

Z jednání Ministerstva dopravy České republiky

Ministr Kupka představil europoslancům dopravní priority českého předsednictví

Učinit evropské dopravní toky odolnější

Revize nařízení TEN-T, podpora vysoko-rychlostní železnice napříč celou Evropou nebo posílení role Evropské unie ve vesmíru. O tom všem mluvil ministr dopravy Martin Kupka před poslanci Evropského parlamentu. Během vystoupení ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku (ITRE) představil a vysvětlil europoslancům dopravní plány českého předsednictví na nadcházející půlrok.

„Děkuji všem členům výborů TRAN a ITRE za možnost představit priority českého předsednictví v Radě Evropské unie. Česká republika se ujala předsednické role v nelehké době a tvrdí v tvář ruské invazi na Ukrajinu čelíme společně novým výzvám i v oblasti dopravy. Jedním z hlavních úkolů během následujícího půlroku bude učinit evropské dopravní toky odolnější. Proto se chceme zaměřit na revizi systému rychlých spojení TEN-T a na posun ve vyjednávání podoby systému zabezpečeního satelitního spojení Secure Connectivity,“ uvedl po slyšení ve výborech ministr Kupka.

Právě revize nařízení o rozvoji celoevropské dopravní sítě TEN-T byla důležitým bodem vystoupení ministra Kupky na výboru TRAN. Tato revize má pro české předsednictví velký význam, protože je zásadní pro rozvoj moderní, efektivní a bezpečné evropské dopravní infrastruktury. Díky ní bude možné lépe využívat železnici a vytvořit prostředí pro propojení různých módů dopravy.

Další prioritou českého předsednictví pak bude návrh týkající se rozšíření infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) a také návrhy na podporu využití udržitelných paliv v letecké i námořní dopravě.

„Tyto předpisy jsou klíčovými, protože bez nich nemůže Evropská unie dosáhnout svého cíle snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o padesát pět procent. Je to o to důležitější, že nám to umožní splnit cíl EU urychleně dokončit závislost na ruských fosilních palivech,“ uvedl ministr Kupka.

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Drážním úřadem spouští dotazník pro strojvedoucí

Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a Dopravní vzdělávací institut spouští průzkum zkušeností a názorů strojvedoucích v ČR na podmínky výkonu jejich profese, které mohou ovlivnit otázku bezpečnosti tuzemské železnice. Probléme formou vyplnění anonymního on-line dotazníku, o kterém byli dříve informováni všichni železniční dopravci. Projekt vznikl z iniciativy ministra dopravy Martina Kupky a resortní Pracovní komise ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

„Reagujeme tak na častější případy projektů navštívit Stůj a chceme takto získat odezvu přímo od strojvedoucích různých dopravců, které dle jejich názoru ovlivňují výkon profese. Začátkem září bychom potom představili výsledky a navrhli jejich využití. Děkuji všem, kteří tento dotazník vyplní, předají nám své zkušenosti, a pomůžou nám tak zlepšit pracovní prostředí tuzemské železnice,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Otázky obsažené v dotazníku byly seřazeny na základě výsledků prvotních rozhovorů se strojvedoucími. Jeho vyplnění by nemělo zabrat déle než 15 minut. „Ptáme se např. na délku praxe, druh dopravy, ve které jezdí, motivaci, subjektivní vnímání míry bezpečnosti či nebezpečnosti, možnosti soustředění se, stresové faktory, plánování směn nebo proškolení,“ přibližuje ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

V ČR je nyní přibližně deset a půl tisíce držitelů licence pro řízení lokomotiv. Dopravci ročně vyvcí či zaškolí stovky strojvedouců. Drážní úřad taktéž každoročně dostává stovky žádostí o vydání průkazu způsobilosti, který opravňuje k řízení lokomotiv na vlečkách.

František Jemelka,
vedoucí tiskového oddělení
a tiskový mluvčí MD ČR

Při vystoupení ve výboru ITRE ministr Kupka zdůraznil klíčový význam vesmírné infrastruktury pro geopolitickou bezpečnost Evropské unie. „Je potřeba, aby unie měla dostatečné kapacity na návrh, rozvoj, provoz i využití svých družicových systémů, a také aby je uměla chránit proti vnějším hrozbám,“ řekl.

Hlavní prioritou českého předsednictví v oblasti kosmické politiky je pokračování vyjednávání o podobě programu Secure Connectivity, jehož cílem je výstavba kosmické infrastruktury mnoha set družic, které budou poskytovat bezpečné, spolehlivé a dostupné autonomní spojení pro uživatele z EU. Systém bude také využít pro poskytnutí kvalitního a rychlého internetového připojení kdekoli v EU. Během českého předsednictví začne trialog, během kterého bude ČR moderovat jednání o podobě systému mezi zástupci Parlamentu, Rady a Komise.

Ministr Kupka se také sešel s eurokomisařkou pro dopravu Adinou Valeanovou a její zástupkyní Majou Bakran Marčichovou, aby spolu projednali takzvané pruhy solidarity (Solidarity Lanes) mezi

Ukrajinou a Evropskou unií. Jejich cílem má být usnadnění vývozu hlavně zemědělských produktů z Ukrajiny. Tam, kde to bude možné, pak musí dojít k přechodu z námořní a částečně železniční dopravy na dopravu silniční. Hovořili spolu také o prioritách českého předsednictví v nadcházejícím půlroce.

Česká republika se ujala předsednictví v Radě EU prvního července. Mezi hlavní priority v dopravě patří lepší propojení a rozvoj evropské infrastruktury, podpora vysokorychlostních železnic nebo čistá mobilita. Česká republika se zaměří také na autonomní dopravu nebo podporu kosmických aktivit. Během předsednictví se uskuteční i několik akcí. K nim bude patřit například neformální zasedání Rady ministrů dopravy v Praze, Dny městské mobility – Urban Mobility Days v Brně (20. – 22. září) nebo European Space Week (3. – 6. října) zaměřený na současné i budoucí trendy v evropském vesmírném programu.

Martin Brychta,
tiskový mluvčí MD ČR

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Milan Sedlák, nový šéfredaktor čtrnáctideníku OBZOR:

„Není novin bez dopisovatelů a samozřejmě už vůbec ne bez čtenářů!“

V polovině roku došlo ke změně ve složení redakce časopisu Obzor. Převážná část dosavadní redakce odchází do zaslouženého důchodu a na novou redakci připadl nelehký úkol navázat na vysoko položenou laťku obsahu tohoto odborářského periodika. Jak tuto změnu vnímá nový šéfredaktor Obzoru Milan Sedlák, jaký je jeho vztah k železnici a k odborům, zejména pak k OSŽ, na co se mohou čtenáři těšit a jak mohou sami přispět k obsahu Obzoru - na tyto a další otázky odpovídá Milan Sedlák v úvodním rozhovoru tohoto čísla.

■ **Jaký je Váš vztah k dráze (kde všude jste pracoval, co Vás na dráze baví a bavilo, co je Vaší největší zálibou ve vztahu k železnici...)?**

Na tuto otázku bych mohl odpovědět jednou krátkou větou a to, že je veskrze kladný, což je pravda, za kterou si plně stojím. Já jsem vlastně k dráze přivoněl, to doslova a do písmene, neboť klišé často užívaným slovem „přičichnul“ mi v tomto případě vyznívá poněkud pejorativně, tedy přivoněl jsem k dráze už v dětském věku, kdy jsem s rodiči cestoval za příbuznými pro dětskou duši do dalekého pohraničí. Vyjžděl jsem vždy v noci a dodnes cítím vůni kouře z dýmajících parních lokomotiv, vnímám jejich odfukování i sykot páry. Je pravda, že tenkrát bylo cestování pro mnohé dospělé utrpením, vždyť i chodbičky byly přeplněné, cestující naplnili také umývárny, dokonce i toalety, každý kousek místa byl naprosto využit. Děti mnohdy vzaly zavazdek, že mohly cestovat v sítkách na odkládaní zavazadel a pohroužit se při příjemném houpání do sladkého spánku.

Mimořádným potěšením pro mne bylo, když mi „Ježíšek“ přinesl ovál s elektrickým vláčkem. Dnes už je to pouze vzpomínka, vláček mám plně vitriny, jen ten ovál mi pro nedostatek místa chybí...

