo, je, že v namluvených informacích o jednotlivých zastávkách je, že terminál Jana Pernera přejmenovala na „*terminál Jiřího Pernera*“ a tento omyl se jim povedl na trati, kterou Perner stavěl a ve „*městě železničářů*“ České Třebové, kde je i na tomto terminálu jeho socha! **sh**

● **V RÁMCI** modernizace a rozvoje železničních tratí sítě TEN-T (transevropská dopravní síť) proběhla v uplynulých letech rekonstrukce mostů na trati 140 Chomutov–Cheb, jež byla částečně financována z fondu Evropské unie. Kupříkladu v obci Tršnice v km 232,992 došlo v roce 2016 k výstavbě zcela nového železničního mostu přes řeku Ohři (na snímku) realizovanou firmami Metrostav a Chládek a Tintěra Pardubice. Kvůli lepšímu průtoku řeky Ohře je nyní spodní stavba mostu složena ze dvou železobetonových opěr založených na mikropilotech a tryskové injektáži. Kdežto původní železniční most byl třípólový s dvěma pilíři umístěnými v řece a konstrukci složeno ze dvou spojených nosníků. Kvůli jeho špatnému stavebně-technickému stavu (značné korozní úbytky, značný počet trhlin, poruchy ve spojích mostovky) byl právě nahrazen novou konstrukcí, čímž zde došlo ke zvýšení traťové rychlosti z původních 50 km/h na 90 až 100 km/h. **Tomáš Martinek**



● **MOTOROVÉ VOZY** RS1, které České dráhy odkoupily v roce 2020 od německého dopravce Sweg v počtu 22 ks, slouží v Ústeckém, Středočeském (OCÚ Západ), či Pardubickém kraji. Zajišťují i do Libereckého kraje (linka U11 Louny město–Česká Lípa). Postupně budou opatřeny korporátními barvami národního dopravce (Najbrt). Na snímku ze dne 8. září 2021 je na lince U15 Louny–Postoloprty v km 1,6 zachycen motorový vůz 841.217, který tam v té době zajišťoval regionální dopravu. Tyto motorové vozy o výkonu 2 x 257–265 kW, maximální rychlosti 110/120 km/h byly vyráběny v letech 1996–2013 v počtu 497 kusů. Konstrukce jejich vozídlův skříň byla zadána Výzkumnému ústavu kolejových vozidel v Praze. **Tomáš Martinek**



následků bylo třeba provést demolice staticky narušených domů, naložení a odvoz sutě.

„*Ohromná pohroma a tragédie současně. To celé je ještě více umocněno zhlédnutím katastrofy vlastníma očima. Pro mě*

osobně to byl velmi silný okamžik, ovšem naplněný vůlí pomoci a chutí vyhovět všem potřebám v takto extrémně postižených oblastech. Jen emoce by nepomohly,“ vyhodnotil svou osobní účast ředitel divize Technologie společnosti OHLA ŽS Roman Dostálek.

Díky mimořádnému nasazení dodavatele, společnosti Elektrizace železnic Praha a TRAMO RAIL, za podpory projektantů SUDOP Brno a v neposlední řadě rovněž Správy železnic, byla 9. prosince loňského roku provedena pomalá a rychlá panotografová zkouška na trati. Elektrický provoz tak mohl být obnoven od 12. prosince 2021, tedy zároveň se změnou grafikonu vlakové dopravy.

Bohužel ne všem obyvatelům zasažených obcí se dosud podařilo vrátit k normálnímu způsobu života, na jaký byli zvyklí. Ani desítky či stovky případů projevů soukromé solidarity, opravdové lidské solidarity nedokázaly pomoci všem postiženým. A to už jim navíc hluboké vrásky na čele zase dokáží vytvořit současné projevy počasí.

Milan Sedlák

(Informace poskytlý společností: Správa železnic, SUDOP Brno, AŽD, Elektrizace železnic, TRAMO RAIL, ENTERIA a OHLA ŽS)



Psali jsme před 25 lety...

Obzor č. 27 – 30. 6. 1997

Ve zprávě ze zasedání Ústředí OSŽ ze dne 25. 6. 1997 se uvádí, že Ústředí OSŽ odmítá nekoncepční záměr snížení počtu pracovníků Českých drah a požaduje, aby byly z podání tohoto návrhu vyvozeny patřičné důsledky. Vedení OSŽ uvedlo, že návrh považuje za nekoncepční, postrádá v něm dostatečné zdůvodnění a hledání rezerv. V tomto duchu připravovalo i otevřený dopis ministerstvu dopravy a Generálnímu ředitelství Českých drah.

Další článek upozorňuje na to, že v září či říjnu 1997 dojde pravděpodobně k dalšímu zdražení na železnici. V textu se připomíná, že ke 100% zdražení došlo již v roce 1990. O tři roky později, k 1. 1. 1993, bylo zrušeno dělnické jízdné a v září téhož roku bylo zvýšeno žákovské jízdné o 100%. Na podzim 1997 mělo dojít ke zdražení o 40 až 60% (při téměř deseti procentní roční inflaci). OSŽ se ke zdražování jízdného stavělo zdrženlivě. Uznávalo sice, že je třeba jízdné „narovnat“, ale rozhodně by se tak mělo dít v návaznosti na celkovou koncepci dopravy.

