OBZOR 16

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

17. 8. 2015 Cena 5 Kč

Ročník 26

Z aktuálních událostí

■ **Mimořádné zasedání Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.,** které se konalo 28. července v sídle OSŽ, mělo velmi bouřlivý průběh. S cílem zkvalitnit služby pro zákazníky, zajistit řádné informování cestujících a koordinaci činností při četných mimořádnostech v dopravě, a s přihlédnutím k rozsáhlé výlukové činnosti chtělo ředitelství organizační jednotky ČD Zákaznický personál (ZAP) k datu 1. 9. 2015 zřídit ve vyjmenovaných stanicích kategorie A (respektive B) pracoviště dozorčího osobní přepravy – vedoucího směny. České dráhy tímto opatřením chtěly mimo jiné vyjít vstříc i žádosti SŽDC na definování jednoznačně odpovědné osoby pro komunikaci a online řešení mimořádností ve vybraných uzlech na síti. Jenže České dráhy u odborářů narazily. Zaměstnanci, které odbory zastupují, jsou totiž jednoznačně proti způsobu

Z jednání PV OSŽ při ČD, a. s. V popředí předseda PV Vladislav Vokoun.

a formě, jakým by měla být tato organizační změna realizována. I proto PV OSŽ při ČD, a. s., na svém jednání na konci června zaměstnavatelem předložený materiál nepodpořil a požádal o jeho přepracování. K tomu nakonec došlo a k tomuto bodu se znovu – mimořádně v úterý 28. července v Praze v sídle OSŽ – sešel Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s. (rozšířený o zástupce Výborů ZAP z celé republiky), se zástupci managementu – členem představenstva ČD a. s., Ing. Michalem Štěpánem, ředitelkou OJ ZAP Ing. Jitkou Kubíkovou a ředitelem odboru personálního GŘ ČD, a. s., JUDr. Ivo Veselým. Představy obou stran byly ale natolik odlišné, že dohoda nebyla vůbec možná. Emoce plály na obou stranách, dohoda by se v té chvíli rovnala zázraku. Nakonec, jak již bylo zmíněno v úvodu, došlo k jakémusi příměří, dohodě, na jejímž základě je termín zavedení této organizační změny posunut na 1. 10., s účinností od 1. 11. 2015. **„Na výkonných jednotkách bude do konce srpna prodiskutována problematika související s touto organizační změnou. Očekáváme návrhy Výborů OSŽ při jednotlivých ZAP na řešení celé situace a na jednání PV OSŽ dne 9. září pak s naším stanoviskem seznámíme zaměstnavatele,“** shrnul předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun s tím, že on osobně doufá v nalezení oboustranně přijatelného řešení. Podrobněji o průběhu jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., informujeme v samostatném článku.

■ Na začátku srpna (6. 8.) navštívil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša spolu s předsedou ZO OSŽ železniční stanice České Budějovice Františkem Vopátkem jižní Čechy a ve vlacích na trati České Budějovice – Černý Kříž vysvětloval cestujícím, proč členové Odborového sdružení železničářů protestovali proti výběrovému řízení na provozování dopravy na těchto tratích. **„Nebylo a není to z důvodu, že bychom vám nechtěli dopřát lepší a pohodlnější cestování vlakem jiné dopravní společnosti. Naopak, podmínky výběrového řízení byly vypsány tak, že by došlo k omezení dopravní obslužnosti ve vašem regionu. Navíc, podle našeho názoru, výběrové řízení obsahovalo několik závad, proto jeho výsledek nyní zkoumá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže,“** to jsou slova, která jsou zároveň i vytištěna na letáčcích, které předseda OSŽ ve vlacích rozdával. Jaroslav Pejša při té příležitosti vyzýval cestující, aby, pokud mají nějaké připomínky, využili jeho e–mailovou adresu jaroslav.pejsa@osz.org. **„A my se budeme snažit vám odpovědět či zprostředkujeme odpověď od kompetentních osob,“** slíbil. V září se podobná akce uskuteční i na tratích Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary.

■ **Letošní léto železnici nepřeje**. Po nehodě na Masarykově nádraží v Praze (14. 7.), kdy vlak z Českého Brodu při zastavování nedobrzdil, prorazil zarážedlo a vjel do nástupiště, a po tragické srážce pendolina s kamionem ve Studénce (22. 7.) došlo v úterý 4. 8. k další velké nehodě na železnici u Horažďovic, kde nyní probíhá rekonstrukce tratě. **-red-**

Další čísla Obzoru již budou vycházet v pravidelném čtrnáctidenním intervalu, číslo 17 tedy vyjde 31. 8.

Rekonstrukce hlavního nádraží v Praze vstoupila v červenci do třetí etapy rekonstrukcí vlastní haly (respektive její východní části). Tato etapa potrvá 123 dnů a skončí letos v listopadu. Pak přijde na řadu západní část. *Snímek Michael Mareš*

Zkvalitňujeme služby pro zákazníky, tvrdí ČD. Nesmysl! Je to jen změna pro změnu, kontrují odbory

„Potřebujeme (každého) zákazníka přesvědčit, že se o něj dokážeme postarat i v době mimořádných událostí. A to nejen v místě, kde se mimořádnost stane, ale i kdekoliv jinde, zejména pak v koordinaci s použitím náhradní autobusové dopravy,“ těmito slovy obhajoval člen představenstva ČD, a. s., Ing. Michal Štěpán, na jednání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách (28. 7. v Praze) organizační změnu v organizační jednotce Zákaznický personál (ZAP), která měla vstoupit v platnost 1. 9. 2015. Ředitelství Zákaznického personálu hodlá zřídit ve vybraných 23 stanicích (po vzoru Prahy a Brna) pracoviště dozorčího osobní přepravy – vedoucího směny, jako „klíčového spoluhráče dispečinku osobní dopravy, který by zajišťoval koordinace činností při mimořádnostech“. Dozorčí osobní přepravy – vedoucí směny by měl být jakýmsi styčným pracovníkem ve stanicích s vyšší frekvencí cestujících, který by zajistil poskytování informací i v případě výpadku informačních zařízení. **„To proto, abychom napříště nemuseli hejtmanům a dalším zákazníkům zdůvodňovat, proč něco při mimořádné situaci nezafungovalo. Argumentem krajů totiž většinou je: smlouvu máme uzavřenou s vámi** (s ČD)**, tak to zajistěte!“** dodal Michal Štěpán.

Podle odborářů je ale tato organizační změna zbytečná, kontraproduktivní. **„My se tomu nebráníme, my to chápeme, ale nás trápí, že zároveň dochází ke změně technologií** (technologické změny se především týkají výběrčích tržeb a dozorčích provozu) **v jednotlivých ZAP,“** kontroval tajemník PV OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb. **„Navíc v tom nevidíme žádný přínos. Na jednu stranu to možná ve směru k cestujícím posilujeme, ale na druhou stranu to výrazně oslabujeme. My bychom to podporovali, pokud by se nesahalo do stávajícího stavu. Takhle jen vyměňujeme jednu kuličkou za druhou, aniž bychom trefili důlek,“** dodal.

Podle Michala Štěpána je však navržená organizační změna cestou, jak maximálně efektivně zkoordinovat práci provozních zaměstnanců. Ostatně už existující opatření podle něj zafungovala při nehodě ve Studénce (srážka vlaku SC Pendolino s kamionem letos v červenci). **„V Pardubicích na nádraží byly na tabuli zveřejněny jedoucí vlaky a dole běžel text, že z důvodu nedostatečné kapacity informační tabule nejsou vypsány tyto a tyto zpožděné vlaky. A víte, kdo to tam dal? Náš zaměstnanec!“**

Odborářům se rovněž nelíbí, že České dráhy vytvářením nové funkce pro mimořádnosti suplují úlohu Správy železniční dopravní cesty. **„Takhle ty plenky budou nosit do osmnácti,“** glosoval předseda PV Vladislav Vokoun s tím, že kterýkoliv jiný dopravce pouze suše cestujícím oznámí, že je mimořádnost a tím to pro něj končí. **„Ale tito jiní dopravci nemají ambice být národním dopravcem,“** odvětil Michal Štěpán.

(Pokračování na straně 3)

Strojvedoucí Miroslav Jaroš: Do mašiny na trati? Už nikdy!

Letos v březnu oslavil strojvedoucí pražského DKV pan Miroslav Jaroš 11. narozeniny, ne že by byl tak mladý, ale 25. března 2015 tomu bylo přesně jedenáct let, co se podruhé narodil. **„Pamatuji si na ten den velmi přesně. Bylo to v půl sedmé ráno, bylo zataženo, sněžilo, břečka, prostě takový marast,“** vzpomíná na osudný den, kdy naposledy řídil pantograf z Prahy do Benešova. Když zastavil v Uhříněvsi, měl nějakou tu minutu zpoždění. **„To byla zrovna doba, kdy nás honili, abychom dodržovali jízdní doby,“** dodává. Na klidu mu nepřidal ani výpravčí, který se „zapovídal“ se dvěma cestujícími. **„Pamatuji si, jak mě napadlo: ještě musím stavět na dvou hradlech před Benešovem a ten výpravčí si tady vypráví.., ale hned mi něco z podvědomí řeklo: tady je stovka, co by ses honil. A to mi zachránilo život!“**

Strojvedoucí Miroslav Jaroš se rozjel na rychlost 45 km/h, postupně přidával, když v tom – najednou – před ním napříč přes koleje kamion. To jsou chvíle, které doslova a do písmene rozhodují o bytí či nebytí. Podvědomí, pud sebezáchovy, můžete tomu říkat, jak chcete, každý reaguje ale v podstatě stejně. **„To je automatika, jeden pohyb ruky** (zapnutí rychlobrzdy) **a co nejrychleji pryč – proskočil jsem těmi dveřmi do prostoru mezi cestující, protože jiná možnost** (než dveřmi dozadu) **v tu chvíli ani nebyla.“**

Stanoviště strojvedoucího soupravy pantografu řady 452 bylo na šrot. Kamion, který uvázl na přejezdu (jde o přejezd, kde je dnes pomníček zpěvačky Ivety Bartošové), totiž převážel tvárnice. **„Pro mě to byla nehoda se šťastným koncem, protože jsem stačil uskočit. Měl jsem štěstí, že jsem nejel plnou rychlostí a že ten kamion nevezl hořlaviny. Kdyby to chytlo, tak tady s vámi dnes nesedím.“**

Nikdo tehdy panu Jarošovi nechtěl věřit, že kamion do posledního okamžiku neviděl. **„Až policie při rekonstrukci zjistila, že mám pravdu, že ten přejezd je vidět až na poslední chvíli. Dneska je to už přestavěné, i tu silnici srovnali. A ani ten řidič kamionu tehdy neporušil žádný zákaz, značku ´zákaz vjezdu nákladních automobilů´ někdo pár týdnů před tou nehodou ukradl a on prostě – vzhledem k špatným sklonovým poměrům – zachytil zvedáky o přejezd a nemohl tam ani zpět.“**

Po ošetření v nemocnici odvezla sanitka pana Jaroše z Říčan domů. Cítil se dobře, jako by se nic nestalo. **„Odpoledne jsem dokonce šel na sraz s kamarády, všem jsem to vyprávěl, dal jsem si pár panáků. Ale druhý den to přišlo, když jsem si uvědomil, co se mohlo stát, Teprve pak vám začne docházet, co se vlastně stalo.“**

I když se strojvedoucí Miroslav Jaroš z nehody nakonec otřepal, stále častěji se zabýval myšlenkou, co dál. **„Postupně jsem se z toho dostával, ale zároveň jsem si říkal: Do mašiny už nikdy nevlezu! Ale znáte to, nic jiného neumíte. Hned mi nabízeli, že budu jezdit místní výkony.“** Nehoda na přejezdu v Uhříněvsi se stala v době, kdy do České republiky přišla první pendolina.