Vztah k dráze sílí i nadále. Můj bratr i bratrance pracovali na železnici, a tak když jsem z rodinných důvodů přešel studium, bylo jasné, kam zamířím. Tímto momentálně zdravím především strojvedoucí a výpravčí, což byly profese, kterým jsem se hodlal věnovat. Osud tomu chtěl jinak, na obě profese bylo třeba určité čekací doby, já si tedy pro začátek vybral posun. Současná vedra mi připomenula, že první směna mě nezavedla do kolejí, ale musel jsem několikrát za den s taškami do obchodu pro dvakrát dvacet piv – víc se do tašek nevešlo. Tenkrát se totiž žízeň hasila úplně jinak než nyní.

A když už jsem zvládl zácvik a začal normálně pracovat, vydrželo mi to bohužel pouhé tři měsíce. V té době se běžně vozy

svěšovaly za pohybu a já měl tu smůlu, že při velkém nárazu ve vagonu za mnou ložené trubky vyrazily čelo vozu, a to mě smetlo do kolejí. Po roce a půl, ač jsem zkoušel i práci na pneumatických brzdách, mě nakonec čekala pouze administrativa. Ale vztah k dopravě mě neopustil, naopak, začal jsem dopisovat do Jihočeského železničáře o lidech kolem kolejí, stejně jako to i dnes dělají dopisovatelé, čímž nyní zdravím i je.

■ **Jak dlouho se věnujete novinářské práci a kde všude jste se novinářně věnoval?**

Dopisování mě nakonec přivedlo do redakce zmíněného železničního periodika a dnes už novinářskou profesi vykonávám třiačtyřicet let. Stále se věnuji železnici, přestože jsem se v roce 1994 stal volným novinářem. Stál jsem u znovuzrození odborových novin Ždjmů strojvůdce, tvořil pro nynější společnost OHLAŽS, dřívější Železniční stavitelství ŽS noviny, vytvořil vázanou publikaci k výročí ŽPSV Uherský Ostroh, souběžně s tím jsem se také věnoval maďarské menšině v Brně realizaci jejich pravidelného bulletinu. Nakonec jsem zakotvil jako šéfredaktor odborného recenzovaného neimpaktovaného časopisu Nová železniční technika. Když si tento časopis, který se jako odborný z prodávce neuznává, začali vydavatelé přehazovat jako horký brambor a hrozil jeho zánik, převzal jsem jeho vydávání.

Ale jsem také odborníkem, členem OSŽ, což mě logicky vedlo k potřebě psát o odborových aktivitách. Vstříc mně vyšlo vedení OSŽ na popud Nedrážního republikového výboru, a tak jsem se současně stal také redaktorem internetového magazínu Nedrážní Obzor. Je měsíčně uveřejňován na adrese www.osz.org.

■ **Jak jste se dostal k Obzoru a co tomu předcházelo?**

Tady je odpověď jednoduchá a nepotřebuje dlouhý komentář. Dosavadní šéfredaktor Ing. Michael Mareš se rozhodl po dovršení důchodového věku nadále ve své funkci nepokračovat a já byl poctěn jmenováním jako jeho nástupce.

■ **Jaké máte představy o jeho obsahu v budoucnosti – chystáte nějaké novinky?**

Ríkám se, že nové koště dobře mete. Možná jsem výjimka, ale rozhodně nechystám žádné převratné změny. K jistým drobným odchylkám samozřejmě už došlo, ale řekl bych, že se jedná opravdu pouze o drobnosti. Samozřejmě novinkám, pokud budou, jak rád říkám, a současně se omlouvám za to klišé, smysluplné, se vyhýbat nebudu. Rád přijmu také podněty čtenářů



Dolní Lipka byla poslední stanicí v Pardubickém kraji, kde bylo v provozu elektromechanické zabezpečovací zařízení se stavěly obsazenými signalisty. Ani ambiciózní záměry připravovaného železničního muzea, se kterým mohla stanice s původním elektromechanickým zabezpečovacím zařízením vytvořit multifunkční celek, nezastavily plány na modernizaci, které Správa železnic uvedla do reality dne 29. dubna 2022, kdy došlo k aktivaci nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie ESA s obslužným pracovištěm JOP. Mezi kolektiv signalistů, kteří museli stavědla v Dolní Lipce opustit, patřila i Alena Urbanová (na snímku ze stavědla 1). Zatímco signalisté našli práci jinde, nebo jako nově zřízený staniční dozorce v Dolní Lipce, stavědla zůstala opuštěna bez dalšího využití. Do budoucna by se první stavědlo mohlo stát součástí železničního muzea, které má rozšířit prostory kolem stávající výtopny a vodárny o nové objekty na sousedních pozemcích. Alespoň plány a vizualizace s tím tak počítají

Foto: Martin Kalousek



■ **Jak jste se rozloučil s původní redakcí, resp. hodláte s jejími členy podle potřeby event. spolupracovat?**

Původně jsem počítal s tím, že se se stávajícími členy redakce nebudu muset loučit. Ale jejich touha po odpočinku byla silnější, a tak se redakce do budoucna změnila. To ovšem neznamená, že bychom nemohli i nadále spolupracovat. Určitě se po nějaké době odpočinku jejich chuť do novinářské tvorby vrátí a já jejich iniciativu rád přivítám – stejně tak jako všech dosavadních dopisovatelů a samozřejmě všech čtenářů, neboť každý z nich může být dobrý přispěvatelem a tvůrcem obsahu čtrnáctideníku Obzor. Ale o tom už jsem se zmiňoval, tak at se neopakuji.

■ **Jak vnímáte současnou situaci na železnici a co z toho vyplývá pro časopis Obzor?**

Železnice nyní – a není to poprvé – zažívá nelehké období. Stačí jen zmínit obrovský skok při zdražování energií. A přitom je třeba ji ekologizovat, modernizovat, zkvalitňovat, přibližovat cestujícím a přepravní společnosti. To, co prožívá železnice jako celek, denně prožívají také její zaměstnanci. A pro železnici z toho plyne závazek se o své zaměstnance co nejúčinněji postarat. No, a odbory jsou tu od toho, aby svým působením zajistily, že tomu tak bude. Je to jen jeden z mnoha příkladů, k čemu může přispívat také odborový tisk, v našem případě samozřejmě čtrnáctideník OSŽ OBZOR. ■



Budova železniční stanice Děhylov je umístěna excentricky – na zhlaví stanice

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Tomáš Šlachta:

„Znalosti získané z působení v revizní komisi budu přenášet na členy NeRV OSŽ“

Na Konferenci nedrážních základních organizací Odborového sdružení železničářů, která proběhla na podzim loňského roku, byl zvolen do funkce samostatného odborného zaměstnance OSŽ v gesci NeRV OSŽ a členem Ú OSŽ Tomáš Šlachta, člen revizní komise OSŽ a odborový funkcionář, předseda základní organizace, dlouholetý pracovník společnosti OHLA ŽS. A protože členská základna NeRV OSŽ je nejen rozsáhlá co do počtu, ale rovněž co do rozlohy, uvedme ho tímto rozhovorem do bližšího podvědomí všech čtenářů Obzoru.



Jste zaměstnancem společnosti OHLA ŽS, jak zní její současný název, můžete nám představit, jakými pracovními procesy jste zde prošel?

Nastoupil jsem v roce 2002 tehdy k ŽS Brno TAPS Ostrava, na pozici traťový dělník, což jak je známo, je pracovní pozice, která se skládá z mnoha profesí. Od kopání až po měření nivelačním přístrojem. Od nástupu jsem se pohyboval v divizi železnice na renovacích koridorových tratí, kde jsem v drtivé většině byl u tzv. zemařů, kteří dělají vše, co se týká kolejového podloží, náspy, tunelové portály, odvodnění, nástupiště, terénní úpravy apod. Pracoval jsem ale i na kolejových svrscích a výhybkách jako např. jejich demontáže a montáže. V celku hodně rozmanitá činnost, kde nehrozila pracovní rutina. Po volbách v roce 2017 jsem byl uvolněn na pozici zaměstnance pro oblast BOZP a PO.

Byl jste členem revizní komise OSŽ, ale do této funkce jste byl zvolen jistě až po určité době odborové činnosti. Jaké funkce jste zastával a jak byste zhodnotil svou činnost v RK OSŽ?