Obzor č. 28 – 7. 7. 1997

Obzor uveřejnil Otevřený dopis Martinu Římanovi, ministru dopravy a spojů ČR, a Vladimíru Sosnovi, generálnímu řediteli Českých drah. Vedení OSŽ v něm vypočítává připomínky, které má k záměru snižování počtu zaměstnanců ČD a zdůrazňuje, že se na takovýto opatření odmítá podílet. V textu se připomíná, že Správní rada ČD přijímá rozhodnutí, která mnohdy ani nemají oporu v zákoně o Českých drahách. Mezi další výtky patřilo to, že snižování počtu zaměstnanců postrádá ekonomické podklady,

nerespektuje zákonná ustanovení ani normy spotřeby práce v závislosti na technice. Podle OSŽ se nijak neřeší zjištěné ne hospodárnosti Českých drah a chystané organizační změny jsou navrhovány bez existence celkové koncepce podniku.

Obzor dále referuje o 3. panevropské konferenci o dopravě, které se koncem června 1997 v Helsinkách zúčastnila i delegace OSŽ. Na konferenci se hovořilo mimo jiné o nutnosti vytvořit v zemích, přidružených k Evropské unii, takové podmínky, které by byly srovnatelné s normami běžné platnými v EU. „**Česká republika se musí během relativně krátké doby přizpůsobit nejen po technické stránce, ale i v legislativní a sociální sféře svým vyspělejším sousedům,**“ řekl po návratu z Helsinek předseda OSŽ Jaromír Dušek. Jak dále uvedl, o tom, že ČR má v mnoha směrech Evropu stále co dohánět, svědčí i fakt, že delegace ministerstva dopravy ČR jako jediná ze všech přítomných vystupovala odděleně od delegace odborů. „**Podobný přístup je v zemích na západ od nás nemyslitelný a byl ze strany zástupců EU otevřeně kritizován,**“ prohlásil předseda OSŽ.

V článku s názvem „**Ještě letos by mohlo být zrušeno pět regionálních tratí**“ se píše o materiálu, který připravilo ministerstvo dopravy pro jednání vlády. Přestože šlo o přísné důvěrný dokument, na veřejnost již některé informace z něj pronikly, takže i ministr dopravy Martin Říman Obzoru potvrdil, že se uvažuje o zrušení čtyř nebo pěti tratí, „...o kterých si myslíme, že by bylo zbytečné je vyhlášovat do privatizace. To jsou ty takzvané naprosto beznadějně tratě,“ uvedl ministr doslova.

–zs–

PRÁVNÍ PORADNA Podpůrný fond OSŽ

Podpůrný fond Odborového sdružení železničářů (dále rovněž „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 operace smyslových orgánů /očí/ z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti, a tím i zaměstnání – pracovní právního 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, sociálně-právnímu oddělení OSŽ (dále rovněž „SPO OSŽ-Ústředí“) prostřednictvím příslušného odborového orgánu, tj. závodního výboru základní organizace OSŽ (dále rovněž „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 5 000 Kč do 20 000 Kč. Nejnižší schvá-

lená částka může být ve výši 1 000 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 SPO OSŽ-Ústředí, které předkládá po ověření a zpracování důvodové zprávy žádosti k rozhodnutí Představenstvu OSŽ. O přiznání dávky, její výši nebo možné opakovanosti 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. SPO OSŽ-Ústředí sdělí písemně 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 zaslání 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 Šeblre,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-Ústředí

Josef Schrötter

Jak zlepšit bezpečnost na železničních přejezdech

Stále rostoucí počty aut na silnicích a nepozornost řidičů přispívají ke střetnutím s vlaky na železničních přejezdech. O to více hrozí takovéto nebezpečné situace v době prázdnin a dovolených. Navíc ze železniční nákladní dopravy přešlo zhruba 40% na silniční nákladní dopravu. Svědčí o tom velké množství kamionů na našich silnicích. Řada z nich se snaží šetřit poplatky za použití dálnice a jezdí po okrajních silnicích, kde se právě nachází hodně železničních přejezdů. V Evropské unii je 47% úrovnových přejezdů chráněno jen ondřejskými kříži a zbytek je chráněn různými technickými prostředky pro zábranu nebo výstrahu.

Výstražné signály na přejezdech se aktivují před příjezdem vlaku na přejezd v časovém intervalu. Rozlišujeme dva časové údaje a to, „předzváněcí dobu“, což je doba od započetí výstrahy do okamžiku sklápění břeven závor, a „přiblížovací dobu“, což je doba od započetí výstrahy do doby příjezdu čela železničního vozidla na přejezd, které se pohybuje maximálně traťovou rychlostí.

Celosvětově je výstraha dávana jedním nebo dvěma blikajícími červenými světly. V České a Slovenské republice se na přejezdu bílým kmitajícím světlem signalizuje také to, že se k přejezdu neblíží vlak nebo jiné železniční vozidlo, což také znamená, že je možné přejezd bezpečně přejet rychlostí 50 km/h. Tato návest je označována jako „pozitivní signalizace“. Pokud bílé světlo neblíží, tak platí pro přejezd silničního vozidla rych-

lost 30 km/h s tím, že je třeba se řádně rozhlédnout na obě strany. Proto by měly být u přejezdu dodrženy dobré rozhledové poměry. Na mnoha přejezdech jsou z různých důvodů k signálům přidány závory, které se spouští 15 až 20 sekund před příjezdem vlaku.