(Pokračování na straně 2)

Přispějte na účet těžce zraněného strojvedoucího Honzy Černého –

4026277399/0800!

V sobotu 25. 7. 2015 byl u České spořitelny zřízen účet, kam můžete přispívat na zraněného strojvedoucího Jana Černého. Účet se jmenuje Strojvedoucí Honza Černý a peníze na něj vložené jsou určené výhradně pro něj – **4026277399/0800.**

K 4. 8. 2015 bylo na účtu 2,339 mil. Kč.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„To, co se stalo ve Studénce, nás všechny neskutečně zasáhlo, je to hrozná rána.“

Hovoříme s **JIŘÍM BĚHOUNKEM,** předsedou ZO OSŽ v DKV Praha

Ve středu 22. 7. řídil strojvedoucí Jan Černý pendolino, které se na přejezdu ve Studénce srazilo s kamionem naloženým plechy. Od té chvíle leží Honza Černý v ostravské nemocnici na jednotce intenzivní péče. Máte informace o jeho zdravotním stavu?

Informace máme zprostředkovaně od jeho přítelkyně, která je v Ostravě s ním a která ho několikrát denně navštěvuje. Věříme, že to bude dobré. Samozřejmě nás to všechny neskutečně zasáhlo, je to hrozná rána. To, co se Honzovi stalo, považuji za velkou nespravedlnost. Ne, že bych to někomu přál, ale většinou maléry odnesou nekonfliktní, bezproblémoví lidé, prostě pohodáři, a takový je i Honza Černý. Shodou okolností byl za mnou nedávno jeden kolega–strojvedoucí, který řešil problém vozidla v kolejišti v Radotíně. Tam ale strojvedoucí stihl zastavit a ten řidič nakonec i s tím autem z kolejiště odjel. Co mě překvapilo, že následně po nahlášení této události výpravčímu, mu ten výpravčí řekne: když se nic nestalo, tak jeď. Takže s touto situací se setkáváme prakticky denně, i v médiích vidíme, že se nedodržují pravidla silničního provozu, vozidla na přejezdech před vlaky přejíždějí, takže bylo jen otázkou času, kdy se něco takového stane. Bohužel se to sešlo ve špatné kombinaci, protože kdyby tam zůstal stát osobní automobil, tak ho ten vlak odhodí, maximálnějen rozbije čelní sklo a odnese to maximálně ten řidič, nikoliv strojvedoucí, který je v tom absolutně nevinně.

Z pohledu událostí posledních dnů to vypadá, jako kdyby se s nehodami na železnici roztrhl pytel. Vy se, tuším, zabýváte i další nehodou – proražením zarážedla v Praze na Masaryčce.

Přesně tak. Minulý týden u mě byl kolega–strojvedoucí, který – zdá se – nese hlavní vinu na té nehodě na Masaryčce. Musím říct, že je na tom psychicky velmi špatně, myslí si, že vina za tu nehodu nejspíš skončí na něm. Obecně lze říct, že všechno to jsou lidé, kteří mají tři čtyři roky do důchodu, všichni k dráze nastoupili po škole a funkce strojvedoucího je jejich jediné povolání. Když se k tomu přidá pocit určité sounáležitosti s firmou, tak pak na ně jakákoliv nehoda působí velmi depresivně.

Pokud jde o nehodu ve Studénce, tak to působí depresivně i na nás. Když toho člověka znáte, tak je to úplně něco jiného, než když se dozvíte, že támhle někde přišel nějaký pro vás anonymní strojvedoucí o nohu. A nakonec to vidíme i u toho strojvedoucího z Masaryčky – je to člověk, který s tou dráhou žije, který ji miluje a má ji spíše jako koníčka a teď udělá nějakou fatální chybu. I jemu zbývají tři roky do důchodu, takže i jemu se snažíme pochopitelně pomoci.

Pomoc určitě bude potřebovat i Jan Černý.

Samozřejmě. I proto byl u České spořitelny zřízen účet, kam může každý přispět. Účet se jmenuje Strojvedoucí Honza Černý a peníze na něj vložené jsou určené výhradně pro něj – 4026277399/0800. Ale peníze nejsou všechno. Chceme Honzu co nejdříve vtáhnout do dění, vrátit do kolektivu, kde byl rád, a zapojit ho do mimopracovních aktivit, kde byl jako ryba ve vodě. Například s námi na jaře a na podzim jezdil na brigády na naše rekreační středisko u Domažlic. I když to od něj třeba nebude plnohodnotná pomoc, tak ho chceme vzít s sebou. Bude důležité ho podpořit nejen finančně, ale i takto.

Po posledních událostech, které se úzce týkají strojvedoucích, musím říct, že být strojvedoucí, asi bych měl strach na tu mašinu vlézt. Uvažujete o nějaké psychologické podpoře?

Psychologická podpora je připravená, je pouze otázkou, jak moc se těm lidem po nehodě nabízí. Pro nás je hlavně důležité, aby zaměstnanci bezprostředně po nehodě nevypovídali, aby nebyli tlačeni vyšetřovacími orgány, které hledají okamžitě viníka. Zaměstnancům, členům OSŽ, pořád opakuji: zavolej si na krizovou linku, můžeš odmítnout výpověď, počkej na právníka. V tomhle směru bylo úžasné, jak to zafungovalo v případě nehody na Masarykově nádraží – pro toho strojvedoucího bylo strašně důležité už jen to, že ví, že na to není sám.

(Pokračování na str. 2)

„To, co se stalo ve Studénce, nás všechny neskutečně zasáhlo, je to hrozná rána.“

(Pokračování ze str. 1)

Hned druhý den ráno mu zavolal právník OSŽ JUDr. Petr Večeř s tím, že mu, jako členovi OSŽ, nabízí veškerou součinnost a pomoc. I když v ten moment ten strojvedoucí už prvotní výpověď učinil, najednou – pro ten pocit, že na to není sám – mu volá někdo, kdo mu nezištně nabízí pomoc. Krizová linka tak v určité chvíli nahrazuje psychologa, takový člověk má pocit, že na to není sám. Musí to být pro člověka v této situaci dobrý pocit, že odborová organizace koná a že vlastně se mu dostává pomoc.

Takže krizová linka (602 262 544) **má svůj význam?**

Určitě, krizová linka je v tomto nezastupitelná, je to jakási první pomoc ve chvíli, kdy člověk tápe, hledá pomoc. Důležitá je i pomoc okolí, aby ten zaměstnanec neměl pocit, že je na všechno sám. Asi nemá smysl se teď na strojvedoucího z Masaryčky mračit, jen proto, co se stalo, ale důležitější je s ním mluvit, snažit se mu pomoci. Ve srovnání se Studénkou ale vypadá Masaryčka jako banalita. To se s tím, co se stalo o necelý týden později ve Studénce, nedá srovnat.

Vždycky se říká, že v létě je okurková sezona, že se nic neděje, ale zrovna o prvních třech týdnech v červenci se to říct nedá. Zvláště když u obou velkých nehod byli strojvedoucí DKV Praha a tedy i práce pro vás. Teď navíc odjíždíte na Chrudimku (letní dětský tábor)**, takže si asi moc neodpočinete…**

Samozřejmě ta situace je hodně stresující, hlavně z toho důvodu, že za těmi oběma nehodami jsou konkrétní jména, konkrétní lidi. Jinak, je to moje práce a doufám, že na letním táboře přijdu aspoň na jiné myšlenky. Doufám, že tam uvidím spokojené děti. To je tábor, který zaměstnanci DKV Praha budují a vylepšují už léta, takže v tomhle duchu ten tábor pokračuje dál.

Před čtyřmi roky jste po Honzovi Bitterovi převzal spolu se ZO OSŽ DKV Praha i letní dětský tábor Chrudimka, takže v tradici letních dětských táborů na Chrudimce pokračujete?

Pokračujeme a dokonce se nám daří. Letos poprvé po šesti letech se nám na Chrudimce podařilo naplnit kapacitu. Jak přibývá dětí, tak je šance, že ty letní tábory budou fungovat dál.

V červenci jsme měli na Chrudimce dva turnusy pro děti zaměstnanců, v tom prvním bylo 192 dětí, teď jich máme 167. Prvního srpna předáváme tábor nájemcům a ještě poslední týden v srpnu tam bude probíhat výtvarný tábor. To je absolutní bomba, jedou tam děti, které jsou šikovné, kreslí se tam a modeluje. Letos tam bude cca 80 dětí a na konci je pak tradiční vernisáž dětských prací. Rodiče přijedou pro ty děti, mají tam pohoštění s dětským šampaňským, takže to vypadá jako reálná vernisáž, na níž děti představují svojí práci. Dokonce tam pravidelně jezdí jako vedoucí i můj předchůdce, Honza Bitter. Ještě pak kolem 28 října, kdy jsou podzimní prázdniny, tam máme pětidenní podzimní tábor. To je spíše jako nostalgie, vzpomínka na prázdniny, sjíždějí se tam ti, kteří na táboře byli o prázdninách a na podzim si přijedou zavzpomínat na léto.

Michael Mareš

Strojvedoucí Miroslav Jaroš: Do mašiny na trati? Už nikdy!