Ano, byl jsem členem RK ZO OSŽ, následně místopředsedou, a nakonec i předsedou ZO, takže jsem o hospodaření něco již věděl. Když budu upřímný, tak přechod na člena RK OSŽ byl z mé stránky trochu opatrný, jelikož jsem se začal setkávat s některými případy, co jsem neznal. Každá organizace má jiné potřeby pro účtování a jako člen RK OSŽ

je třeba jich co nejvíce znát, takže jsem se nějaký čas učil. Jako člen RK OSŽ jsem, předpokládám, udělal dost práce, ale hodnocení bych nechal na jiných. Po zvolení na konferenci na novou pozici jsem musel v RK OSŽ skončit. Jsem ale s jejími členy nadále v kontaktu, abych mohl být metodicky nápomocen v oblasti hospodaření u ZO působící v Nedrážním republikovém výboru OSŽ a pokračoval na rozpracovaných projektech, co jsem vytvořil ze své iniciativy. Jedním z projektů bylo vytvoření webu rkosz.cz, který mám na starosti. Dalším projektem byl peněžní deník a účetní kniha v excelu, momentálně se účetní kniha upravuje na podkladě doporučení Ing. Jaroslava Kovárníka, Ph.D. (škollitel hospodaření), která bude i v tiskové formě.

Nyní po VIII. sjezdu OSŽ a s odchodem Miroslava Novotného do důchodu zastáváte pro vás novou funkci. Vaše pracovníště je však v Ostravě, jak tuto práci při poměrně velké vzdálenosti od sídla OSŽ v Praze zvládáte? Není to problém?

Po Mirku Novotném jsem nastoupil na funkci samostatného odborného pracovníka OSŽ v gesci NeRV. Mirka si velice vážím, je to známy člověk s mnoha zkušenostmi, které umí při jednáních použít. Nahradit ho je pro mne velká výzva, naučit se paragrafy a podobné věci není problém, ale zkušenosti si člověk musí získat sám, ty se předat nebo naučit nedají. S každou společností se jedná jinak a čím více je společností, tím je potřeba mít větší znalosti a cit pro jednání, co funguje u jednoho, může u druhého působit negativně.

Problém mezi vzdálenostmi od sídla OSŽ není velký, přejezdy jsou sice časově náročné, ale pokud to není každý den, tak se to dá zvládat. Navíc jak již COVID ukázal, díky moderní technice se dá hodně záležitostí řešit elektronickou formou a v případě administrativy je většinou jedno, kde jste. Jsou však záležitosti, kterých je třeba se osobně účastnit. Takže jsem jak v Praze, tak i v Ostravě. Někdy plánuji, kolik dnů v týdnu, kde budu, sice je, ale myslím, že se to bude individuálně měnit podle vytížení a potřeb, takže se klidně může stát, že se pár týdnů v ostravské kanceláři neukázu.

Přeji vám tedy, aby vám přibyla nejen spousta práce pro potřeby nedrážních organizací OSŽ, ale také, aby vám přinesla pocit radosti z angažovanosti členské základny a také jejího rozšiřování. Vždyt získávat nové členy je samozřejmě důležité, a je to také odrazem kvality odborové práce. A nesmím opomenout ještě zpětně popřít tímto i místopředsedkyni OSŽ a předsedkyni NeRV OSŽ Bc. Renátě Douskovou, aby vaším zvolením získala opravdu silnou pravou ruku, na kterou je vždy stoprocentní spolehnouti.

Děkuji za rozhovor!

Milan Sedláč,
foto: Jan Buchta



Snímek z prvního jednání Nedrážního republikového výboru Odborového sdružení železničářů po VIII. sjezdu OSŽ zachycuje zleva Tomáše Šlachtu, místopředsedkyni OSŽ a předsedkyni NeRV OSŽ Bc. Renátu Douskovou a Martina Semiráda Foto: Filip Houdek



Antonín Nykel začínal v Děhylově před 55 lety jako výpravčí



Maličká čekárna slouží spíše jako vstup k WC pro cestující a do dopravní kanceláře

NAVŠTÍVILI JSME

Děhylov

Stavba železnice z Opavy do Ostravy (Opava východní nádraží – Ostrava Svinovské nádraží, 1854–1857) se vyznačuje jednou zajímavostí. Trať totiž vede podél řeky Opavy, která v té době tvořila hranici se sousedním Pruskem, resp. pruským Slezskem (dodnes je území za řekou Opavou nazýváno „Prajzskem“, které bylo v letech 1920–1939 součástí Československa, 1939–1945 spadalo do Velkoněmecké říše, po válce se hranice vrátily zpět). Při stavbě zmíněné trati musela být splněna podmínka zadaná armádou, že železniční trať se nesmí přiblížit na dostřel (t. j. 1000 kroků) k tehdejší pruské hranici. Přibližně v této vzdálenosti od řeky leží i jedna ze stanic na této trati, již je Děhylov – do provozu byla uvedena v roce 1857 pod názvem Děhylov-Hlučín jako zastávka. Na stanici byla tato zastávka „povyšena“ až v roce 1924.

Jedním z pamětníků, kteří v této železniční stanici začínali svoji drážní kariéru je Antonín Nykel. „V roce 1967, před pětadesáti lety, jsem zde autorizoval jako výpravčí, to však stanice vypadala úplně jinak než dnes,“ vzpomíná čtyřiasedmdesátiletý muž, který do důchodu odcházel jako vedoucí pracovník na tehdejšímu OPR Ostrava. „Jízda vlaků byla zabezpečována za pomoci elektromechaniky, návštěv byla mechanická, stejně jako závory, a vlaky ještě tehdy vozily parní lokomotivy,“ pokračuje. Jak dále dodává, v roce 1991 zde bylo modernizováno staniční zabezpečovací zařízení (TEST) a v roce 2007 byla celá stanice zapojena do dálkového řízení. Od tohoto roku je doprava na celé trati řízena z Ostravy-Svinova. „V době, kdy jsem zde sloužil, byl zde ještě náčelník stanice a signálista na závislém stavědle na ostravském zhlaví. Druhé stavědlo (řídící) bylo v doprav-

ní kanceláři, neboť budova je umístěna excentricky, na opavském zhlaví,“ vzpomíná Antonín Nykel. Prodej jízdenek byl v režii výpravčího.

Poté, co byla tato 28 km dlouhá jednokolejná trať v letech 2005–2006 modernizována a elektrifikována, zůstala v budově již jen malá čekárna, záchody pro veřejnost a technologická místnost. V případě potřeby (poruchy dálkového ovládání) je odsud možno řídit dopravu v přilehlých staničních úsecích. V roce 2021 budova dostala nový kabát a byla částečně ubourána. Protože od budovy je to ještě asi sto metrů na nástupiště, byl na začátku nástupiště postaven ještě přístřešek pro úkryt před nepříznivým počasím. Stanice Děhylov má tři dopravní koleje, pět výhybek, jednu výkolejku a jednu kusou manipulační kolej. Pro cestující zde slouží dvě nástupiště, dochází zde k častému křížování vlaků.

Zajímavostí stanice je pro milovníky historie její minulost: v letech 1938–1945 byla stanice (v té době nesla název Dielhau) ve správě Deutsche Reichsbahn, která zde tehdy provedla modernizaci zavedením elektromechanického zabezpečovacího zařízení typu Einheits s mechanickými návštěvidly „německého“ typu (kulaté zakončení ramene). „Na ta návštěvídla si dobře vzpomínám, sloužila zde ještě v době, kdy jsem zde dělal výpravčího,“ vzpomíná Antonín Nykel.

Osobní vlaky jsou vedené v převážné části soupravami Elefant v hodinovém taktu z obou stran, mnohem silnější je však provoz na silnici z Ostravy do Hlučína – pokud jsou zavřené závory, nakupí se před nimi dlouhá fronta nedočkavých motoristů. Ale taková je již dnešní doba.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Všimli jsme si

● **V RÁMCI MODERNIZACE** traťového úseku Praha Vysočany–Lysá nad Labem dojde k elektrifikaci třetí koleje mezi žst. Praha-Vysočany–odbočka Skály (zde se buduje nová vlaková zastávka Praha-Rajská zahrada), jenž dosud byla určená pouze vlakům nezávislé trakce ze směru Neratovice a po dobu výluk potom bude provizorně sloužit i osobním vlakům, rychlíkům, či nákladním vlakům ve směru Kolín, Hradec Králové. K přepojování dochází od července letošního roku. Snímek ze dne 20. července 2021 dokumentuje pracovní čtu Elektrizace železnic při rekonstrukci trakčního vedení ve zmiňovaném traťovém úseku.