Vzhledem k tomu, že naše silnice brázdí řidiči prakticky z celého světa a velký počet zahraničních kamionů, měly by být nápisy na vozovce nebo na výstražníku ze slov rozpoznatelných ve většině jazyků jako například „STOP“. Nápisy na výstražníku „POZOR VLAK“ jsou vhodné dnes již jen tak pro chodce. Určitě vhodnější by byl pikto-



Příklad piktoqramů

Dříve měl u nás sloupek výstražníku červenobílý nátěr, což mělo svůj bezpečnostní význam. Dnes má šedou nebo stříbrnou barvu, což bezpečnosti nepřispívá.

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Generální rekonstrukce v žst Chřibská

Žst Chřibská leží v km 76,398 tratě Benešov nad Ploučnicí–Rumburk. Před nedávnem prošla generální rekonstrukcí jak výpravní budova, tak zabezpečovací zařízení. Kdysi rozlehlá výpravní budova byla, jak je již u Správy železnic neblahým zvykem, ubourána z každé strany a zeštíhlena do sice pohledné podoby, ale nikoli historické. Změnou prošlo i kolejíště, neboť z kdysi dopravní koleje č. 2 byla udělána nepoužitelná kusá manipulační kolej o délce 225 metrů, přičemž manipulační kolej, kde se po letech odklady nyní pravidelně opět nakládá dřevu firmou Uniles ze skupiny Agrofertu, má pouhých 79 metrů u boční rampy manipulačního skladu. Je zajímavé, že v Seznamu stanic s výpravním oprávněním pro vozové zásilky žst. Chřibská není uvedena, a to nejméně od roku 2017, přesto se zde dřevo nakládá, což je jediné dobře, ale je vidět jakýsi nesoulad v předpisech. Žst Chřibská je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením s cestovou volbou, mezistaniční zabezpečovací zařízení na směr Jedlová i Rybníště je obousměrné automatické hradlo. Pamětníci si vzpomenu, že proti výpravní budově žst Chřibská bylo školici středis-

ko vedoucích pracovníků ještě nerozdělených Českých drah, nyní je v soukromém majetku, stejně tak již asi 18 let neslouží datkovým dovoleným KOP středisko Chřibská-Na potoce, měl jsem tu čest v něm dlít v roce 2003 a bylo to tam pěkné, obklopeno lesy a čerstvým vzduchem – i to bylo zprivatizováno a předěláno na domov pro seniory. Opuštěnost místa jistě seniorům radost nedělá – do centra Chřibské je to asi 2,5 km. A nakonec 1. července 2007 padla i nejstarší česká sklárna z roku 1414 v Chřibské. Neptěší ani zpráva z dříve také jednolitě tratě Nymburk–Rumburk, která je nyní „rozsekána“ na několik kusů, několik dopravců a několik krajů. Vítejte v zemi regionů 2022! Napadá mě reminiscence se sjednocováním Německa v roce 1871, kdy v rámci integrace a odstranění vzniklo nejen Německo, ale také Itálie atd. Nyní se jde opačným směrem a nikdo už neví, komu co patří, a kdo má třeba celodenní krajskou jízdenku, nepozná pomalu v jakém vlaku jakého dopravce vůbec jede. Ocítá se v paranoidním stavu neuskutečna, neustálých a nikdy nekončících výběrových řízení na dopravce a neustálého „ohrožení“ krajskými radními, zvláště



„Osekaná“ výpravní budova žst Chřibská je krásně opravena ve stylu švýcarské úpravnosti, ale historicky změněna – stav z 14. 6.



Opět využívaná kusá manipulační kolej č. 4 pro lesy Uniles v žst Chřibská, jen tak dá! Dne 14. 6. byla zcela plná naloženými vozy dřevem

těmi, co zřejmě nemají rádi vláčky, jako třeba jeden z kandidátů na Ropáka roku.
Martin Kubík

ODBORNÉ O ŽELEZNICI



Právě vyšlo nové číslo NŽT 3/2022

Z obsahu: Jednala rada vydavatele a redakční rada Nové železniční techniky; Diagnostika ložisk – inteligentný pomocník; Moderní terminály jako symbol vysokorychlostní železnice v Česku; Projekční práce na vysokorychlostních tratích jsou v plném proudu; Francouzský rychlovlak TGV projel centrem Brna; Více než veletrh, více než konference; Na veletrhu Rail Business Days v Brně vystavovala také společnost ENTERIA; Konference Rail Business Days (RBD 2022); Mezinárodní železniční veletrh RAIL BUSINESS DAYS přilákal za tři dny téměř 11 000 návštěvníků; Nová železniční technika byla mediálním partnerem a mezi návštěvníky bylo možno zahlédnout členy jejich odborných rad; Ve dnech 17.–25. května 2022 se konala Coradia iLint Railshow; Bateriové nebo vodíkové vlaky? Vliv vozňové radiace jednotky na přepravní procesy v mezinárodní železniční dopravě; Nasazení unikátních strojů SWIETELSKY Rail CZ na úseku Velim–Poříčany; Železniční interoperabilita a zákon o dráhách; Mostaři Divize Železnice společnosti OHLA ZS provádějí přestavbu mostu přes řeku Svitavu u Adamova; Kompletní rekonstrukce železniční stanice Vsetín. ■

Smutná událost

vjetí do postavené posunové cesty a ke srážce vlaku s posunovým dílem a vykoľejení vlaku pendolina (2 vozy). Při mimořádné události zahynul strojvedoucí vlaku pendolino a další čtyři osoby (na posunovém díle) byly zraněny. Škoda se bude pohybovat v desítkách milionů korun.