(Pokračování ze str. 1)

„Když jsem viděl tu skořepinu, protože jsem znal poměry na železničních přejezdech a zdejší bezohledné řidiče, tak už tehdy jsem říkal: chlapi, tohle jednou nedopadne dobře. Dokonce jsem si mohl na to pendolino udělat i zkoušky, vždyť spousta mých kamarádů na tom jezdí, ale já jsem nechtěl,“ vzpomíná Miroslav Jaroš. **„Za a) je to nebezpečné, a za b) je to neohodnocené, takový pilot je mnohonásobně lépe placen než strojvedoucí. Přitom to zabezpečení na letadle má pilot mnohem lepší a riziko střetu je u strojvedoucích daleko větší,“** dodává. **„Navíc to jsou rychlovlaky určené pro speciální tratě. Ve Francii, kde začalo TGV jako první rychlovlak v Evropě jezdit, na to mají speciální tratě, mimoúrovňová křížení, oplocené tratě, kam nemůže ani zajíc, protože blbci, kteří jezdí na červenou, jsou všude na světě.“**

O jedenáct let staré nehodě v Uhříněvsi jsme si s Miroslavem Jarošem povídali pouhé dva dny po tragické nehodě ve Studénce, při níž byl vážně zraněn strojvedoucí Jan Černý, jeho kolega z pražského depa. **„Těch nehod je čím dál víc, vždyť i Honza vloni zastavil těsně před překážkou a ještě stihl upozornit a zastavit vlak proti. Být já na jeho místě, už bych dál nejezdil. Osud mu naznačil, že je něco špatně. A provoz na silnicích je čím dál hustší a nikdo ty řidiče, kteří porušují pravidla, netrestá. Vždyť policie zná čísla těch vozů a stejně se jim nic nestane. Já bych jim napařil deset a podruhé padesát tisíc pokuty, nebo bych jim sebral řidičák.“**

Od 25. 3. 2004 strojvedoucí Miroslav Jaroš již skutečně na „panťák“ nevlezl, jedenáct let jezdí v pražském depu Českých drah (DKV Praha) jen na zálohách. **„Musím vám říct, je to asi měsíc, přišel jsem do práce a mladý strojmistr mi podává klíče od panťáku. Z principu jsem řekl ne! Začali do mě vandrovat, oba strojmistři, i zvýšili hlas. Řekl jsem jim, i kdyby na mě řval ministr dopravy, tak na tu mašinu nevlezu. Prostě mám takovou zábranu. Tady po depu, na žehličce (**lokomotivy řady 110/111**), rychlostí 20 km/h, klidně, ale na trať mě nedostanete. Zvláště když vidím, co se kolem nás děje. Asi mě chápete, stejně bych jezdil pomalu a ještě bych se bál. To nemám zapotřebí.“**

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Roman Polok, provozní dispečer CDP Přerov: „Mimořádností v provozu je stále dost.“

Poté, co prošel kurzem na výpravčí, začal Roman Polok pracovat na tehdejších ČSD jako výpravčí v železniční stanici Paskov na Ostravsku. **„Ke službě na dráze jsem se inspiroval svými dědy, kteří oba na železnici pracovali, jeden jako vedoucí posunu, druhý jako výpravčí,“** přibližuje své rozhodnutí pracovat na dráze. Rovněž základní vojenskou službu prodělal na železnici a to v různých profesích u železničního vojska, závěr vojny ho zastihnul ve

funkci venkovního výpravčího na hlavním nádraží v Praze. **„Po vojně jsem nastoupil jako výpravčí na hlavním tahu v Jistebníku na trati Ostrava – Přerov a postupem času jsem prošel několika stanicemi, poslední z nich byla Ostrava–Svinov, kde jsem zažil i katastrofální povodně v roce 1997.“**

Bohatá praxe v řízení provozu nakonec Romana Poloka vynesla až na místo provozního dispečera, nejprve v Ostravě a později, po sloučení dispečerských pracovišť, v Přerově v tehdy nově zřízeném středisku CDP (centrální dispečerské pracoviště). Provozní dispečeři v Přerově řídí vlakový provoz na celé Moravě, která je rozdělena na pět okruhů, na nichž se dispečeři pravidelně střídají. **„Mimo jiné vedeme směnový plán, řešíme mimořádnosti v provozu a dle provozní potřeby řídíme sled vlaků. Při práci komunikujeme se všemi dopravci a to jak v nákladní, tak i v osobní dopravě,“** přibližuje Roman Polok práci provozního dispečera.

Odborově je Roman Polok organizován již bezmála třicet let, nejprve jako řadový člen, později člen ZV OSŽ ve Svinověa dnes je členem ZO OSŽ Ostrava, která je jednou z největších organizací OSŽ v republice. Na svém pracovišti působí jako předseda dílenského výboru, zastupujícího ZO OSŽ Ostrava, současně působí jako místopředseda výboru CDP Přerov a člen Podnikového výboru OSŽ při SŽDC. **„Vypadá to možná složitě, ale všechno funguje tak, jak má, přičemž nejdůležitější je hájení práv členů OSŽ,“** konstatuje.

Podnikový výbor OSŽ při SŽDC hájí zájmy zaměstnanců řízení provozu a infrastruktury, přičemž počáteční rivalita ustoupila do pozadí a všem členům výboru jde především o to, aby byla uzavřena kvalitní kolektivní smlouva a bylo dodržováno její plnění.

A co by Roman Polok vzkázal těm výpravčím, kteří v budoucnosti přejdou na místa v CDP? **„Technika se nedá zastavit, práce výpravčího postupně dostává novou dimenzi a té se každý musí přizpůsobit, i když někdy je to, zvláště s ohledem na dojíždění, poněkud nepříjemné. Možná mohli výpravčí řídit provoz úsekově z jednotlivých stanic, ale už bylo rozhodnuto, řízení bude probíhat ze dvou CDP** (Přerov a Praha).“

Pokud se týká práce provozního dispečera, zde je podle Romana Poloka důležité udržovat si přehled v provozní situací, mít ji pod kontrolou a pružně řešit mimořádnosti, které se vyskytnou téměř na každé směně. **„Mimořádností v provozu je stále dost, ať již se to týká výluk, zpoždění vlaků, poruch lokomotiv, střetnutí vlaků s osobou, která se neoprávněně pohybuje v kolejišti, nebo stále častějších nehod na přejezdech, kde řidiči často nerespektují ani uzavřené závory.“** Tragickým důkazem těchto slov je poslední velká nehoda na železničním přejezdu ve Studénce, kde se vlak Pendolino střetl s plně naloženým kamionem.

Miroslav Čáslavský

Osobní vlak ze Slavonic, vedený soupravou Regiospider 841 013 – 6, přijíždí ke II. nástupišti železniční stanice Kostelec u Jihlavy.

NAVŠTÍVILI JSME

Kostelec u Jihlavy

Kostelec u Jihlavy leží na železniční trati SŽDC číslo 225 Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod. Provoz zde byl zahájen v roce 1887. Ze stanice odbočují od roku 1902 koleje ve směru na Telč, Dačice a Slavonice (trať č. 227). Patnáct kilometrů od Kostelce leží stanice Jihlava, která leží na trati 240 (Brno – Jihlava). Přes Kostelec u Jihlavy tak jezdí vlaky, směřující jak do Brna, tak do Havlíčkova Brodu – ty „brněnské“ mají v Jihlavě úvrať. Při podrobnějším studiu jízdního řádu se dá vypozorovat, že přes Kostelec jezdí dálkové rychlíky z Plzně a Českých Budějovic (resp. ze Strakonic) do Brna, osobní vlaky z Horní Cerekve a z Počátků–Žirovnic do Havlíčkova Brodu, některé z nich končí v Jihlavě, či již v samotném Kostelci. Tu a tam se objeví i přímý vlak ze Slavonic do Havlíčkova Brodu. Grafikon je tedy značně pestrý.

Pokud se týká nákladní dopravy, ta již tak pestrá není, nicméně nějaký ten průběžný nákladní nebo manipulační vlak zde také projedou. **„Dříve zde ale bylo, pokud se týká nákladní dopravy, hodně rušno, fungovala zde nákladní pokladna, posunovalo se zde, často chyběly i koleje pro osobní vlaky! Ale vyprávějte to dnes někomu – nikdo tomu nebude věřit,“** říká jeden ze zdejších výpravčích, který však chtěl zůstat v anonymitě.

V současné době je stanice Kostelec u Jihlavy obsazena pouze výpravčím, který zajišťuje i odbavení cestujících. Dopravní kancelář je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením s tlačítkovou volbou, které zde bylo zřízeno v roce 1968. Současně byla v této době stanice zcela přestavěna a byla zde postavena nová staniční budova. Kostelec u Jihlavy se tak dnes může chlubit dvěma staničními budovami, z nichž ta původní ovšem v dnešní době slouží již jen jako bytová jednotka. Pavučiny na dveřích, vedoucích do někdejších provozních místností původní staniční budovy, svědčí o tom, že tyto dveře již dlouho nikdo neotevřel. Veškerá činnost související s železniční dopravou je soustředěna v nové budově, dnes již ovšem také téměř padesát let staré. **„Dnes již technika nahradila skoro všechno, včetně komunikace s kolegy v sousedních stanicích,“** říká výpravčí s poukazem na souhlasová hradla a na elektronický dopravní deník, kde si výpravčí vyměňují zprávy o předvídaném a skutečném odjezdu vlaků. **„Ona při té komunikaci i ta směna jaksi rychleji ubíhala,“** posteskne si muž v červené služební čepici.

Jak dále výpravčí dodává, veseleji zde bývá v době, kdy zde probíhá „Parní léto s Českými drahami“. Tato akce, která se zde uskutečňuje každý rok již od roku 1999, zahrnuje jízdy parních vlaků na trati z Kostelce u Jihlavy do Slavonic, které jsou spojeny se zábavným programem. Na pořádání „Parního léta“ se kromě ČD podílí také velice aktivní Společnost telčské místní dráhy, která má velkou zásluhu na těchto jízdách, pořádaných na přelomu července a srpna na celé trati z Kostelce do Slavonic. Letos se tato slavnost odehrává u příležitosti 70. výročí obnovení republiky a znovupřipojení Sudet.

Kostelec u Jihlavy čítá dnes necelou tisícovku obyvatel, původně tato obec ležela na Moravě, v současnosti se rozkládá po obou stranách bývalé zemské česko–moravské hranice. Nejvýznamnějším podnikem v obci je známý masokombinát Kostelecké uzeniny, který dnes patří firmě Agrofert Andreje Babiše. V tomto podniku se vyrábí největší množství uzenin v České republice. Železniční zastávka Kostelec u Jihlavy masna, ležící na trati do Slavonic, je zřízena nedaleko tohoto závodu. Železniční vlečka do tohoto podniku je však v současné době prakticky nevyužívána.

Miroslav Čáslavský

Rychlík 662 Petr Vok z Brna do Plzně, tažený lokomotivou řady 242 245 – 9, vjíždí do stanice se dvěma staničními budovami – železniční stanice Kostelec u Jihlavy.