Tomáš Martinek



● **DNE 24. ČERVENCE** v 15:54 h se v Boru na Tachovsku střetl osobní vlak jedoucí z Bělé nad Radbuzou do Plané u Mariánských Lázní s osobním autemobilem: Nehoda se udála na železničním přejezdu P 751 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor. V důsledku střetnutí osobní vlak vykolejil přední nápravou. První informace zněla, že při nehodě byl usmrčen řidič osobního automobilu a zraněn jeho spolujezdec a vlakvedoucí. Usmrčenou osobou však nebyl řidič, ale spolujezdkyně. Řidič při nehodě utrpěl zranění. Provoz na trati byl přerušen. Drážní inspekce šetřila příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události v místě jejího vzniku.

Celková škoda byla odhadnuta na jeden milion a 220 000 korun (1,1 mil. vlak, 100 tis. trať, 20 tis. automobil). V době mimořádné události cestovalo ve vlaku 28 cestujících, přičemž nikdo z cestujících nebyl zraněn.

Mgr. Martin Drápal,
Drážní inspekce



● **DNE 24. ČERVENCE** v 17:33 se ve Zlíně střetl osobní vlak jedoucí z Otrokovic do stanice Zlín střed s osobním autemobilem. Nehoda se udála na železničním přejezdu P 8232 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor. V důsledku střetnutí osobní vlak vykolejil. Při nehodě byl podle prvních informací usmrčen řidič osobního automobilu. Provoz na trati byl přerušen.

Na místě mimořádné události byly celkově odhadnuty škody na 2,8 milionu korun (2 mil. vlak, 300 tis. trať, 500 tis. automobil). Mgr. Martin Drápal,
Drážní inspekce

ZE SVĚTA

Oslavy Gotthardské železnice

Dobrá zpráva pro fanoušky železnice: podle OK Gotthard Rail Days se uskuteční plánovaný železniční festival 18. a 19. září v Erstfeldu. Během dvou dnů se na severní rampě tratě Gotthard mezi Erstfeldem a Göschenen uskuteční spousta aktivit, jízdy historických i současných vlakových souprav. Kromě toho se budou konat prohlídky a výstavy s hudbou a tancem.

Tato historicky významná panoramatická trasa nesmí být zapomenuta. Gotthardské železniční dny, které se uskuteční poprvé, byly připraveny ve spolupráci se SBB, SBB Historic, SOB a místními partnerskými organizacemi. Akce je zaměřena na hosty z celého Švýcarska i zahraničí.

Gotthardská železnice je 206 kilometrů dlouhá, vede z Immensee do Chiassa, kterou dokončila Gotthardská železniční společnost v roce 1882. Provozují ji Švýcarské spolkové dráhy (SBB) od roku 1909 a je součástí magistraly Basilej–Curych–Lucern–Milán. Jádrem původní trasy je horská železnice Erstfeld–Biasca, která vede alpskými údolím. Masiv Gotthard překonává 15 km dlouhým vrcholným tunelem Gotthard. Nově je provoz zajišťován po železnici se sklonovými poměry pod 7 promile skrz Gotthardský základový tunel, který byl otevřen v roce 2016, a Cenerský základový tunel, který byl otevřen v roce 2020.

Poznámka zpracovatele: Vše ostatní, jako např. jízdenky na jízdy vlakem mezi Erstfeldem a Göschenem si lze rezervovat na webových stránkách www.gotthard-bahntage.ch a na www.trenogottardo.ch/bahntage.

Z Luzerner Zeitung, 8. 7. 2021, připravil –sh–

Testovací jízdy s Talgo Avril

Ve Španělsku bylo s Talgo Avril v březnu 2022 zahájeno homologační testování nových vysokorychlostních vlaků. Na úseku z Venta de Baños do Burgosa bylo dosaženo rychlosti až 363 km/h. V komerčním provozu by tyto vlaky pro RENFE měly jet rychlostí až 330 km/h. Polovinu budoucí flotily vlaků Avril, čítající 30 vlaků, tvoří první jednotky, které mají jezdit jak na iberském širokém, tak i na normálním rozchodu. Stejně tak Avril absolvoval zkoušky pod oběma španělskými proudovými systémy 3kV DC a 25kV I 50Hz AC. Vlaky řady 106 budou jezdit z Corunya a Viga do Madridu asi o 20 minut rychleji. V současnosti je rychlost pro používání Talgo Alvia omezena na 250 km/h. Uvedení nových vlaků do provozu by se mělo uskutečnit ještě letos. Jednotka se skládá celkem ze 14 vozů, včetně dvou hnacích na každém konci. Uprostřed je řazen bistro vůz. Výběrové řízení na vlaky vypsal v roce 2016 RENFE Operadora, a to pro 15 rychlovlaků pro plánovanou rychlost 330 km/h, včetně údržby po dobu 30 let, z čehož jako vítěz vzešlo Talgo. Objednávka byla poté navýšena o dalších 15 vlaků. Z 30 jednotek bude 15 s technologii automatické změny rozchodu, což znamená, že je lze použít prakticky na celé elektrizované síti ve Španělsku. Politika RENFE důrazně prosazuje vysokorychlostní dopravu, přičemž dříve velmi pohodlné noční vlaky již nejsou preferovány. To poznalo i Por-

tugalsko, když RENFE zrušilo noční vlaky z Hendaye („South Express“) a Madridu („Lusitania–Express“) do Lisabonu.

Z Eisenbahn–Österreich 5/2022, připravil –sh–

SBB objednaly dalších sedm jednotek Giruno

Švýcarské dráhy (SBB) objednaly u Stadleru dalších 7 elektrických jednotek Giruno, které přibudou ke 29 stávajícím. Hodnota zakázky činí 250 mil. franků (6,25 mld. Kč). Mají být nasazeny mezi Švýcarskem a Německem, kde SBB ve spolupráci s DB plánují od roku 2026 více přímých spojení a to i s využitím novostaveb mezi Karlsruhe a Offenburgerm a Müllheimem a Basilejí, kde bude možné dosáhnout rychlosti až 250 km/h. Stávající klasické EC soupravy tak vymizí. Současných 29 jedenáctidílných jednotek Giruno bylo objednáno v r. 2014 a dodáváno v letech 2017 – 2021. Mohou jezdit pod střídavým napětím 15 kV/16,7 Hz nebo 25 kV/50 Hz a také pod stejnosměrným napětím 3000 V. Umožňují úrovněvý nástup jak z nástupiště s hranou ve výšce 55 cm, tak i 76 cm, která se vyskytuje v Německu. Při délce 202 m nabízejí 405 míst k sezení.

Od roku 2026 je dle SBB plánováno zvýšit počet spojů do Německa z 26 na 35. Giruno tak např. spojí Hamburk a Lugano, či další německá města s Bernem a kantonem Wallis či Graubünden (Chur). V současnosti jezdí tato vozidla z Basileje přes Curych až do Luganu, Milána, Ženevy, Bolone či Benátek.

Z Eisenbahn Revue Österreich 7/2022, Martin Hájek

Psali jsme před 25 lety...

Obzor č. 29 – 14. 7. 1997

V několika článcích, doplněných výmluvnou obrazovou dokumentací, Obzor mapuje rozsáhlé povodně, které postihly naši republiku na počátku července 1997. Ústředí OSŽ vyzvalo železničáře k solidaritě s lidmi, poškozenými povodněmi, zasláním příspěvku na Podpůrný fond OSŽ.

Titulky „**Tichá Orlice vážně poškodila tratě na východě Čech**“ či „**Prívally vody paralyzovaly železniční dopravu na Moravě**“ hovoří za vše. Například trať Šumperk–Kouty nad Desnou byla zničena, v úseku Branná–Jindřichov na Moravě na trati ze Šumperka do Jeseníku odnesla řeka Morava šetrk ze třisetmetrového úseku tratě, v Hanušovicích byl stržen železniční most. Hlavní trať ze Zábřehu na Moravě na Prahu byla přerušena v úseku Hoštejn–Krasikov. Velmi vážná situace byla i na Vsetínsku či Bruntálsku. Ve východních Čechách vlaky nejezdily mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem, kde byly koleje pod vodou. Živelní katastrofa přinesla vážné ztráty pro celé hospodářství. Živel postihl i mnoho železničářů zničením jejich osobního majetku či dokonce příštího. Ústředí OSŽ proto iniciovalo schůzku s představiteli GŘ Českých drah k řešení finanční pomoci postiženým.