Lítost nad touto událostí vyjádřili také němečtí odboráři:
„My v Německém svazu strojvedouců jsme hluboce otřeseni. Upřímnou soustrast rodině obětí a zraněným přejeme brzké uzdravení,“ řekl **Claus Weselsky, národní předseda GD.** **Martin Kubík**

Dne 27. června došlo v ranních hodinách v Bohumíně při odjezdu vlaku pendolino (Bohumín–Praha) k jeho

To, co chybí na vozovce na přejezdech u nás, jsou žluté čáry, které informují řidiče, že by zde neměl stát a ani vjíždět, pokud prostor za přejezdem není pro něj volný. Podobně, jako je to v místech odbočení na silnicích vyšších tříd. Žluté označení na přejezdu bude působit psychicky i na chodce, aby se na přejezdu zbytečně nezdržovali.

Závorová břevna u automatických přejezdových zařízení na našich tratích jsou konstruována tak, aby je bylo možno přerazit anebo nadzvednout. Dodavatel přejezdové techniky AŽD Praha přinesl v té souvislosti několik zlepšení, jako například nápis na břevnu v češtině „Uvzněš-li – proraž mě!“ (a také v jiných jazycích), zvýraznění výstražníků a ond-



Příklad označení vozovky na přejezdu

řejských křížů, kontrolu celistvosti břevna, světelnou výstrahu na břevnu aj.



Závorové břevno AŽD Praha s nápisem a odrazkami

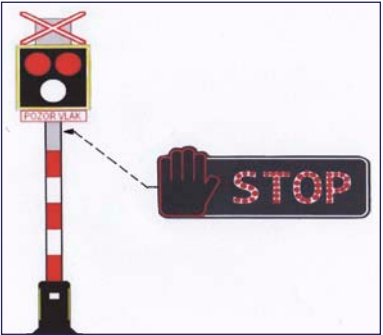


Závorové břevno AŽD Praha s nápisem v cizích jazycích a s piktoqramem

Z psychologického hlediska řidič, který uvízne na uzavřeném přejezdu, je v obrovském šoku, a ihned není schopen reagovat adekvátně a čas běží – vlak se řítí na přejezd. Podle mého názoru by neměly být na hlavních tratích celé závory, ale jen dvojité poloviční s tím, že v okamžiku, kdy detektor překážek zjistí překážku na přejezdu, nedojde ke spuštění výjezdové poloviční závory.

Po nehodě na přejezdu ve Studénce, kde došlo ke střetnutí polského kamionu s Pendolinem, panovalo chvíli nadšení pro zřizování zařízení umožňujícího detekci překážek na přejezdu. Problém byl v tom, že pozornost byla zaměřena na přenos informace na vlak, což byl problém. Navíc rychlost vlaku a zábrzdna vzdálenost byly také určitou překážkou tohoto řešení.

Na hlavních tratích navrhuji doplnění výstražníku o červené blikající nápis STOP. Tento nápis by blikal současně se střídavě blikajícími červenými světly do okamžiku, kdy dojde ke spuštění závory. Polský řidič ve Studénce se vymlouval, že červená světla sice svítila, ale závora byla nahore. Nápis STOP je více jazyčný. A víme, jak psychologicky funguje tento nápis STOP na policejních vozidlech. ■



Návrh doplňkové návesti



Informační tabule u pokladny v dolní stanici lanovky



V dále je již vidět horní stanice lanovky na Kněžišti. Jízda trvá přesně 15,5 minut a v některých úsecích se sedačka vznášá docela vysoko nad zemí



Jak se pomalu vzdalujeme od dolní stanice, postupně se před námi otevírá výhled na Teplickou kotlinu a České středohoří



Pohled na poháněcí ústrojí v horní stanici. Lanová dráha disponuje celkem třemi motory

Jubileum Staré dámy

Letos v květnu oslavila lanová dráha, vedoucí z Krupky (Bohosudova) na Kněžiště (Komáří Vízku), neuvěřitelných 70 let provozu. Dvousedádková dráha byla vybudována v letech 1950-52 a uvedena do provozu dne 25. 5. 1952. Jedná se o nejdelší jednosédkovou lanovku ve střední Evropě a také o nejstarší provozovanou visutou dráhu v České republice. Délka lanové dráhy je 2 348 metrů a do horní stanice na Kněžišti překonává výškový rozdíl 482 metrů. Dvoumístné sedačky jsou vypravovány v intervalech 32 sekund a jejich max. rychlost činí 2,5 m/s. Lanovka je schopna přepravit v jednom směru až 226 cestujících za hodinu.