VŠIMLI JSME SI

● **V HAVLÍČKOVĚ BRODĚ** naplno probíhá rekonstrukce jednotlivých nástupišť. V současnosti se přestavuje 3. nástupiště.

● **PRAŽSKÉ** hlavní a Masarykovo nádraží by měl propojit podchod. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Jakuba Ptačinského je vedle nadzemního koridoru ve hře i podchod vybavený pojízdným dopravníkem. Projekt za zhruba čtyři sta milionů korun je součástí připravovaného železničního spojení na pražské letiště a dále do Kladna. Trať z letiště by měla končit právě na Masarykově nádraží. Spojením tohoto nádraží s hlavním nádražím by správa železnic vyhověla požadavkům Evropské unie, která se na stavbě trati, dříve označované za rychlodráhu, má finančně podílet. O konkrétní podobě spojení zatím není definitivně rozhodnuto.

● **JISTÁ ZAJÍMAVOST** v železniční stanici Blatno u Jesenice (na snímku Tomáše Martínka) je k vidění u vedlejší přízemní budovy SŽDC. Jde o zachovalé vyřazené mechanické návěstidlo a přejezdové zabezpečovací zařízení AŽD 71 se závorou.

● **I PŘES** rozkouskovaný jízdní řád na rameni Blatno u Jesenice – Chyše – Žlutice – Bečov nad Teplou má tato nejdelší česká lokálka (trať 161 Rakovník – Bečov nad Teplou/ Horní Slavkov – Kounice) pravidelné cestující – také matky s dětmi v kočárcích. Při nakládce a vykládce kočárků ochotně vypomáhá vlakový doprovod, jako například při křižování v Chyši, dne 20. 7. v 17.56 h u Os 16717 směr Rakovník a Os 16712 do Žlutic (na snímku Martina Kubíka). V úseku Žlutice – Bečov jede poslední vlak v pracovní dny v 16.20 h (!). 20. 7. jeden německý turista jedoucí do Mariánských Lázní musel proto jet oklikou přes Plzeň, naštěstí mu spojení ještě vyšlo! V pozadí vlaků pěkná původní vodárna z roku 1897, bohužel se pomalu rozpadá.

● **SPOLEČNOST** Jindřichohradecké místní dráhy směřuje k největší změně struktury od svého vzniku, a to především kvůli neshodám o výši prokazatelné ztráty. Zatímco kraje jsou ochotné mluvit zhruba o 60 korunách za kilometr, firma JHMD požaduje dvojnásobek. Podle spolumajitele a šéfa Borise Čajánka pracuje vedení firmy na projektu, na jehož konci by měl být vznik dceřiné společnosti pro veřejnou dopravu. Vyčlenění závazkové dopravy do samostatné firmy má hejtmanstvím jasně ukázat, kolik doprava na úzkokolejce stojí.

ZE SVĚTA

Stále více nákladů se v Německu přepravuje po silnici namísto po kolejích

Ve Spolkové republice se stále více zboží přepravuje po silnicích, postěžoval si 7. července berlínský deník Berliner Morgenpost. Zatímco železnice a lodní doprava zaznamenala v minulém roce úbytek nákladní dopravy, stoupl podíl nákladních automobilů (Lkw) ze 72,4 (v roce 2013) na 73,1 procenta. Pokles byl citelný hlavně u předního přepravce Deutsche Bahn (Německé dráhy), konstatoval Spolkový úřad pro nákladní dopravu (BAG) ve své výroční zprávě za rok 2014, zveřejněné 6. července. „Příčinou jsou mj. stávkové akce, poškozující v očích zákazníků image kolejové dopravy,“ zdůraznila zpráva BAG. Objem všech nákladů, přepravovaných Lkw, vlaky a plavidly, stoupl loni o 2,5 procenta na 3,61 miliardy tun, přičemž dopravní výkon tuzemských firem se zvýšil o 0,5 procenta na 455,9 tunových kilometrů. Zahraniční transportéři přepravili 183,3 tkm. Stouply zejména podíly z Polska a Rumunska.

Jan Hála

Atlantická osa pokřtěna

Na španělské vysokorychlostní železniční síti se pracuje s různou intenzitou. V dubnu t. r. došlo k prvnímu křtu v tomto roce a to atlantické osy „Eje Atlantico“ La Coruña – Santiago de Compostela – Pontevedra – Vigo dlouhé 155 km. Práce zde byly zahájeny v roce 2000, trať je zcela nová, širokorozchodná, elektrizovaná 25 kV / 50 Hz a většinou vede souběžně se stávající jednokolejnou neelektrizovanou tratí k portugalské hranici. Trať je budována pro rychlost 200 km/h, zabezpečení je systémem ASFA. Až do Santiaga je používána vlaky AVE.

Otevřením trati se nabídka spojů mezi La Coruña – Vigo zvýšila na 10 vlaků denně. Jednotky CAF série 121 vzdálenost ujedou za 80 minut, tarif se nezměnil, což se projevilo na nárůstu počtu cestujících. Stará jednokolejná trať slouží regionálním a nákladním vlakům.

Původně měla atlantická osa „Eje Atlantico“ být součástí spojení AVE z portugalského Porta přes Gijón a Santander do Bilbaa.

Z Eisenbahn–Revue 06/2015, zpracoval **-sh-**

Nejdelší železniční tunel na severu

V Norsku začnou v tomto roce hlavní práce na výstavbě 22 km dlouhého železničního tunelu Follo. Tunel se bude nacházet mezi Oslem a Ski a měl by být postaven pro maximální rychlost 250 km/h. Nejdelší tunel Skandinávie bude dvojkolejný, se samostatnými tubusy, které budou hloubit 4 vrtné soupravy. Jedná se o tunel, který je budovaný na nové trati dlouhé 64 km, trať bude vycházet přímo z hlavního nádraží v Oslu a proto musí dojít i k úpravě zhlaví. Ve Ski bude vybudováno nové nádraží s autobusovým terminálem. Tunel by měl být hotov za 7 let a měl by stát 3,2 mld. eur, s tím i nová trať, která tak zkrátí jízdní dobu rychlíků mezi Oslem a Ski z 22 min na 11 min.

Z Eisenbahn–Revue 6/2015, zpracoval **-sh-**

Autobus místo vlaku

Od 21. 5. 2015 existuje přímé IC spojení z Düsseldorfu do Londýna. Bohužel však nikoliv vlakem, ale autobusem, který na toto spojení nasazuje Deutsche Bahn (DB), jako provozovatel. Autobusy jezdí 3x týdně. Provoz byl zahájen na základě úspěšného testu na počátku tr. Autobusy budou jezdit přes Eindhoven a Antverpy.

Další nové IC spojení, bohužel rovněž autobusem, nikoliv vlakem, vzniklo mezi Düsseldorfem a Bruselem přes Roermond.

Z Drehscheibe 264, zpracoval **-sh-**

Vlaky pro metro v St. Petěrburku

Výrobce Škoda Transportation ve spolupráci s ruským partnerem Kyrovskyj závod dodá dalších 8 šestidílných jednotek pro metro v St. Petěrburku. Hodnota kontraktu činí 55,5 mil. eur. V posledních letech toto konsorcium dodalo pro metro v St. Petěrburku již 9 vlaků.

Z E–R, 04/2015, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 16 – 17. září 1990

Výrazný titulek **„Jsme proti rozdělení železnice“** v Obzoru č. 16 předznamenává rozjitřenou dobu, která předcházela rozdělení jednotné československé železnice na českou a slovenskou *část (přes mnohé protesty k ní došlo od 1. 1. 1993, OSŽ zůstalo jednotné až do trnavského sjezdu konaného 29. 5. 1993, pozn. red.).* Vedení OSŽ a Federace strojvůdců vydaly dne 23. 8. 1990 prohlášení, v němž vyjádřily znepokojení ze snah rozdělit železnici a podřídit ji národním vládám. Argumentují mimo jiné tím, že změna přinese nárůst aparátů, což zatíží ekonomiku. **„Železnice může být nejen páteří dopravy a sjednocujícím prvkem hospodářství naší federativní republiky, ale i modelem a příkladem sladění zájmů obou národních republik a silné a prosperující federace,“** uvádí se v prohlášení dále. Obě odborové organizace dále připomínají, že stávající legislativa neumožňuje normální práci odborů zaručenou mezinárodními konvencemi, zvláště v oblasti kolektivního vyjednávání.

Obzor dále přináší obsáhlou zprávu z jednání Ústředí OSŽ, které se konalo 29. a 30. 8. v Čierné nad Tisou a které se – kromě výše uvedené problematiky – zabývalo mimo jiné přípravami I. řádného sjezdu (v souvislosti s vnitropolitickou situací uvažovalo o možnosti odložení sjezdového jednání z prosince 1990 na březen 1991). Druhý jednací den byl vyhrazen problematice jednotlivých profesních sekcí.

Blížící se sjezd OSŽ připomíná informace o složení jednotlivých přípravných komisí sjezdu (organizační, obsahové a komise pro stanovy a strukturu).

Předseda OSŽ Václav Vaněk v tomto čísle Obzoru uveřejnil informaci z 36. sjezdu mezinárodní federace pracovníků dopravy (ITF), který se konal 1. – 9. 6. ve Florencii. Václav Vaněk na tomto sjezdu jednal mimo jiné o možnosti našeho vstupu do této organizace.

Velkou část obsahu 16. čísla Obzoru zaujímá kompletní text Kolektivní smlouvy státní organizace ČSD na rok 1990, která byla uzavřena 23. srpna. Jak dokládá připojené stanovisko OSŽ a Federace strojvůdců, smlouva byla uzavřena tak, aby se mohla realizovat ta část smlouvy, která je jednoznačně v zájmu železničářů. **„Současně obě odborové organizace vyjádřily názor, že tato smlouva rozhodně není východiskem a příkladem pro rok 1991. Nová smlouva musí odpovídat mezinárodním zvyklostem a být zárukou odborářských svobod, práv a sociálních jistot pro železničáře,“** uvádí se ve společném stanovisku.

Zdeňka Sládková

Zkvalitňujeme služby pro zákazníky, tvrdí ČD. Nesmysl! Je to jen změna pro změnu, kontrují odbory

(Pokračování ze str. 1)

„Možná se pohybujeme na hraně, ale v daném okamžiku cestujícího nezajímá, jestli tohle má dělat SŽDC, nebo ČD, ale okamžitě začne zvyšovat hlas na naše zaměstnance, například na osobní pokladní,“ dodal.