Kromě povodní, hlavního tématu sdělovacích prostředků těch dnů, přinesl Obzor mimo jiné informaci o přednášce lorda Neila Kinnocka, komisaře Evropské unie pro dopravu, kterou organizačně připravilo OSŽ a která proběhla 4. 7. 1997 v Praze. Podle jeho slov by mělo být snahou Evropské unie zastavit pokles podílu železnice v nákladní dopravě a mělo by se udelet vše pro to, aby země, žádající o vstup do Evropské unie, neudělaly stejné chyby, kterých se dopustila západní Evropa v posledních desetiletích. „**Když země ztrácí železnice, ztrácí tím ekonomika celé země. Cenou za to je ztráta zaměstnání, větší podíl silniční dopravy a vyšší náklady**,” zdůraznil lord Kinnock.

Obzor č. 30 – 28. 7. 1997

I v dalším čísle pokračovalo v Obzoru zpravodajství o následcích ničivých povodní na železnici. Po opadnutí vod se zjišťovaly škody, a pokud to bylo možné, započalo se s obnovou poškozených úseků tratí. Na mnoha místech měly vlaky nařízenou pomalou jízdu z důvodu podmačení tratě. S obnovou některých lokálních tratí se v té době ještě nezačalo, neboť se čekalo na ortel, který nad nimi vynese vláda.

Dne 21. 7. 1997 uspořádalo vedení OSŽ tiskový brífink, na kterém místopředseda OSŽ Jiří Kratochvíl poděkoval všem železničářům, kteří se podíleli na odstraňování následků záplav a záchraně životů a majetku. Zároveň se pozastavil nad přístupem Správní rady Českých drah, pro niž vážná povodňová situace nebyla důvodem ke svolání mimořádné schůzky. Naopak, SR na svém pravidelném setkání projednala podnikatelský záměr Českých drah, který byl charakteristický svým restriktivním přístupem, doprovázeným vizí propuštění až 17 tisíc zaměstnanců, rušením tratí a nikoliv odstraňováním vnitřních nehospodárností, jak požadovalo OSŽ. Předseda OSŽ Jaromír Dušek přeciť novinářům seznam čtrnácti regionálních tratí, které byly prezentovány ze strany ministerstva dopravy jako ty, které po záplavách není doporučeno obnovovat. „**Částka na jejich obnovu 392,2 mil. Kč je podle vedení OSŽ neopodstatněná a vymyšlená**,” uvedl Jaromír Dušek.

Obzor č. 31 – 11. 8. 1997

Další letní číslo Obzoru bylo částečně ještě poznamenáno následky povodní. Předseda

OSŽ Jaromír Dušek v úvodním článku ocenil přístup železničářů k odstraňování škod i jejich vzájemnou solidaritu, na druhé straně odsoudil snahu Českých drah, aby se na odstraňování škod a obnově železniční infrastruktury finančně podílely i obce. „**Ty obce, které by samy potřebovaly značné prostředky, aby mohly alespoň částečně odstranit vzniklé škody**,” píše se v článku. Zdůraznil, že Ústředí OSŽ požaduje v zájmu občanů i přepravců obnovu všech železničních tratí postižených živelní pohromou.

V krátkém článku z jednání Ústředí OSŽ dne 30. 7. 1997 zazněla kritika předsedy ČMKOS Richarda Falbra, který uvedl v tisku, že nelze vyloučit napojení OSŽ na sociální demokracii. Členové Ústředí OSŽ tento výrok odmítli. Dále zde zazněla informace o zasedání Správní rady Českých drah z 11. 7. 1997, které se zabývalo podnikatelským záměrem ČD na příští dva roky, z něhož vyplývala řada restriktivních opatření. „**Nelze souhlasit s tím, aby bez jakéhokoli zdůvodnění a bez jakékoli analýzy byl za dva roky snížen počet pracovníků o 17 tisíc**,” řekl předseda OSŽ Jaromír Dušek s tím, že tento záměr nebyl s OSŽ projednán.

Článek věnující se budoucnosti regionálních tratí uvádí, že v Projektu reformy železnice a Českých drah (připraveném na srpnové jednání vlády) se uvažuje o zrušení šesti tratí (Vilémov u Kadaně–Kadaňský Rohozec, Protivec–Bochov, Dobronín–Polná, Nemotice – Koryčany, Cejč–Zdánice a Vraňany–Lužec n. Vlt.). Podle Ing. Vybírala z odboru drah a železniční dopravy ministerstva dopravy a spoji stát všechny regionální tratě a zhruba deset celostátních drah nabídne k privatizaci. O uvedených šest tratí zatím údajně nikdo neprojevil zájem.

„**Představenstvo OSŽ znepokojeno**“ je krátký článek z mimořádného zasedání Představenstva OSŽ ze dne 6. 8. 1997, na němž se projednávaly otázky spojené se sjezdem OSŽ, ale také informace z porady generálního ředitele s. o. ČD: „**Představenstvo OSŽ vzalo se znepokojením na vědomí informaci o tom, že generální ředitel ČD nepokládá za nutné projednat s odbory rozhodnutí o rušení čtyř OPŘ (obchodně provozních ředitelství), neboť tento krok nepovažuje za organizační změnu. Představenstvo OSŽ svůj protest vyjádří písemně nejen představitelům ČD a MDS, ale i garantům dohody o ukončení stávky na železnici**,” uvádí se v prohlášení.

Obzor č. 32 – 25. 8. 1997

„**Zdražení jízdného na železnici – další nekoncepční rozhodnutí**“ je titulek úvodního článku, informujícího o tom, že místo 50% zdražení, které ministerstvu financí navrhlo ministerstvo dopravy a spoji, bylo rozhodnuto „pouze“ o 33% zdražení (v průměru), a to od 1. 9. 1997. Jako důvod zdražení byla uvedena snaha zpomalit prohlubující se ztráty z osobní dopravy. Jaký však bude konkrétní přínos tohoto zdražení, nikdo z vedení nevěděl. Zároveň byla zrušena bezplatná přeprava seniorů nad 70 let. Na dotaz, co přinese odbourání této slevy Českým drahám, odpověděl generální ředitel ČD Ing. Vladimír Sosna: „**Je to obtížný odhad a nevidím nějaký důvod se jím zabývat**“. „**Od září nečeká železnici nic dobrého: od 2. změny GVD 4.5% snížení nábidky, „nulový grafikon“ na čtyřech tratích (Trutnov–Svoboda nad Úpou, Tanvald–Harrachov, Vrbno pod Pradědem–Milotice nad Opavou a Kouty nad Desnou–Šumperk) a zřejmě další odliv cestujících vlivem zvýšení cen a odebrání jízdních výhod seniorům. A s ním jistě přijdou i další „padné“ argumenty pro utlum železnice**,” shrnuje článek v závěru. –zs–

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Ptám se: „Proč?“

Přestože jsem byl 30 let zaměstnancem národního dopravce a od mala mne zajímala doprava, už jen koukání z okna ve 4. patře jednoho z nejvyšších domů v Kolíně od 50tých let byl zážitek, dával jsem se na most přes Labe, po kterém musela projet tenkrát všechna auta, včetně tanků, které jezdily cvičit na Vinici, na křižovatku s benzinovou pumpou, kde se odbočovalo na Týnec n. L., rovně se jelo na Ovcáry a mírně vlevo na Velký Osek a Libici, všechna auta byla černá, hnědá nebo šedá, některá s popelnicí na zádi (z války na dřevoplyn), po řece přijížděl parník Cidlina do Poděbrad a na trati jezdily osobáky, tažené mojí milovanou lokomotivou, Papouškem (477.0) do Prahy, ale i rychlíky a když jela Hungarie, tenkrát motorová souprava Ganz, to jsme s bratrem nemohli zmeškat. Seznamování hlavně s železniční dopravou, studia a zaměstnání, zácvik, částečně ještě v posledním depu s parními mašinami v Liberci. Pak zaměstnání a pořad nějaké záhady, nádherná objevování a díky vysvětlování od starších jsem o dráze už konečně něco věděl. Ale dodnes mi víc věcí stále není jasných a tak píšu s čemkám, že záhady mi budou moudřími na tis-

kových odděleních vysvětleny. Protože většinou nevím, co dělat s body, které dostávám ve věrnostním programu národního dopravce, tak vlastně vždy je čerpám půjčecím kola, což je bezvadná věc a chválím národního dopravce za tento počín. I když bych věděl o dalších místech, které bych potřeboval, třeba mekku cyklistů Hradec Králové, Liberec, Tanvald, Kořenov... Býval to i Kolín, opravili stanici, aby zřejmě vyhovovala koridoru, ale „zmrštili“ krásnou fasádu z 1. republiky obldnou troubou (asi klimatizace), ještě horší je to z pohledu z nástupiště – odbočím, že ta Správa železnic je schopna krásné dílo našich předků takhle „zmrštit“ – tak před tou koridorovou modernizací se tam dalo půjčit kolo, po modernizaci už ne... také služba cestujícím, že? A konečně se dostávám k otázce. Na plakátcích s přehledem půjčoven podle krajů jsou vyjmenovány tratě, kde si půjčené kolo od ČD můžete vést zadarmo. A otázka zní, proč to na některých tratích – a není jich málo – jde a jinde ne. Tak pokud si chcete ušetřit dýchání smogu v místě půjčovny (třeba Beroun), cyklostezka vede vedle a částečně i po silnici a raději popojedete vlakem do Králova Dvora,