Technologickou část vyrobil n. p. Transporta Chrudim v licenci švýcarské firmy Von Roll. Ač se to nezdá, jedná se dnes již o světový unikát poté, co byla lanovka stejného typu, vozící v Krkonoších cestující na Sněžku, v roce 2012 „odejita do důchodu“. Část materiálu a součástek byla poté převezena z Krkonoš sem, do Bohosudova. Dne 23. 9. 2013 byla lanová dráha na Kněžiště prohlášena za kulturní památku. Památkově je chráněn celý areál i technické vybavení. Lanová dráha je oběžného systému se dvěma stanicemi. Nekonečné lano o průměru 23 mm je poháněno z horní stanice, ve stanici dolní je pak napínáno pomocí 6 tun vážícího závaží. Poháněcí zařízení disponuje třemi motory. Hlavní elektromotor, revizní elektromotor a dieselový motor, který slouží jako záložní při výpadku el. proudu.

Nápad, zřít do hor lanovou dopravu, se zrodil již v roce 1838. Návrh lanové dráhy se však začal projednávat až v roce 1903. Projekt, financovaný firmou Siemens, pochází až z roku 1914. Plány ale zhatilo vypuknutí I. svět. války. Nový projekt byl vypracován v roce 1932, nicméně pro značnou finanční náročnost byla jeho realizace stále odkládána. Nakonec nebyl

realizován z důvodu II. světové války. Teprve do třetice byly práce na lanové dráze zahájeny až v roce 1950 Dopravním podnikem města Teplice. Na dělníky a techniky čekalo 2 348 metrů prudkého zalesněného svahu se skalnatým podloží. Práce komplikovaly staré důlní štoly, haldy hlíny a odvaly. Celkem se na budování lanovky podílelo 30! pracovníků. Beton na základy podpěr (celkem 29) si dělníci míchali na místě ručně. Těžká technika se v náročném terénu nedala použít, proto byly povolány koňské síly. Provoz byl slavnostně zahájen 25. května 1952. Od 1. 5. roku 1953 převzaly od DP města Teplice lanovku Československé státní dráhy, které ji provozovaly (ČD) až do roku 1996, podřízena byla lokomotivnímu depu v Ústí nad Labem. V letech 1996-2009 provozovala lanovku společnost Dragon Trade, s.r.o. z Ústí nad Labem. V roce 2009 ji odkoupilo město Krupka a až do současnosti provoz zajišťuje společnost Sport Krupka, s.r.o.

Ale dost fečí, nasedněme na jednu z padesáti sedaček a nechme se vyvést nahoru. Za mírného pohupování nás lanovka unáší stále výš a výš a spodní stanice se nám postupně vzdaluje. Jak stoupáme, pomalu se před námi otevírá krásný výhled na Teplickou kotlinu a České středohoří. V některých úsecích se známe dosti vysoko nad zemí. Nic pro toho, kdo nemá rád výšky. Jízda trvá přesně 15,5 minut, takže si ji každý užije do sytosti. Z Komáří Vízky máme před sebou České středohoří jako na dlaní. V dále vidíme známou siluetu Ještědu a za opravdu dobře viditelnosti lze spatřit i vrcholky Krkonoš. Přejme na závěr této staré dámě dalších mnoho let úspěšného provozu ke spokojenosti mnohých turistů. Poděkování patří všem minulým i současným pracovníkům, kteří se vzorně starají(l)i o to, abychom se pohodlně dostali na vrchol Krušných hor. Děkujeme!

A. K. Kýzl

Logistika vyvozuje závěry z výkonnosti železnice

Současná kvalita služeb železnice v Německu neodpovídá současným, natož budoucím požadavkům poskytovatelů logistických služeb. Uživatelé železniční nákladní dopravy se shodují se zástupci Výboru pro dopravu v německém Bundestagu, že požadavky by měly být aplikovány na rychle efektivní rozšiřování infrastruktury. To byl výsledek jednání Spolkového svazu spedice a logistiky prostřednictvím video-



Festival Umění v prostoru

Festivalů je hodně, některé jsou zajímavé, některé jsou zajímavé i místem konání. Tento festival „Festival m³/Umění v prostoru: Mezi meziprostory“ se odehrává na nádražích. Všechno v Praze, výjimkou je Kladno a Chomutov, expozice jsou i na zastávkách jako například Praha-Modřany. Výstavy se konají do konce září, tak máme čas se na některá místa vypravit. Festival doprovází, jak bývá zvykem, i doprovodný program, někdy i s železniční tematikou. Expozice najdeme na stanicích Kladno, Braník, Řeporyje, Masarykovo nádraží, Modřany zastávka, Vrsovice, Veleslavín, Libeň a Zličín. Informace jsou na www.festivalm3.cz.

Na snímku je expozice „Bledé modré pokrytí“ v nádražní budově v Praze-Řeporyjích, ta pochází z r. 1878. Jelikož její celkový stav odráží, že nemá asi další využití, tak uvidíme, zda Správa železnic budovu zbourá, opraví či prodá.