Organizační změna ZAP nespočívá pouze ve zřízení nové funkce dozorčího osobní přepravy – vedoucího směny, její součástí je i rušení 53 tabulkových míst. **„To není normální: na jednu stranu vygenerujete 53 nadbytečných zaměstnanců a na druhou stranu vytvoříte 36 zbytečných úředníků, u nichž máme pochybnosti, jestli vůbec budou vykonávat ty činnosti, které jste napsali,“** konstatoval Vl. Vokoun a dodal: **„Nesouhlasíme s tím, že nahradíme 53 tabulkových míst** (ve funkcích dozorčí, skladník přepravy, osobní pokladní) **36 dozorčími přepravy.“**

Už na červnovém společném jednání Výborů OSŽ stacionárního a mobilního personálu ve Vyšším Brodě (17. června), v přítomnosti ředitelky OJ ZAP Ing. Jitky Kubíkové, zaznělo, že Podnikový výbor OSŽ při ČD je proti snižování provozního personálu a organizační změna není ničím jiným než snižováním provozního personálu. Členové PV na zmíněném jednání dokonce navrhli změny, co by si představovali jinak, a Ing. Kubíková přislíbila, že změny probere s regionálními manažery. Výsledek ale žádný. **„V regionu nikdo s nikým nejednal, přesto dochází ke změnám v technologiích,“** konstatoval Antonín Leitgeb. **„Přitom postup by měl být takový, že nejdříve by měly být projednány technologie v organizačních jednotkách, až poté by to měl projednávat PV. Z toho důvodu není podle mne možné termín 1. 9. stihnout,“** dodala Jana Štanclová.

Po bouřlivé diskusi nakonec došlo k dohodě, na jejímž základě byl termín zavedení této organizační změny posunut na 1. 10. s účinností od 1. 11. 2015.

Michael Mareš

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ČD Cargo v ohrožení?

Největší česká půjčovna lokomotiv a železničního personálu LokoTrain změnila majitele. Dvě třetiny firmy koupila od Evžena Nečase společnost EP Cargo patřící pod Energetický a průmyslový holding, píše sobotní (1. 8. 2015) MF DNES s tím, že nákupem LokoTrainu získalo EP Cargo v Česku největšího pronajímatele lokomotiv a odborného personálu. Ve firmě se sídlem v České Třebové získalo EP Cargo podle článku v MF DNES 65 %, zbytek si nechal zakladatel firmy Evžen Nečas. EPH řídí miliardář Daniel Křetínský. Jak dále píše MF DNES, Křetínský má i další plány na železnici. Podal například nabídku na koupi Unipetrol Doprava, což je aktuálně třetí největší nákladní železniční dopravce v Česku. A v nákupech bude zřejmě podle MF DNES Křetínský pokračovat. **„Lidé z oboru mluví o tom, že Křetínský zbrojí na možné výrazné přeskupení sil na trhu. ČD Cargo se potýká totiž s čím dál většími problémy, jeho podíl na trhu klesá, firma letos prodělává. Mluví se proto i čím dál častěji o tom, že stát nakonec bude muset ČD Cargo prodat,“** stojí mimo jiné v článku.

–red–

PRÁVNÍ PORADNA

Nepodepisovat důležité písemné dokumenty bez konzultace!!!

V poslední době dochází ke zvýšenému počtu případů, kdy zaměstnanci – členové OSŽ podepíší písemný dokument (i v souvislosti s mimořádnou událostí) a následně se obrací s žádostí o pomoc při jejich řešení na funkcionáře OSŽ a ekonomicko–sociální oddělení OSŽ – ústředí (dále jen ESO OSŽ – ústředí).

Zaměstnanci přes mnohá další upozornění **podepisují různé pracovněprávní a personální dokumenty**, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali tzv. čas na rozmyšlenou, není-li jim obsah zcela jasný anebo s ním nesouhlasí. V takové situaci se nelze vůbec spoléhat na tvrzení zaměstnavatele, že jde o tzv. formální záležitosti, které nemají žádný vliv na cokoliv.

Zaměstnanci si neuvědomují, že podpis jakékoliv písemnosti, zejména dohod:

– skončení pracovního poměru (§ 49 ZP);

– změny pracovní smlouvy (§ 40 ZP);

– uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody (§ 263 odst. 2 ZP);

– protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP (§ 263 odst. 3 ZP);

– odškodnění pracovního úrazu (§ 369 ZP a násl.) apod.;

může mít v některých případech do budoucnosti pro členy OSŽ **významné negativní důsledky**. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit anebo je lze změnit pouze výjimečně a velice obtížně. U členů OSŽ není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis), který je komplikovatelně napadnutelný. Dochází pak k neřešitelným situacím v oblasti pracovněprávního poradenství, právní pomoci nebo ochrany oprávněných zájmů zaměstnanců.

Výše uvedené skutečnosti nabývají na významu i v době častých organizačních změn u zaměstnavatelských subjektů, kdy se v jejich rámci mění řada ustanovení původních pracovních smluv zaměstnanců.

ESO OSŽ – ústředí doporučuje členům OSŽ:

–aby **nepodepisovali** žádný jim nejasný nebo z jejich pohledu problematický písemný dokument předložený zaměstnavatelem, bez **porady (konzultace)** s funkcionáři OSŽ, smluvními advokáty nebo ESO OSŽ – ústředí.

Sdělení některých vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že tyto dohody (nebo jiné písemnosti) musí podepsat **ihned** jsou naprosto **irelevantní**. Jedná se o dohody, tedy o dvoustranné právní jednání, tj. obě smluvní strany (tedy i zaměstnanec) by měly mít dostatek času si dohodu důkladně přečíst (prostudovat) než přistoupí k jejímu podepsání.

Na výše uvedené sdělení zaměstnavatele lze pohlížet jako na jednání proti dobrým mravům, v některých případech zřejmě až šikanózní a určité zneužívání postavení silnější strany v pracovněprávním vztahu, což není v souladu se základními zásadami pracovněprávních vztahů dle zákoníku práce /např. § 1a písm. a), e) ZP/.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

Studénka 2015 – obraz situace na našich silnicích

Tragická dopravní nehoda dne 22. 7. na železničním přejezdu ve Studénce odhalila opět v plné nahotě stav bezpečnosti na našich silnicích. Bohužel cenu nejvyšší za to zaplatili v Pendolinu tři nevinní lidé (23. 7.). Jistě mi řada čtenářů Obzoru dá za pravdu, že úroveň dodržování dopravních předpisů na našich pozemních komunikacích je opravdu tristní. Počínaje zdánlivými banalitami, jako je nedávání znamení o změně směru jízdy, po vážné přestupky nedání přednosti v jízdě, jízda na červenou, či nerespektování výstražných světel u železničních přejezdů. Což může mít, jak ukázala právě nehoda ve Studénce, naprosto fatální následky. Bohužel se zdá, že od převratu v roce 1989 agresivita a arogance některých lidí (nejen) za volanty vozů nezná mezí. Dle mého názoru jsou zde na vině i mnohé „příklady“ některých našich politiků a jejich „kmotrů“, na které se zdá být naše spravedlnost krátká. A kteří se dokážou, nezřídka za pomoci svých právníků, ze všeho vykroutit. Pohříchu je tak měřeno jiným metrem prostému lidu a jiným těmto „hlavám pomazaným“.

Železniční přejezd ve Studénce patří prý mezi přejezdy „problémové“. I proto sem byly nainstalovány bezpečnostní kamery. Zajímalo by mě proto, kolik již zachytily řidičů, kteří přejíždí přes onen přejezd na červenou? A kolik z nich bylo poté za tento hrubý přestupek hnáno k odpovědnosti? Neboť pokud ony kamery situaci pouze „monitorují“. Je to k ničemu. Zde bych se přimlouval opravdu za přísné (a „bolestné“) potrestání viníků, včetně široké „publicity“ v masových sdělovacích prostředcích. Rád bych zde těm, kdož si pod pojmem „svoboda“ představují absolutní volnost, připomněl slova, která vyslovil velký francouzský filozof J. J. Rousseau. „Nikdy jsem neviděl smysl svobody v tom, že člověk může dělat vše, co chce, ale v tom, že nemusí dělat to, co nechce“.

Člověka, tváří v tvář tragédii ve Studénce, napadne, jak se máme na silnicích chovat my, řidiči–amatéři, když něco podobného provede řidič–profesionál. Vím, že toto téma by bylo na dlouhou diskusi. Příslušné orgány by se proto měly věnovat již stavu a úrovni výcviku v našich autoškolách a na dodržování předepsané náplně povinného školení řidičů– profesionálů. I když vím, že sebelepší školení nic nezmůže proti tomu, když se například parta primitivů rozhodne spáchat pojistný podvod a postaví na železniční přejezd do cesty rychlíku osobní automobil (trať č. 090 u Vraňan v roce 2007).

Při zhodnocení nedobrého stavu situace na našich silnicích mi přijde velice kontroverzní návrh „osvíceného“ teplického primátora a senátora Kubery, povolit řidičům 0,5 promile alkoholu. Opravdu je s podivem, čeho všeho jsou někteří naši politici schopni ke svému „zviditelnění se“. Inu, po více jak dvaceti letech tzv. „u lizu“, žijí tito lidé již naprosto mimo realitu života řadového občana této země.

Znovu chci proto zdůraznit, že v případě podobných pirátů silnic jsou na místě opravdu tvrdé a exemplární postihy, včetně okamžitého a nekompromisního odebrání ŘP. S takovými lidmi totiž s „pravdou a láskou“ nic nesvedete. V opačném případě budou jejich vinou i nadále umírat nevinní lidé i na naší železnici.

A. K. Kýzl

Ilustrační snímek A. K. Kýzl

Přejezdy a přechody

Počet aut, jež vjíždějí na červenou na železniční přejezd, je sice vysoký, mnohem častější je však přechod kolejí chodci. Ti si tvoří svá úrovňová křížení s drahou na pro ně výhodných místech, která ale nejsou ani trochu vhodná z hlediska bezpečnosti. Každý se můžeme podívat na tyto „černé přechody“ stejným způsobem, jako archeologové hledají prastará hradiště a kamenné kruhy. Dnešní fotomapy, jež jsou k nahlédnutí na internetu (přes server Google či Seznam), odhalují množství tras přes koleje svým zbarvením. A tak jako vystupují stará naleziště z mapy pomocí zbarvené trávy, tak svítí tyto přechody vůči zbytku dohněda zoxidovanému náspu šedavou barvou.

Nepovolené přechody nacházíme například v místě pětikolejného úseku v oblouku tranzitního koridoru přes Lovosice, neboť se jedná o nejkratší trasu z města k pobočce Lidlu, která je jinudy vzdálena o minimálně půlkilometr více. Lidí tu chodí skutečně houfy. Pokud se posuneme k místu nedávného neštěstí do stanice Studénka, najdeme tu podobné pěti– až desetikolejné (!) přechody hned tři. Dva z nich směrem na jihozápad, a jeden u konce nástupišť – pouhých sto metrů od nehody. Tento je však barevně natolik intenzivní (rozuměj ochozený), že výrazně předčí i onen lovosický od města k obchodu! Navíc je zřejmé, že zde ušetří chodci maximálně pár desítek metrů.