Ilustrační foto: MARA

tak pokud nemáte jízdenku, tak pro starce bude za osm korun českých a za kolo „zacalujete“ českých korun třicet, protože podle informace z informační linky národního dopravce (to je ČD, pokud by někdo nevěděl) tam bezplatná přeprava kola z půjčovny ČD neplatí. A zvidavou otázkou váženého klienta Českých drah, což jsem já, jsou čtyři písma: Proč? Přitom na opačnou stranu do Prahy jede kolo zadarmo – Proč?

Petr Rádíl

Vyklápěcí okna jsou v teplém počasí hotové peklo

Nastalo dlouho očekávané léto, které při stále vyšších cenách pohonných hmot láká k cestování vlakem. Aplikace Můj vlak varuje před teplým počasím a doporučuje cestujícím, aby se na cestu vybavili dostatečným množstvím nápojů. Nejlépe tedy přenosnou chladničku s sebou a doufat, že budou alespoň v některých vlacích na cestě funkční zásuvky 220V.

Ve vlacích či vosech, kde není či nefunguje klimatizace a nejsou polosposouštěcí okna, je skutečně k nevydržení, zvláště když vlak stojí. Paradoxně byla v minulosti při některých rekonstrukcích měněna polosposouštěcí okna za vyklápěcí, která téměř nevětrají, a to bez dosazení klimatizace. Nebo se výkony, dříve obsluhované vozidly s polosposouštěcími okny, přidělily alter-

nativním dopravcům, kteří nasadili neklimatizovaná vozidla pouze s vyklápěcími okny. Zadavatelé bohužel zjevně vlakem pravidelně nejezdí a tak jsou popsán rozdíly v otvírání oken pod jejich rozlišovací schopnost. Podstatné pro ně je, že auta mají spouštěcí okna vždy, i když jsou vybavena klimatizací. Takže o co jde, že? Cestující ve vlacích ať se klidně usmáží.

A doplnění chlazených tekutin po cestě? Není prakticky kde: Nádražní restaurace jsou většinou zavřené či zrušené. I přístup k obyčejné kohoutkové vodě je stále vzácnější, kohoutek s vodou na výpravních budovách až na výjimky nefunkční, WC a tím pádem i umyvadlo obvykle zavřeno/zrušeno/zbořeno. A v neklimatizovaných vosech je voda v zásobnících někdy tak horká, že by se z ní spíše dal uvařit čaj.

Alespoň že cestující mohou svůj oděv přizpůsobit teplotě, vlakvedoucí a průvodčí v uniformě, tzn. v dlouhých kalhotách, které musí nosit i v horkém počasí ve vosech pouze s vyklápěcími okny, jsou na tom ještě hůře.

Štěpán Hálek



Ilustrační foto: Jan Buchta

PŘEDPOKLAD NENÍ DŮKAZEM

Ve čtvrtek 4. srpna uplynul rok od vážné nehody s tragickými následky ve výhybně Radonice na trati č. 180 Plzeň–Domažlice–Furt im Wald. Toho dne se krátce po osmé hodině ranní srazil mezinárodní vlak Ex 351 s osobním vlakem Os 7406. Při nehodě zahynuli strojvedoucí obou vlaků a jedna cestující z osobního vlaku. Další 56 cestujících utrpělo zranění různé závažnosti. Hmotná škoda přesáhla částku 178 milionů korun.

Drážní inspekce (DI), která vážnou nehodu vyšetřovala, určila jako bezprostřední příčinu srážky vlaků nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S 1 výhybny Radonice osobou řídící hnací drážní vozidlo Ex 351. Tedy, řečeno stručně, viníkem je strojvedoucí. V Závěrečné zprávě o výsledcích šetření mimořádné události (ZZ) č. j. 6-2220/2021/DI, která je veřejně přístupná na internetových stránkách DI, ovšem DI uvádí:

„... Během vyšetřování příčin a okolností předmetné MU (mimořádné udá-

losti) se v rámci šetření lidského faktoru vzhledem k následkům MU nepodařilo zjistit, co bylo příčinou nerespektování návěstí „Stůj“ vjezdového návěstidla S 1 výhybny Radonice osobou řídící hnací drážní vozidlo Ex 351. Tedy, řečeno stručně, viníkem je strojvedoucí. V Závěrečné zprávě o výsledcích šetření mimořádné události (ZZ) č. j. 6-2220/2021/DI, která je veřejně přístupná na internetových stránkách DI, ovšem DI uvádí:

Ke zmíněné ZZ DI vypracovaly odborové organizace zastupující oba strojvedoucí výhody, které byly vzneseny při projednávání smrtelných pracovních úrazů obou strojvedoucích u ředitele Oblastního ředitelství osobní dopravy Západ v Plzni za přítomnos-

ti zástupců Generálního ředitelství Českých drah. Při tomto projednávání zaměstnavatel, tedy ČD, navrhl, aby smrtelný pracovní úraz strojvedoucího Os 7406 byl odškodněn 100% a odškodnění smrtelného pracovního úrazu strojvedoucího Ex 351 bylo nulové. Konečné právoplatné rozhodnutí k datu předání tohoto článku redakci ještě nebylo známo. Výhrady odborových organizací k ZZ DI byly později zaslány také ministru dopravy Martinu Kupkovi.

Z hlediska vyššího principu mravního je hanebné, jestliže rodina strojvedoucího, který zahynul při výkonu služby, nebude odškodněna. Doufáme, že konečné rozhodnutí příslušných orgánů bude ctít jeden ze základních principů našeho právního řádu:

Výklad a použití právního předpisu nesmí být v rozporu s dobrými mravy a nesmí vést ke krutosti nebo bezohlednosti urážející obyčejné lidské cítění.

Vladimír Selucký

PORADNA BOZP

Pitný režim a ochranné nápoje

Stále se v praxi setkáváme s tím, že někteří zaměstnanci a zaměstnavatelé tyto dva zcela odlišné názvy nerozlišují, mnohdy je dokonce považují za jedno a to samé. Jenže tomu tak není, opak je pravdou. Pitný režim je zásobování pracovníků pitnou vodou v dostatečném množství, ať už ve formě kohoutkové nebo balené pitné vody. Množství takto dodávané vody nelze nijak omezovat ani nelze stanovovat předepsané množství vody na jednoho zaměstnance. Potřeba pít je totiž ryze individuální potřebou a nelze ji omezovat. Jednoduše řečeno, pokud mám žízeň, musím mít možnost se kdykoliv napít. V rámci výkonu kontrolní činnosti nad stavem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci naší svazovou inspekci BOZP se občas setkáváme s tím, že na pracoviště není přivedena pitná voda a zaměstnanci dostávají na celou směnu pouze 1,5 litru balené pitné vody na pokrytí jejich pitného režimu, což je z hlediska BOZP nepřijatelné. Na druhé straně ochranný nápoj je ten, který je poskytován na pracovištích, kde se vyskytují nepříznivé mikroklimatické podmínky (např. extrémní horka). Účelem ochranného nápoje je chránit lidský organismus před vlivy nadměrného tepla. Na ochranný nápoj však nemá nárok každý zaměstnanec. Ochranné nápoje se poskytují zejména zaměstnancům na pracovištích, kde se vyskytují nepříznivé mikroklimatické podmínky, a to za stanovených podmínek. Například svářeči,

soustružníci a skláři mají nárok na ochranné nápoje již při dosažení teploty na pracovišti 26 °C a více, administrativní pracovníci mají nárok až při dosažení teploty na pracovišti 34 °C a více. Ochranné nápoje mají svůj speciální účel – doplnit ztrátu tekutin a minerálních látek, ke které dochází při pocení a dýchání, a to až do výše 70% ztráty za osmihodinovou směnu. Zatímco pitnou vodu musí zaměstnavatel zajistit všem zaměstnancům bez ohledu na teplotu. Dále je třeba upozornit na to, že pitná voda slouží nejen k zajištění pitného režimu, ale i k poskytnutí předlékařské první pomoci. Co se týká zajištění pitného režimu i poskytování ochranných nápojů, tuto problematiku řeší zejména ustanovení § 8 (ochranné nápoje) a § 53 (pitná voda) nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění a většina zaměstnavatelů má k této problematice zpracován svůj vnitřní předpis (opatření, směrnici). Často se nás v rámci metodické pomoci dotazují, jaké mají být ochranné nápoje. Zde záleží na konkrétních podmínkách (třída práce, druh práce). Jedná se o poskytování slabé, případně středně mineralizované a pramenitých vod atp. Výše uvedenou problematiku je možno případně konzultovat s oddělením BOZP Odborového sdružení železničářů.

JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA, vedoucí oddělení BOZP – svazový inspektor



Muzejní M 262.076, ČD Cargo 130 002-9 a VT 43 Länderbahn se sjely v žst. Březno u Chomutova, 20. července po polední



Skoro 1 800 metrů dlouhý tunel na přeložce u Droužkovic bude elektrifikován snad v roce 2024? Úsek Žatec–Březno byl elektrifikován již v roce 1985 a přeložka otevřena již v roce 2007. Takové menší zpoždění



ZV OSŽ při DKV Česká Třebová uspořádal jízdu nostalgickým vlakem

NECHYBĚLA ANI HUDBA!

ZV OSŽ při Depu kolejových vozidel Česká Třebová ve spolupráci s místní organizací Federace strojvůdců (FS) letos pro své členy opět uspořádaly výlet nostalgickým vlakem z České Třebové do Mladějova a poté úzkokolejkou k Hřebečským dolům. Letošní jízda byla již třetí za poslední čtyři roky.

Připraveno bylo i občerstvení v Mladějově (grilovaná kýta) a jako bonus pak jízdenka na úzkokolejku. Hlavním organizátorem jízdy zvláštního vlaku byla Společnost železniční Česká Třebová, spoluorganizátory pak ZO OSŽ a FSCR. „Zájem byl opět velký, ale vždycky to nějak vyjde, i náš Klub seniorů se pravidelně zúčastňuje,“ uvedl Zdeněk Jindra, předseda ZV OSŽ, na závěr akce, které se dohromady za obě odborové organizace zúčastnilo kolem padesáti lidí.

Soupravu složenou z vozidel Společnosti železniční při DKV Česká Třebová, z s., tvořily tři vagony (výletní 93-20 306-4; bufet BDIm6-2142 a hytlák Daa-k 93-20 039-7), které táhlo „Prasátko“ T 211.0002 (701 484-8), lokomotiva zakoupená společkem v roce 2014.

A stejně tak jako pořadatelství sobotní akce i hudební doprovod svorně zajistily obě odborové organizace: „Jezdíme s námi pravidelně kapela složená převážně z členů klubu seniorů, jeden z hudebníků je členem OSŽ a další pak členem FS. Pravidelně se na našich akcích starají o hudební doprovod, jezdí nám zahrát i na naše rekreační zařízení na Medlově (u Nového Města na Moravě),“ dodal Zdeněk Jindra s tím, že nejbližší akcí, kterou ZV OSŽ při DKV Česká Třebová pořádá, je zářijový pětidení autobusový zájezd do Švýcarska. Aktuálně ZO OSŽ při DKV Česká Třebová sdružuje 240 aktivních členů, seniorů je kolem 150.

Podobnou akci pro veřejnost, jako byla ta sobotní, nachystala Společnost železniční v rámci tzv. Letních jízd na neděli 31. července. Navštívte jedinečnou úzkokolejku o rozchodu pouhých 600 mm! Pravidelně jízdy výletních vlaků vedených historickou parní lokomotivou se na Mladějovské úzkorozchodné dráze konají každou prázdninovou sobotu a vybrané soboty v září. Areál naleznete hned naproti vlakovému nádraží v Mladějově na Moravě!

Michael Mareš

POZVÁNKA:

Navštívte unikátní technickou památku: mladějovskou průmyslovou dráhu

Výstavba mladějovské průmyslové dráhy s rozchodem pouhých 600 mm probíhala v letech 1918 až 1922, jejím posláním byla přeprava vytěžených hmot z místních dolů. V současné době je úzkorozchodná dráha využívána od jara do podzimu jako turistický vláček na trase Mladějov na Moravě–Hřebeč doly.

Počátky hornické tradice dobývání nerostných surovin v oblasti tvořené křídovým souvrstvím, táhnoucím se z Blanska až na Svitavsko, spadají až do středověku, dobývání uhlí postupně přešlo v průmyslovou těžbu žáruvzdorných jílovců. V křídovém masivu Hřebečského hřebtu se totiž nacházejí cenné nerostné suroviny, jde především o křídové uhlí a jily (lupky). Hřebečské důlní stezky přinášejí mnoho zajímavých informací a témat.

Podnikatel Gerhard Mauve nechal v letech 1898–1899 na pozemcích naproti nově vznikajícímu nádraží Moravské západní dráhy v Mladějově postavit dvě pece, vypálená surovina se pak rovnou nakládala na železniční vagon. Výstavba úzkorozchodné železnice probíhala od roku 1918. Závodová úzkorozchodná železnice má rozchod 600 mm, její celková délka činí přibližně 11 km a největší stoupání 32 promile.

Parní trakce tady vydržela až do konce provozu, těžba surovin a s tím i celý provoz samotového komplexu Moravských šamotových a lupkových závodů byly ukončeny koncem července 1991, tolik historie. A současnost?

„Až sem (Hřebeč doly) má trať 11 km. Léta jsme kvůli špatnému stavu infrastruktury

končili na Nové Vsi, pak na Josepce, a dnes už jezdíme až sem,“ vyprávěl v sobotu 16. 7. 2022 odpoledne nadšeným cestovatelům strojvedoucí dieselové lokomotivou BNE 50 a průvodce Jan Kužilek po dojezdu do koncové stanice Hřebeč doly. „Jsme parta nadšenců z nejrůznějších oborů, všichni jsme dobrovolníci. Zrovna teď probíhala 14 dní brigáda, na 250 metrů dlouhém úseku tratě jsme kompletně obnovili svršek. Udržujeme vlastními silami i mašinky a vozy, máme tři parní mašinky, jedna je teď v opravě. A pokud byste nám někdy chtěli pomoci, tak to velice vítáme. Každou ruku uplatníme,“ dodal s úsměvem.

Od července 2015 se jezdí po zastávku Josepka, od sezóny 2017 po Hřebeč–Gerhard. Během roku 2017 se prostor koncové

stanice Hřebeč doly zplanýroval a vzniklo tady dvoukolejné nádraží, aby se 5. května 2018 slavnostně otevřelo pro cestující veřejnost. Na trati je maximální rychlost 16 km/h: „Vy jste sem dneska jeli rychlostí 10 až 13 km/h.“

Během opětovného zprovoznování hřebečského úseku bylo leckdy nutné prosekávat cestu vlaku skrz náletovou zeleň, trať totiž byla od roku 2003 řadu let kvůli špatnému stavu svršku pro osobní vlaky uzavřená. Železnice prochází postupnou opravou, která je pokračováním generální opravy ze samotného konce 80. let. „První úsek po železniční přejezd ještě stihli v roce 1990 opravit pracovníci uhelných baní Handlová, zbytek už dělali dobrovolníci,“ vzpomínal „průvodce“ závěrem.

Dodejme, že jízdní doba Mladějov na Moravě–Nová Ves u Kunčiny je 47 minut, na těchto vlcích bývá nasazena parní lokomotiva. Po přestupu vás další souprava (například v sobotu 16. července 2022 tažená dieselovou lokomotivou BNE 50) za 26 minut doveze až k bývalým hřebečským dolům. Vláčky na Mladějovské průmyslové dráze jezdí o prázdninových sobotách. Ještě stihnete jízdy 20. srpna a během zvláštní akce 28. srpna 2022, vlaky ale vyjedou i 10. září a poté 24. září na Den mladějovské železnice.