Petr Rádl

konference dne 3. června s politiky. Například poslanec FDP Abel vidí nárůst investic do železnice jako znamení, že modernizace sítě je ústředním zájmem státní dopravní politiky. Přednost by měly mít projekty, které lze rychle realizovat, a mají velký dopad. Abel považuje rychlé schválení terminálů LNG (plyn) za povzbudivé. Projekty elektrifikace by měly být možné bez plánovacích schvalovacích postupů. V každém případě by akcelerace rozšiřování železniční infrastruktury neměla začít až v roce 2024 nebo později.

Podle zástupce přeprávců Andreese je malá přesnost v železniční nákladní dopravě (téměř 60%) jedním z limitujících faktorů, když v druhé polovině roku 2021 byla pouze 50%. Odkaz na data DB. Vlak se zpožděním menším než 16 minut byl považován za včas. Zde je ještě mnohem více prostoru pro zlepšení. Závady v kvalitě ovlivnily dodavatelské řetězce všech odvětví, což způsobuje značné ekonomické škody. Za těchto okolností se Andreese přimlouval za zavedení „náhradní dopravy“ a to převod ze železnice na silnici. To by znamenalo zrušení nedělního zákazu jízdy pro kamiony a zvýšení přípustné celkové hmotnosti na 44 tun pro čisté silniční provoz, aby zásilky, které byly z kombinované dopravy „vytlačeny“ zpět na silnici, mohly být doručeny zákazníkům se stejnou nosností. K tomu pan poslanec FDP Abel považuje větší kamionovou dopravu za problematičtější. Prosazuje však výjimku z myšleného pro přepravu do a z terminálů. To lze prý rychle implementovat.

Přepravci si stěžovali na chování DB Cargo, které samo železniční přepravy převádí na silnici a tím samo vytváří milionové ztráty. Pokud by znovu stáli před otázkou, zda se chtějí znovu angažovat v železniční nákladní dopravě, toto rozhodnutí by si dobře rozmysleli. Na rozdíl od státní DB Cargo, si soukromé firmy musí na svou činnost vydělat.

sh

Odklony Štúrovo–Levice

Na sobotu 18. června byl naplánován třídní sraz spolužáků z břeclavské průmyslovky. Stál jsem před zásadním logistickým problémem, jak se do Břeclavi smysluplně dopravit a zbytečně nemarnit čas ve vlaku.

Poté, co mě oči spatřily výlukový jízdní řád na trati Šurany–Levice, obsahující páteční odklonový vlak 15843 Bratislava–Banská Bystrica přes Štúrovo, jsem měl jasno. Takovou lahůdku nelze odmítnout, tím spíše, že na té trati jsem nebyl několik desetiletí. Zbývalo vyřešit co dál, protože ze Zvolena/Banské Bystrice se po 19 hodině smysluplně cestovat nikam nedá. IDOS sice nabízel minutový přestup na GEMERANA, což příliš důvěry nevzbuzovalo. Nicméně týden předem jsem si páteční provoz a přestupy odsladoval a přípoj přes zpoždění byl. Zbývalo jen doufat v reprízu zpoždění.

Z Prahy jsem vyrazil vlakem 277, výlukové zpoždění v Kolíně dosáhlo 25 minut – standard, jímž jsem se nevzrušoval. V Bratislavě bylo na přestup 70 minut. Nicméně do Králova Pole spadlo na 14. „brněnská vata“ umožnila zastavení na „nádraží v centru“ s pouhými dvěma minutami. Z Břeclavi včas, na „mostě Moravy“ – Lanžhot Grenze + 2, Hlavní stanice včas.

Necelá hodina strávená luštěním křížovek uběhla jako voda a ve 14.42 byla na l. nástupiště přisunuta zvolenskými brejlovcem 754 070 – až na jednu výjimku – devítivozová souprava modernizovaných vozů ZSSK. Odjezd 15.06 + 2, souprava vcelku plná – časové varianta „kladivkového“ R 871, čili nestojí „TO“ ani soupravu navíc.

V Nových Zámkách byly odvěšeny poslední dva vozy, překvapivý byl nástup frekvence ve Štúrově. Letným pohledem na l. nástupiště zjišťuji, že místní „nádražka“, na rozdíl od mnoha českých stanic (např. Cheb, Mariánské Lázně...), stále funguje. Vlivem pomalých jízď z Nových Zámek Štúrova + 6.

Pohled z okna při průjezdu bývalými stanicemi – dnes zastávkami – mnoho radosti nepřinášel. Přestože – podle rychlostníků – je trať na rychlost 80–90 km/h, bývalými stanicemi se jede podle rychlostníku 40. Výhybky zůstaly, leč s nejjednodušším zabezpečením...

Kamený Most, Biňa zrušeny, Čata 17.28 – odklon osy = 40, Pohronský Ruskov 17.32 – další odklon osy, rovná vede někam na vlečku, Želiezovce 17.40 – v dále jsou vidět chladicí věže JE Mochovce, Tekovské Lužany 17.49 – mechanické vjezdové návěstidlo, Tekovský Hrádek 17.55 – stanice zrušena, Levice 18.01 + 6 / 18.04 + 8; výměna vlakové čety.

Nová Baňa – tady se přestupuje z dálkové NAD ze Šale 18.36 + 13 díky pomalým jízďám. Hliník nad Hronom 18.55 + 13 – výstup jediné cestující...