Další příklady z tratí, kde se jezdí rychlostí až 160 km/h, najdeme v Chebu, kde lidé přecházejí přes dva pětikolejné úseky, a jeden dokonce jedenáctikolejný, nebo v Českém Těšíně, kde přechod vede jen pár metrů od lávky. A takových míst je po naší síti zdaleka více. Bezohlednost řidičů a chodců vůči železnici se tedy liší jen rozsahem následků…

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Pendolino, železniční přejezdy a věci související

Když České dráhy začaly provozovat SC Pendolino, vyjádřil jsem v článku „Vlajková loď, nebo panťák pro 21. století?“ své výhrady k této soupravě. Svůj názor jsem od té doby nezměnil, naopak, po nedávné nehodě na železničním přejezdu ve Studénce jsem si navíc uvědomil, že tím, že cestuji raději „klasickou“ soupravou, nevědomky zvyšuji svou bezpečnost, protože stotunová lokomotiva v čele vlaku má při střetu se silničním vozidlem „větší šanci“, než řídící stanoviště ucelené soupravy.

Popravdě řečeno, promiňte mi to vyjádření, Pendolino nedopadlo při tomto nechtěném „crash–testu“ zase tak špatně, mělo jen smůlu, že ten konkrétní kamion vezl plechy. Kdyby vezl toaletní papír, elektroniku nebo jogurty, pravděpodobně by ke smrtelným zraněním nedošlo.

Dovolím si uvažovat ještě trochu dál. Třeba souprava dopravce Leo Express na mě dělá dojem rychlé luxusní tramvaje. A při představě, že by se právě ona ve stejné rychlosti střetla ve Studénce na přejezdu s kamionem hazardujícího polského řidiče mě polévá horko, a domnívám se, že následky by byly ještě horší.

Místem se zvýšeným rizikem jsou samozřejmě i silniční křižovatky. Na nich (i na těch největších, nejfrekventovanějších a s nejvyšší povolenou rychlostí) svítí, ale „jen“ červená světla a žádné závory se na nich nebudují. Prostě to musí stačit, červené světlo je přece každému řidiči srozumitelný signál, ví, jak si má počínat.

Na vedení Správy železniční dopravní cesty mám v této souvislosti stále stejnou otázku, bohužel ani po mnoha letech a urgencích jsem na ni odpověď nedostal: Proč musí být náhradní díly na přejezdová zabezpečovací zařízení (a na železniční zabezpečovací zařízení vůbec) tak drahé. Když si monopolní dodavatel účtuje například za žárovky, kousky červeno–bíle natřených prken, nebo kousky ohnutého plechu stovky korun – proč už dávno nebyl nalezen levnější dodavatel a ušetřené peníze využity lépe?

Kromě mrtvých a zraněných mi na události ve Studénce také vadí ta naprosto nesmyslná tvrzení v médiích o nebezpečných a nezabezpečených železničních přejezdech, nebo třeba naprosto hloupé požadavky na snižování rychlosti vlaků. Očekával jsem (a opět se tak nestalo) mediální vystoupení železničních (a vůbec dopravních) odborníků v hlavním vysílacím čase. Právě oni (kdo jiný ?) by měli občanům této republiky konečně detailně a jednou provždy problematiku železničních přejezdů vysvětlit a nenechat na SŽDC neustále házet špínu všelijakými rádoby–znalci a diskutéry.

Jiří Tieftrunk,
emeritní návěstní mistr

Mrzí mě, co se děje s nákladní dopravou na železnici

Celá léta jsem pracoval u nákladní dopravy v různých stanicích, ať v dnes již zrušeném Chomutově, ale i v současném provozu stále v Mostě. Co se děje s nákladní dopravou u železnice, je smutné. Vadí to nejen mně, ale i určitě dalším zaměstnancům. Vše směřuje k jediné věci – nákladní dopravu na železnici úplně zlikvidovat. Vše se vozí po silnicích a pak také podle toho naše silnice vypadají. Každý ministr dopravy, a co jich bylo, hlásal a bil se do prsou, jak se bude snažit dostat zboží ze silnic opět na železnici, ale bohužel vždy vše skončilo u slibů a nic se nestalo.

Dnes když si to vezmete, tak nebýt dřeva, šrotu a tekutých paliv, tak nákladní doprava zanikne. Manipulační vlaky jezdí na lokálkách dvakrát týdně, víc ne, a to vozí občas pár vozů.

Co bude se stavbami, jako jsou rampy, silnice vybudované k vykládce ve stanicích?

Už jsem četl, jak je ČD Cargo opět v minusových číslech a dokonce vláda prý byla požádána, aby projednala budoucnost nákladní dopravy na železnici. To, že se bude opět propouštět, je celkém jasné. Co slibů bylo, že už nikdo neodejde, ale pak stejně odešli, nebo museli odejít zaměstnanci - strojvedoucí, posunovači apod. Tento stav u nákladní dopravy dlouho nevydržel, vláda stále nebude „dotovat“ Cargo, takže co bude? Konec? Pro budoucnost by bylo lepší se opět spojit s Českými drahami.

Přeji si, aby Cargo bylo v budoucnu zase „silné“ a taky, aby nákladní vlaky byly dlouhé jako dříve.

Petr Hájek

Kdo je vinen?

Nehoda na přejezdu ve Studénce ukázala, že zdravý rozum, odpovědnosta koncepce je to, co v naší zemi chybí. Samozřejmě, že na vině je vždy řidič, který nerespektuje dopravní předpisy, ale kde je vůbec snaha nehodám předcházet?

Dopravních přestupků je totiž neúnosné množství. Stačí uvést namátkou přejíždění přejezdů při blikajících červených světlech, jízda na červenou na přechodech pro chodce, vjíždění na červenou do křižovatek, vjíždění do křižovatek, když za křižovatkou není volné místo, parkování na chodnících, jízda v zeleni, v lesích apod. Je vůbec ochota je důsledně a exemplárně trestat? Kolik je jen záznamů o jízdě na červenou a kolik řidičů bylo za to citelně potrestáno? Mají k tomu chuť zákonodárci, je to vyžadováno po policii? Pokud by tomu tak bylo, asi by situace vypadala jinak. To raději zákonodárci budou zmírňovat bodový systém, zvyšovat povolenou rychlost nebo dokonce navrhovat toleranci určitého množství alkoholu za volantem! To má být to předcházení nehodám? Nakonec se není čemu divit. Z každodenní reality v této zemi vyplývá, že zdraví a životy lidí na prvním místě nejsou. Je to vidět nejen v dopravě, ale i ve vztahu ke zdravotnictví, životnímu prostředí, ochraně lidí před hlukem, před exhalacemi, v ochraně krajiny, klimatu atd. Hlavně když se peníze točí.

Co tím chci říct? Že nelze svádět vinu na přejezdy ať chráněné nebo nechráněné, na řešení křižovatek, přechodů pro chodce, na stromy podél silnic a jiné a jiné – vlastně výmluvy. Vždy je to jen otázka kázně, odpovědnosti, prevence a chtění věci řešit. Nelze stále umetat cestičky lidem, kteří kázeň a pořádek neuznávají a nejsou ochotni se podřídit pravidlům. Na místě je u nich tvrdá represe, a v silniční dopravě nekompromisní odebírání řidičských oprávnění.

Před několika, již desítkami let, jsem slyšel z úst dopravního odborníka názor (či odborný poznatek), že naučit se ovládat zdatně a zodpovědně auto, je srovnatelné se schopností řádně vystudovat vysokou školu. A to je dáno prý jen cca 20 % populace. Stále více se domnívám, že tyto poznatky nejsou daleko od pravdy. Rovněž tak by samozřejmostí měly být psychologické testy, zda žadatel o řidičský průkaz má vůbec předpoklady pro řízení auta, aby nebyl nebezpečím pro své okolí. Vždyť jak známo, auto je zbraň a mrtvých a těžce zraněných je ročně víc než dost. Materiální škody a škody na zdraví z dopravních nehod na silnicích představují přitom ročně přes 30 mld. Kč. V zemi kde, není ochota dotovat řádně železnici ve výši pár miliard korun, je toto číslo nějak přehlíženo. Pokud by tomu tak nebylo, byly by kroky k zamezení nehod a jejich důsledků opravdu vidět a k takovým Studénkám by nemohlo dojít.

Na vině je i dopravní politika státu, která silniční dopravu neustále preferuje a zvýhodňuje. A tak se vše vozí po silnicích, namísto železnicí a ČD Cargo přitom nemá co vozit. A diskutovat k tomu budeme o efektivitě jednotlivých vozových zásilek! Za těch 30 mld. Kč škod z dopravních nehod bychom je mohli vozit zadarmo. Nakonec patří snad např. plechy, uhlí na silnici? Pokřivená ekonomika slaví vítězství. Opět to mnohým nevadí a vina se hledá všude jinde než tam, kde skutečně je. A tak se bude donekonečna diskutovat o úrovňových přejezdech, rychlosti vlaků. Jen ta skutečná příčina a odpovědnost není hledána.

Co z toho plyne? Na vině je samozřejmě vždy řidič, který riskuje, který nerespektuje pravidla. Ale stejnou vinu nesou i ti, kteří tolerují porušování pravidel, nejsou ochotni přijmout takovou legislativu, která neumožní těm neukázněným beztrestnost, ti, kteří nejsou ochotni požadovat přísné tresty, neřeší situaci v dopravě a nechtějí slyšet o tom, že silniční doprava je nejen drahá, ale v řadě aspektů i škodlivá a nebezpečná. Pokud se toto nebude chtít komplexně a odpovědně řešit, náprava nenastane. A nenastane ani tehdy, když se budou hledat zástupné příčiny a nebude řešena podstata.

Ing. Antonín Minařík

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

První parní vlak v rámci prázdninových jízd v čele s parní lokomotivou 555.0153 zvanou „Němka“ projíždí po Kolešovce mezi Krupou a bývalou zastávkou Lužná–Lišany.