Veškeré informace o termínech provozu dráhy a příslušné jízdní řády naleznete na webových stránkách www.mladejov.cz

Michael Mareš



FISAIC – výtvarníci malovali v plenéru

Ve dnech 14.–17. července se uskutečnil v Lysé nad Labem seminář skupiny výtvarného umění ČZS FISAIC. Ve čtvrtek večer proběhlo jednání skupiny, které vedla výkonná tajemnice ČZS FISAIC a vedoucí skupiny Ing. Jarmila Šmerhová. Přednáška na téma „Digitální umění pod názvem NFT“ (Non – Fungible Token) si připravil a přednášel Pavel Hladík.

V pátek bylo velmi příznivé počasí, takže výtvarníci se vydali malovat

a kreslit do plenéru, do parku lyseckého zámku (dnes je tam domov důchodců). Každý si vybral svůj motiv (zámek, park, sochy, krajinu) a možné bylo použít volnou techniku. Večer se pokračovalo v započatých dílech. Někteří se vydali do letního kina do Čelákovic, kde promítali loutkový film pro děti i dospělé „Myši patří do nebe“, jehož režisérem je Denis Grimmová a její manžel, kteří získali za tento film mnoho světo-

vých ocenění. Režisérka je dcera zesnulého akademického malíře Jana Grimma a jeho manželky akademické malířky Iva Grimmové, kteří našim výtvarníkům ČZS FISAIC dělali po mnoho let lektory. Toto letní kino je zvláštní tím, že se provozuje pouze v měsíci červenci a srpnu, a to pod záštitou Městského úřadu Čelákovice, promítá se na náměstí a vstupné je zdarma.

V sobotu účastníci semináře navštívili Výstaviště v Lysé n. L., kde probíhala výstava s názvem Květy a Festival umění, kde bylo možno načerpat mnoho námětů na malování květin nebo se výtvarníci mohli inspirovat na Festivalu umění.

Poděkování patří Ing. Karlu Otavovi, starostovi města Lysá n. L. (viceprezident FIRAC – SRŽ), který všem účastníkům zřídil volný vstup na výstaviště. Potom výtvarníky ještě navštívil v areálu hotelu Alfa, kde udělal přednášku o historii města Lysá n. L. a přítomné seznámil s některými plány města. Na závěr všem rozdál propagační materiály Lysé n. L.

Další přednášku s praktickou výukou provedl Jaroslav Mokry, člen výtvarné skupiny, který výtvarníky seznámil s technikou restaurátorů malířských pláten na téma „zacementování protřezného plátna“ (používá se žehlička, včelařský vosk a terpentýn, nové malířské plátno).

V neděli dopoledne byla v hotelu Alfa uspořádána výstava nové vzniklých výtvarných děl autorů, kde proběhlo hodnocení jednotlivých prací.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Konečně dálkové vlaky na Letiště V. Havla?

Na stránkách „Zdopravy“ se 16. června letošního roku objevil článek o budoucí železniční dopravě na a z Letiště Václava Havla, kde ministerstvo dopravy „konečně“ připouští možnost jízdy dálkových vlaků do a z této destinace a jako příklad uvádí letiště v Ženevě.

Prakticky od sametové revoluce se objevují návrhy a termíny, kdy a jak se cestující dostanou na letiště Václava Havla v Praze vlakem. Je to víceméně ostda, ale od sametové revoluce již brzy uplyne 33 let a projekt se začíná konečně rýsovat. Správa železnic na svých stránkách: <https://www.spravazeleznic.cz/zeleznice-na-letište> zveřejnila tento projekt s různými termíny, když dokončena je zatím jen modernizace Negrelliho viaduktu. Podle Správy železnic mi „vyšlo“, že by se mělo

začít stavět v nejbližší době a konec snad v roce 2029?

Již před dvěma lety jsem upozorňoval, že je škoda, že se trať na letiště plánuje jako součást trati Praha–Kladno tak, že by měla především sloužit i příměstské dopravě. Pro cestující, kteří přiletí/odletí na/z Letiště Václava Havla se však počítalo s přestupem na dálkové vlaky a na výše zmíněných stránkách Správy železnic se i nadále s tím takto počítá. Zatím nikde není vidět napojení na dálkové tratě. Nebo se vše povede přes Bubny či Žvahov? V okolních zemích (a nejen tam) dálkové vlaky letiště přímo obsluhují (Lipsko, Berlín, Frankfurt, Curych, Ženeva atd.). Ví vůbec Správa železnic o novém „procitnutí“ MD?

Hlavně je potřeba konečně začít stavět a nejen stále psát, jak se začne stavět a měnit koncepcí. Nedoje nakonec i k nějakému napojení na vysokorychlostní síť ČR (VRT) na letiště? Nedoje díky tomuto procitnutí MD k dalšímu prodloužení termínu?

Stanislav Hájek, Pardubice

Dopravci varovali cestující před vysokými teplotami, doporučili se na cestu předzásobit vodou a léky!

Vliv teplot na stav železničního svršku pochopitelně sleduje i Správa železnic, ta může na základě varování před vysokými teplotami snížit traťovou rychlost. „Když jsem měl minulý týden teplotní pochůzku, tak mně přišlo, že se vlaky tam, kde je například 'stovka', plouží, ale v tu chvíli jsem nevěděl, jestli je traťová rychlost snížena,“ říká pochůzkář Miroslav Čarek, zaměstnanec traťového okrsku Křižanov s tím, že v létě se teplotní pochůzky chodí každý den a pochůzkáři se na nich pravidelně střídají.

Přednostně se podle Miroslava Čarky teplotní pochůzky provádějí na tratích, kde nebyla v posledních letech provedena obnova, obecně lze říct, že pochůzkáři kontrolují úseky, kde je traťová rychlost do 120 km/h. „Tam, kde je obnovený úsek, se rychlost vlaků nesnižuje, ale tuto informaci já jako pochůzkář nemám. Pouze vím to, stejně tak jako cestující veřejnost, že České dráhy vydaly doporučení, že se bude snižovat rychlost vlaků a že si lidé mají s sebou do vlaku pro jistotu vzít vodu a léky. Ale to není oficiální informace a v podstatě pro nás, pro zaměstnance Správy železnic, to není důležité. Já jako cestující si to musím zjistit sám,“ dodává.

Pochůzku, tedy pěšky, se podle Miroslava Čarky kontroluje železniční svršek do traťové rychlosti 120 km/h, na tratích s vyšší traťovou rychlostí se v kolejkách jít nesmí. „Sice je tam většinou pochůzkový chodník, což je ta strouha, která v minulosti nebyla zakrytá, ale pak by to neplnilo svůj účel. Tam, kde skutečně chodíme, tak musíme jít po prázcih,“ říká Miroslav Čarek dále s tím, že při teplotní pochůzce se hlavně zaměřuje na vybočení kolejí: „Prostě hliďte všechno, jako při běžné pochůzce, při teplotní pochůzce musíte navíc hlídat to, aby někde nebyl náznak vyboče-



ní. I proto se na teplotní pochůzky chodí až od jedenácti dopoledne třeba až do šesti večer,“ uzavírá.

-mmč-

A tak se nabízejí otázky pro Správu železnic:

Jak moc ovlivňuje teplota vzduchu stav železničního svršku?

Byla v uplynulých horkých dnech z důvodu vysokých teplot nařízena na některých úsecích nižší traťová rychlost?

Zatím se nám odpovědi nedostalo, jistě však budou pro čtenáře zajímavé. Děkujeme!

—RED—

Zúčastněte se fotosoutěže Správy železnic!

Státní organizace Správa železnic vyhlásila 11. ročník fotografické soutěže pro snímky zobrazující život na železnici, konkrétně tedy například železniční stavby, zabezpečovací technologie, průběh modernizací či oprav infrastruktury i běžný život drážníků zaměstnanců. Hlavním tématem letošního ročníku fotosoutěže je Moderní železnice pro 21. století. Když organizátoři přemýšleli o nosném tématu fotosoutěže na letošní rok, rozhodli se jít cestou maximálního zobecnění, aby dali volně ruce fantazii fotografů. Za tímto tématem se totiž skrývají nejen

moderní stavby (novostavby i kompletní rekonstrukce), ale také činnosti spojené s údržbou a opravami tratí či řízením provozu na nich. A vše je to zejména o lidech. Letošní téma nabízí velmi široké pole, které ale není omezeno pouze na prvky týkající se samotné infrastruktury. Proto je i nadále zajímavý pohled soutěžících na železnici jako funkčního celku. Těší se na to, s jakou originalitou a jedinečností se daného tématu fotografové chopí.

Veškeré informace o soutěži včetně možnosti přihlášení jsou na webu spravazeleznic.cz/fotosoutez