Zvolen 19.25 + 13 > přípojný Gemeran je fuc... takže varianta do Košic a nočním Zemplinem do Bratislavy padá...

Nastupuje varianta B, já si koupit místenku na noční Polanu z Filakova do Bratislavy a ve 21.25 odjíždím M 811 + 011 do Filakova, Polané naproti... Ve Filakově je v noci pokladna zavřená...

Čas do příjezdu trávím sledováním posunu se soupravou, druhou večer z vlastních záso. Polané přijela včas, obsazení vlaku nic moc, smysl povinné rezervace Plešivec–Levice mi uniká...

Ve Zvolenu se mění pouze vlakový doprovod, nikoli lokomotiva pokračující až do Bratislavy. Za Zvolenem jsem přešel do spací polohy, lehce probuzení ve Štúrově – jedeme „ku podivu“ včas.

Spíše mám obavu z úseku Nové Zámky – Bratislava, nerad bych musel přejít na plán C. Na hlavní stanici zastavujeme včas a přesunují se do osobního vlaku do Komárna přes Dunajskú Stredu. Rakousko-slovenská souprava tlačená herkulesem, ve slovenském modernizovaném Bdeer je k máni nejen „štá-

va“ pro notebook, ale také wifi umožňující sledovat cvrkot na dráze, vlastní vlak nevýjímaje. V rakouských vozech takhle možnost není a bylo v nich chladno...

Od mě „poslední návštěvy“ Žitného ostrova – kdy to přesně datumově bylo si nepamatuji, ale bylo to v rámci předváděcí jízdy nastupujícího „žlutého dopravce“ za jednotné jízdné (tuším 2€), reportáž byla v OBZORU a tehdejší pan tiskový mluvčí Ondřej (dnes už u žlutého chleboďárce nepracuje) tam během pobytů na zastávkách vylepoval jízdní řády – se úprava stanic a zastávek výrazně změnila. Vysoké hrany nástupiště s pevným povrchem.

Zda tehdy byly názvy dvojjazyčné, si opravdu nepamatuji. Vlakové hlášení stanic/zastávek je rovněž dvojjazyčné. ZSSK cíl práva národnostní menšiny.

Před Komárnem zaslouží obdiv nový zavěšený most přes Dunaj.

V Komárně přestup do osobáku s dvoudílnou soupravou PUSH-PULL a princeznou 263. Z Nových Zámek pokračuje do Štúrova...

Jdu si do Zákaznického centra pro razítko, dáma za okénkem se snaží anglicky hovořit cizince, toužící po jízdě do Budapešti, vysvětlit, že NIC nejede, že musí do Komárna, pak TAXI do Komárna a teprve pak do sídelního města... cizinka nechápe, že v roce 2022 ze Slovenska (Nových Zámek) do Budapešti opravdu, ale opravdu žádný vlak nejede... chápu, že cizojazyčná jazyková výbava zaměstnankyně ZSSK není na takové úrovni, aby dokázala přesně popsat, z jakých důvodů vlaky na maďarském území nejedí...

Nicméně – tak či onak – je poněkud zarážející, že mezi Štúrovem a Szobem neexistují osobní vlaky, sic v obou 15 km vzdálených stanicích končí „místní“ vlaky a obě železnice používají stejnou trakční proudovou soustavu a cestující jsou odkázáni pouze na mezikrátké vlaky EC...

Autor, spadající do kategorie „dražní dinosaur“, je pamětníkem osobních vlaků mezi Szobem a Štúrovem – souprava MAV s řídicím vozem a lok V43 – sloužících především pro potřeby maďarského personálu sloužícího v pohraniční přechodové stanici Štúrovo. V té době ještě existovaly stanice Kamenica nad Hronom a zastávka Chlaba. Osobní vlaky tam však nestavěly. Nebyla to doba příznivá nějakému volnému cestování...

Pro dobrodruha se nabízí cestování do Maďarska autobusem Štúrovo–Chlaba, pak po turistické trase přes hraniční železniční most (lávka pro pěší/cyklisty) do Szobu a dále osobním vlakem. Pro běžného cestujícího s kolečkovým kufrem poněkud nepraktické...

Do Bratislavy pokračují soupravou 671, bohužel wifi nefunguje... Na hlavní stanici potřebná informace – vlak 286 Hungaria má žádoucích 70 minut zpoždění, tudíž nebude třeba dlouho čekat na cestu do Břeclavi... Vlak je očekávan množstvím cestujících, přesunují se do sektoru D, kde téměř nikdo není a tak snadno ulovím volné místo bez rezervace. Cesta uběhla rychle, ve městě moji „Alma mater“ zastavujeme s nějakými 80 minutami.

Přesunují se na místo srazu, servírka se diví, že jsem tam tak brzo... raději, s náskokem než se zpožděním a spokojím se splněnými cíly si objednávanou tekutý chléb... v horkém dni je třeba doplnit tekutiny.

Spolužáci se postupně scházejí... dva se omluvili, jeden ze zdravotních důvodů, druhý „prý kvůli problémům na Ferdinandce nebude dvakrát přestupovat...“

Finále dvou denního cestování zajišťuje, více jak hodinu zpožděný, odklon 272, takže při dojezdu na hlavní nádraží jsou to tři cestovní data.