Z prázdninových nostalgických jízd

Během prázdninových sobot od 11. 7. do 29. 8. vypravuje již tradičně Klub historie kolejových vozidel Praha ve spolupráci s ČD tradiční dva nostalgické páry parních vlaků z Lužné u Rakovníka přes Krupou do Kolešovic a zpět. Železniční trati v úseku Krupá – Kolešovice se přezdívá podle cílové stanice „Kolešovka“ a jezdí na ní už jen muzejní doprava. Muzejní vlaky projíždějí úrodným krajem se spoustou chmelnic, díky tomu si nejeden cestující vybaví vzpomínku na film Starci na chmelu. V provozu se střídají parní lokomotivy společnosti KHKD a ČD. V Kněževsi má vlak plánovanou hodinovou pauzu na prohlídku sbírky železničních vozidel společnosti KHKD.

Pozadu nezůstává s jízdou historických motoráků ani Muzeum ČD, které po obědě vypravuje vždy v sobotu od 4. 7. do 22. 8. mimo 25. 7. zvláštní motorový vlak z Lužné u Rakovníka přes Rakovník a Křivoklát do Nižboru a zpět. Na tomto vlaku se střídá motorový vůz M 240.0100 zvaný „Singrovka“ s M 152.0002 zvaným „Orchestrion“, jedině 11. 7. vezl tento vlak legendární motorový vůz M 262.076 „Kredenc“. Motorové vozy M 262 jezdily dlouhá léta na většině trati v okolí Lužné u Rakovníka, takže sobota 11. 7. byla pěknou nostalgickou vzpomínkou na dobu provozu těchto motoráků. V sobotu 25. 7. jel z Lužné u Rakovníka přes Křivoklát do Berouna a zpět parní vlak. Cestující tyto vlaky mohli využít k návštěvě hradu Křivoklát nebo zámku Nižbor, kde mohli shlédnout stálou výstavu o Keltech.

Vít Mareš

Železniční most při soutoku Jizery a Kamenice se nachází na letošní „oslavenkyni“

V hlubokém údolí, překrásné zalesněné krajině na pomezí Českého ráje a Jizerských hor, se severozápadně od Semil a východně od Železného Brodu, 1 km od podhorské obce Spálov v osadě Podspálov, nachází soutok řek Jizery a Kamenice. Přímo u soutoku se nachází železniční most, sloužící též jako lávka pro pěší, přes který regionální trať 035 Železný Brod – Tanvald přetíná řeku Jizeru (obdobně se například při soutoku řek Labe a Ploučnice nachází předloni zrekonstruovaný velký železniční most v Děčíně) a současně vlaková zastávka Spálov.

Právě tato 17 km dlouhá jednokolejná regionální trať letos v červenci oslavila rovných 140 let od zahájení provozu, jež zde proběhlo 1. července roku 1875. Jednalo se o odbočnou větev Jihoseveroněmecké spojovací dráhy, přičemž k zestátnění této trati došlo k 1. lednu roku 1908. Zmiňovaná trať z větší části kopíruje tok řeky Kamenice, přičemž vede členitým, často těžko přístupným terénem a prochází dvěma tunely. Na trati jsou nyní kromě osobních vlaků jezdících převážně v taktu, zavedeny také čtyři páry rychlíků v relaci Praha-Vršovice – Tanvald, z nichž některé jedou jen ve vybrané dny v týdnu.

V letošním roce zároveň uplyne 25. let od tragické železniční nehody. Dne 25. 8. 1990 po 13. h se mezi stanicemi Železný Brod a Jesenný v oblouku za viaduktem přes řeku Kamenici u obce Spálov čelně srazil osobní vlak jedoucí ze Železného Brodu do Liberce s manipulačním vlakem, přičemž souprava osobního vlaku byla nárazem odstrčena zpět na most a vznítila se. Tehdy při této nehodě zahynulo 14 lidí, včetně strojvedoucího a vlakvedoucího a několik jich bylo těžce zraněno. Na vině byla špatná komunikace mezi výpravčími obou jmenovaných stanic v rozporu s předpisy. Od té doby se na trati pro větší bezpečnost instalovalo traťové zabezpečovací zařízení s poloautomatickým blokem, přičemž v nedávné minulosti se zde uskutečnily další modernizační práce v podobě zřízení nových přejezdových zabezbečovacích zařízení v Plavech a ve Velkých Hamrech, dále se tu vybudovala nová bezbariérová zastávka Velké Hamry město a v neposlední řadě došlo k výstavbě nových bezbariérových, úrovňových nástupišť v žst. Tanvald.

Přímo u zmiňované vlakové zastávky Spálov, kde je rozcestník červené a modré turistické trasy Klubu českých turistů, byla v roce 1929 postavena Crhova turistická chata, dnes hotel Pod Spálovem s výletní restaurací s venkovní terasou a útulným prostředím, kde je možnost vcelku levného ubytování. Zdejší výborná kuchyně nabízí výběr mnoha jídel od tradičních českých pokrmů po místní speciality. Pro zábavu je zde k dispozici kulečník, či stolní fotbálek a také možnost zapůjčení sportovních potřeb (rafty, jízdní kola, potřeby pro horolezce), neboť toto místo je častým východiskem „vodáků“, kteří sjíždějí řeku Jizeru. Zhruba 100 m odsud se na řece Jizeře nachází malá vodní elektrárna vybudovaná mezi lety 1921 – 1926, kterou je možné v letních měsících po předchozí domluvě navštívit.

Popřejme této důležité železniční spojnici Českého ráje s Jizerskými horami další úpravy směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu a většímu pohodlí cestujících. **Tomáš Martínek**

Po železničním mostě nacházejícím se při soutoku řek Jizery a Kamenice projíždí dne 11. července 2015 rychlík 1148 z Prahy–Vršovic do Tanvaldu v čele se „sedmičkovým“ brejlovcem.

Vlakem k cyklostezce Varhany

Se zrušením každé železniční tratě mizí do nenávratna i kus naší železniční historie. A pro železničáře–srdcaře a všechny milovníky našich kolejí je to pokaždé smutná událost. Vypravme se proto nyní na sever Čech za jednou takovou zrušenou tratí.

Koleje, které kdysi spojovaly Českou Lípu s Českou Kamenicí, byly uváděny do provozu postupně. Jako první byl zprovozněn úsek z Č. Kamenice do Kamenického Šenova (10. 2. 1886). Trať zprvu sloužila především nákladní dopravě do místních skláren. Dne 29. 8. 1903 byl uveden do provozu traťový úsek z Kamenického Šenova do České Lípy a na dráze se (jako „bonus“) začala prosazovat i osobní doprava. Železnice poté sloužila po více jak sedmdesát let. V září 1979 (29. 9.) byla na celé trati zastavena osobní doprava a koleje mezi Kamenickým Šenovem a Českou Lípou byly postupně sneseny. Sporadický provoz na vlečku závodu Lustry v Kamenickém Šenově byl z České Kamenice zachován do roku 1992. V témže roce byla trať uzavřena. Připomeňme, že díky úsilí Klubu železničních cestovatelů byly tyto koleje zachovány a v letních měsících zde probíhá muzejní provoz.

V roce 2013 byla dokončena cyklostezka, vedoucí z České Lípy do Kamenického Šenova, která směrově i výškově kopíruje někdejší železniční trať. Přináší to s sebou výhodu výhodných sklonových poměrů, které nepřesahují 2,9 %. Cyklostezka, začínající nedaleko od železniční zastávky Česká Lípa střelnice, je tvořena z asfaltobetonu, široká je 3 m a dlouhá 17 km! Končí u bývalého nádraží v Kamenickém Šenově, cca 300 metrů od Národní přírodní památky Panská skála. Celá trasa vede téměř neustále (byť do mírného) kopce. Však také musíme od hlavního nádraží v České Lípě vystoupat 300 výškových metrů. Ten, kdo si chce na kole ušetřit průjezd přes město, může na hlavním nádraží v Ceské Lípě vyčkat na přípoj směr Jedlová a vystoupit v České Lípě střelnici. Protože jsme v nádražáckých novinách, nebudeme zde zdržovat s vypisováním možností železničního spojení.

První metry cyklostezky Varhany vedou v České Lípě souběžně s železniční tratí č. 080 do Nového Boru a Jedlové.

Po zdárném absolvování 17kilometrové trasy čeká v cíli na poutníky nejen zmiňovaná Panská skála (580–597 m n.m), ale i známé místní sklářské muzeum. V nedalekém Novém Oldřichově je možno navštívit Hasičské muzeum (po, st 8–16 hod.; květen–říjen soboty 14–17 h). Cestou zpět čeká na cyklisty příjemných 17 km stále z kopce. Doporučuji ale sjet po komunikaci I/13 (velký provoz) do příjemného městečka České Kamenice (5 km) a odtud pak pokračovat domů vlakem (trať SŽDC č. 081). Nebo se z Kamenice vydat po vlastní ose dále do Benešova nad Ploučnicí (zámek), do Děčína, do Ústí nad Labem. Záleží jen na stavu fyzických sil.

Cyklostezku Varhany jsem si projel v pátek 10. 7. a opravdu to stojí za to. Bohužel po pondělním vichru byla místy na povrchu spousta polámaných větviček a listí a musel jsem jet neustále proti nepříjemnému větru. Šťastné a bezpečné cestování vlaky a na kolech, vážení! **A. K. Kýzl**

Moudrost pro tento den

Člověk procestuje celý svět, hledaje, co mu schází, a vrací se domů, aby to našel.

Thomas More

Národní přírodní památka Panská skála (vyhlášena v r. 1953). Vypreparovaný čedičový sopouch s ukázkou specifické sloupcovité odlučnosti čediče při tuhnutí magmatu. Rozloha chráněného území 1,26 ha, nadmořská výška 580–597 m. Jedná se o nejstarší geologickou rezervaci u nás (1895).

FISAIC – Letní filmová škola

Stalo se tradicí, že slovenští kolegové FISAIC každoročně pořádají Letní filmovou školu v SIP Strečno (Stredisko internátnej prípravy ŽSR) pro své členy skupiny film a video, které se rovněž mají možnost zúčastnit i naši členové. Letošní filmová škola proběhla v červenci, bylo dokonalé počasí, takže všichni měli možnost filmovat jak v interiéru, tak v exteriéru. Účastníci Českého zemského svazu FISAIC měli dle pokynů lektora Ladislava Munka za úkol natočit filmovou pracovní etudu na volné téma. Naši filmaři byli velmi tvůrčí a natočili tři jednominutové hrané filmy dle vlastního scénáře s vtipnými tématy s názvy Pokušení, Šenkýřka a Slib. Filmy se po natočení potom ve studiu musely sestříhat, ozvučit a doplnit grafikou (titulky), několikrát se muselo také provést dotáčení některých záběrů a zvukových kulis (atmosféra parku, zpěv ptáků, klapot podpadků, detaily v restauraci aj.). Doladění střihu, zvuku a grafiky se provádělo dle instruktáže lektora. U filmu Pokušení, na kterém se podílelo nejvíc účastníků, vytvořila námět, scénář a režii Jarmila Šmerhová, práci s kamerou měla na starosti Danuše Kubátová, střih Eduard Pech, hráli Pavel Kubát, Eduard Pech, Petr Chmela (odborný poradce) a slovenský kolega p. Lang. Po konečných úpravách se filmy na závěr promítly ostatním účastníkům LFŠ, kteří se v diskusi mohli k filmům vyjádřit. Práce české filmařské skupiny byla hodnocena velmi kladně.