Miroslav Zikmund

SPORT

III. krajské sportovní hry seniorů v Tanvaldě



Za krásného slunečného počasí se konaly dne 22. června 2022 III. krajské sportovní hry seniorů, které pořádalo město Tanvald. Sportovních her se zúčastnilo 15 týmů z Libereckého kraje. Za železničáře Českých drah soutěžilo družstvo seniorů OSŽ Liberec v kategorii 70+. Soutěžilo se v 10 disciplínách: bolicbal, hod šipkami, košíková, střelba na branku, chůze 400

metrů, disc golf, snack golf, hod kriketovým míčkem na cíl, pétanque a lukostřelba. Družstvo OSŽ Liberec ve složení Ivana Beranová, Eduard Folprecht, Věra Navrátilová, Jaroslav Ševčík, Marie Urbánková a Jana Žáryová skončilo na krásném třetím místě. Velké poděkování patří pořadatelům, městu Tanvald a krásnému počasí.

Jaroslav Ševčík



Smutné výročí

V letošním roce 2022 si připomínáme výročí 90 let od tragické srážky smíšených vlaků na trati Benešov–Vlašim–Dolní Kralovice.

Dne 2. července 1932 došlo mezi stanicí Domašín a zastávkou Znošim v km 18,7 až 18,9 u obce Polánka ke srážce smíšených vlaků čísel 3546 a 3547. V té době ve stanicích na trati nebyli výpravčí a provoz byl řízen podle předpisu D3 dirigujícím výpravčím stanicí Benešov společně s vlakvedoucími jednotlivých vlaků pomocí traťových telefonů a zápisů do telegrafních zápisníků. Smíšené vlaky přepravovaly nejen cestující, zavazadla nebo poštu ale i nákladní vozy zařazené vždy na koncích vlaků.

Toho osudného dne probíhaly přepravy účastníků IX. všesokolského sletu v Praze a vlaky nabíraly zpoždění.

Vlaky 3546 a 3547 měly podle grafikonu vlakové dopravy pravidelné křížování ve stanici Vlašim. U vlaku 3546 jedoucího z Benešova došlo ke zpoždění, a proto dirigující výpravčí v Benešově rozhodl přeložit křížování vlaků do sousední stanice v Domašíně. Tehdejší přednosta stanice Vlašim kontrolou zjistil, že křížování je správně přeloženo do stanice Domašín a zapsáno do telegrafního zápisníku.

V 19:35 hod. se setmělo, zdvihl se silný vítr blížící se bouře a vlak 3547 odjel ze stanice Vlašim. V 19:47 hod. uslyšel přednosta nepřetržitě pískání parního stroje a v domněně, že trať byla zavazena stromy, poslal staničního zaměstnance na obhlídku trati. Ten se po více než hodině vrátil a hlásil tragickou srážku vlaků u obce Polánka. Současně oznámoval, že strojvůdce Hájek a vlakvedoucí Havlín jsou mrtví a několik dalších obětí se nalézá v troskách osobních vozů. Služební a osobní vozy byly demolovány těžkými nákladními vozy z obou konců vlaků. Ke srážce došlo v nejhorším možném místě, v prudkém zářezu, který umožňoval rozhled pouze na 50 až 60 metrů.

Na místo nehody bylo povoláno četnictvo, hasiči a místní lékaři. Šestnáct těžce zraněných bylo odvezeno pomocným vlakem do nemocnice v Benešově.

Záchranných prací se zúčastnil veškerý staniční i jízdní personál. Za svitu pochodní byli někteří cestující vysekávání z trosk vagónů.

Rozčilení cestující, kteří z místa nehody přišli pěšky do stanice Vlašim a neznali organizaci železničního provozu, spatřovali viníka neštěstí v přednostovi Jelínkovi. Žádali, aby byl řádně zmáčen nebo ještě lépe na místě zastřelen.

Hlavní příčinou nehody bylo nepočkání vlaku 3546 ve stanici Domašín na protijedoucí vlak 3547 ze stanice Vlašim. Proč vlakvedoucí Havlín vydal příkaz k odjezdu na trať, se nepodařilo objasnit. Zahynul v troskách služebního vozu, který byl řazen za lokomotivu. Pravděpodobná příčina nehody byla zhoršená kvalita telefonního spojení při bouři, kdy vlakvedoucí nevyšlechl příkaz vyčkat s vlakem v Domašíně na protijedoucí vlak z Vlašimi.

Celkové následky nehody byly děsivé. Na místě zemřelo devět lidí, šestnáct bylo těžce a devadesát lehce zraněných. Později v benešovské nemocnici zemřel i topič Mareš. Odklizení trosk neštěstí trvalo čtyři dny. Tato nehoda se stala jednou z největších ve třicátých letech v tehdejší Československu.

Na jaře letošního roku vlašimští železničáři zhotovili a na místo srážky umístili pamětní kříž na uctění památky obětí. Součástí památníku je i deska s čísly parních lokomotiv 423 084 a 423 0107, které byly v čelech vlaků. Dále je uveden datum srážky a ve spodní části se nachází devět křížků symbolizující oběti neštěstí.

Jaroslav a Ladislav Kohoutovi