JŠ

Danuše Kubátová a lektor Ladislav Munk při střihu filmu.

Opavští senioři pořádají každý měsíc nějakou zajímavou akci

Opavský Klub seniorů je činný u ZV OSŽ Ostrava v rámci dílenského výboru Opava. A není to klub právě malý – čítá šest desítek členů nejrůznějšího věku z celkového počtu 195 členů dílenského výboru. Nejstarším členem je paní Helena Sojáková, která letos dovrší 90 let, mezi ty „mladé“ seniory patříi paní Šárka Jombíková, která na podzim oslaví 60 let. Vedoucí klubu je Krista Prejdová ve spolupráci s Jiřím Valečkem, bývalým přednostou opavské železniční stanice. Krista Prejdová ve svém aktivním věku působila jako průvodčí, skladník přepravy a vozový disponent a v současné době vykonává u DV OSŽ Opava funkci referenta pro děti a seniory.

Členové klubu se scházejí na pravidelných schůzkách dvakrát do měsíce a jako místo schůzek jim slouží kulturní místnost v železniční stanici Opava západ. Svoji činnost mají rozvrženou v plánu akcí, kterých se v hojném počtu zúčastňují. Návštěvnost jednotlivých akcí činí v průměru čtyřicet seniorů, což je pro organizátory velice potěšující. **„Letošní rok jsme začínali sportovním dnem v Kravařích 4. února, kde jsme si zahráli bowling a zaplavali si v aquaparku,“** přibližuje jednu z akcí Krista Prejdová. O měsíc později (4. března) navštívili opavští senioři výstavu „Opava železniční“ v opavském Obecním domě, na jejíž realizaci má velkou zásluhu již zmíněný bývalý opavský přednosta Ing. Jiří Valeček, který je nyní již také v důchodu a patří mezi velice aktivní členy klubu. **„Na výstavu dodal několik historických předmětů a působí zde jako hlavní přednášející,“** chválí bývalého přednostu Krista Prejdová.

Mezi další akce opavských seniorů – železničářů patří také návštěva výstavy historických panenek v Dobroslavicích, která se uskutečnila 8. dubna, návštěva šikmého kostela v Karviné (6. května), a návštěva muzea Slezský venkov (3. června) v nedalekých Holasovicích. **„Na září plánujeme návštěvu výrobny medových dortů Marlenka v Lískovci u Frýdku, v říjnu pak navštívíme Planetárium v Ostravě a v listopadu opět Aquapark v Kravařích,“** přibližuje Krista Prejdová pravidelné aktivity opavského Klubu seniorů. Členové Klubu se scházejí rovněž na každoročních výročních setkáních v květnu a na Mikuláše pořádají Mikulášskou nadílku, kde jim posezení zpříjemňuje hudební produkce z vlastních řad. Účast na této akci bývá pravidelně téměř stoprocentní. **„Při našich akcích spolupracujeme se zdejším dílenským výborem OSŽ, který vede paní Zdeňka Velecká. Velice si této podpory vážíme,“** dodává předsedkyně opavského Klubu seniorů Krista Prejdová. **Miroslav Čáslavský**

Záběr z návštěvy muzea Slezský venkov (snímek Jiří Valeček).

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085) , redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatné) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org) . **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce**(obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085)**.** Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X

Pohledem dopisovatelů Obzoru

Uvažované nezprovoznění trati 097 je ostudou státu a velkou nehorázností zároveň

Dovoluji si přidat navazující komentář k článku Blíží se soumrak trati 097? otištěném v čísle 15 časopisu Obzor.

Trať 097 Lovosice – Teplice v Čechách by měla být jednoznačně zprovozněna v celé své délce co možná nejdříve. Poškozený úsek tratě u Dobkoviček by měl být opraven současně se sesuvem poničeného úseku dálnice D8 u Litochovic. Trať a dálnice by měly být opraveny zároveň, a ne že napřed bude opravena dálnice a trať se ocitne na vedlejším místě.

Obě komunikace jsou důležité, o tom není pochyb. Tvrdit, že se nevyplatí opravit 200 metrů trati, může s prominutím jen naivní člověk. Živelní pohroma se zde sice může opakovat, ale měl by snad být pro tento případ zajištěn nějaký krizový plán a provedeno odvodnění tohoto svahu. Vždyť se do zmiňované trati dost investovalo, přičemž zde proběhla modernizace několika přejezdů, místy se zřídilo nové odvodnění či železniční svršek a navíc se v úseku Lovosice – Chotiměř bude v nejbližší době aktivovat nové traťové zabezpečovací zařízení v souvislosti s vybudováním nového staničního zabezpečovacího zařízení v Lovosicích.

Před výlukou Lovosice – Radejčín zde jezdilo cestujících docela dost, čili trať vydělávala, vždyť vlak je v tamním regionu de facto jediným vhodným dopravním prostředkem, poněvadž zdejší malé silničky jsou pro autobusy zcela nevyhovující, o turistickém potenciálu této tratě ani nemluvě. Nechat zde natrvalo náhradní autobusovou dopravu je asi ekonomické, že ano!? Ale cestujícím přitom vůbec nevyhovuje přestupovat z vlaku na autobus, obzvláště s těžkými zavazadly. Takovýmto způsobem do tohoto kraje turistický ruch nepřivedete, vážení představitelé Ústeckého kraje.

Holt „povedený“ Ústecký kraj opět nezklamal! Za zlepšení dopravní obslužnosti tohoto území bych považoval celou trať 097 zmodernizovat v podobě zřízení železničního svršku a spodku za účelem zvýšení traťové rychlosti, na „Zámendě“ (zastávka Teplice zámecká zahrada) vybudovat zvýšené nástupiště, včetně přístřešku pro cestující a přístupové cesty, totéž učinit i v sousední stanici Bystřany v Čechách. Zavádět vlakovou kyvadlovou dopravu jen v úseku Teplice v Čechách – Radejčín již nemá jaksi význam, poněvadž tohle je relace o ničem a pro cestující nezajímavá.

Možná by bylo na místě se tu od některého z příštích GVD vrátit k dřívějšímu konceptu dopravy namísto taktového jízdního řádu podle toho, jaká by byla skutečná poptávka občanů a podle zdejších přepravních proudů. Kupříkladu by mohlo být na místě prodloužení některých vlaků linky U10 Litoměřice horní nádraží – Lovosice až do Teplic, popřípadě trasovat vybraný pár vlaků linky U11 z České Lípy namísto do Postoloprt do Teplic, čímž by se v této oblasti prostřídaly přímé relace s významnými městy kraje. Plánovaná pouhá občasná turistická doprava na vybraných regionálních tratích jako je Švestková nebo Kozí dráha nic neřeší ani nevydělává. I tyto tratě potřebují pravidelnou dopravu v rámci základní dopravní obslužnosti s vhodným jízdním řádem.

Zároveň je velká ostuda, že není zájem opravit podemletý úsek u Mutějovic na trati 126 Rakovník – Most, jenž je velice důležitou spojnicí Středočeského a Ústeckého kraje!

Regionální železniční tratě mají právě velmi důležitou roli v obsluze jednotlivých oblastí republiky, jejich potenciál lze zvýšit jejich řádnou údržbou a v neposlední řadě modernizací spočívající v odstranění propadů rychlosti (zvýšením traťové rychlosti), či vybudováním zvýšených pohodlných nástupišť v železničních stanicích a zastávkách.

Tomáš Martínek

Na regionální železniční trati 097 Lovosice – Teplice v Čechách, zprovozněné v roce 1897, se v minulosti dost opravovalo a rekonstruovalo, kupříkladu se tu opravila řada přejezdů. Nejen proto by měla být tato trať zprovozněna v celé své délce co možná nejdříve.

Vnitřní konkurence železnice roste

Již delší dobu jezdí autobusy DB AG z Praha do Norimberka, Mnichova a dokonce i do Heidelbergu a Mannheimu. Je to docela zvláštní. Železnice vznikla výhradně proto, aby se zabývala přepravou osob a substrátů po kolejích. Před II. světovou válkou se evropské železnice začaly zabývat i provozem vlastní autobusové dopravy, ale to hlavně tam, kam nevedly koleje. Nyní to vypadá tak, že železnice, hlavně DB AG, v důsledku autobusové konkurence provozuje autobusovou dopravu jako doplněk železniční dopravy. Bojím se, aby se z doplňku nestala hlavní činnost.

Autobusy DB AG, které odjíždějí ze stanoviště před vchodem do historické Fantovy budovy pražského Hlavního nádraží, mají na karosérii reklamu „Der kleine Bruder der Bahn“,„ což znamená „Malý bratříček dráhy“. Jen aby tento „brařiček“ za pár let nevytuneloval železnici zevnitř. Již nyní začíná přeprava v autobusech DB AG na 19 eurech, což je zlomek ceny za přepravu vlakem na uvedených relacích. Cenová politika na železnici není dlouhodobě dobrá, všichni se vymlouvají, že to snížit nelze. Takže budeme čekat na „Godota?“

Martin Kubík

Autobus DB AG relace Praha hl. n. – München (Mnichov) před Fantovou budovou, právě se s ním chystají odjet výletníci v tričkách německých dobrovolných hasičů. Snímek z konce května 2015.

Legendární přejezdové zabezpečovací zařízení v Sulejovicích

Železniční přejezdy s výstražníkem VÚD 62 jsou již de facto raritou. Jeden tento mohykán se nachází v obci Sulejovice vedle stejnojmenné železniční zastávky nacházející se na regionální trati SŽDC č. 114 Lovosice – Postoloprty. Toto legendární automatické přejezdové zařízení vyvinul koncem padesátých let tým pracovníků z Výzkumného ústavu dopravního. Do provozu začalo být hromadně nasazováno od roku 1960 na jednokolejnéneelektrizované tratě a vlečky. Charakteristické je elektronickými impulsními ventilovými obvody napájenými pouze v místě přejezdu, tudíž nevyžaduje kilometry kabelů podél trati.

Budoucnost tohoto konkrétního přejezdového zabezpečovacího zařízení je ovšem nejistá, jednak i kvůli rekonstrukci staničního zabezpečovacího zařízení v Lovosicích, v jehož rámci budou modernizovaná traťová zabezpečovací zařízení i na přilehlých vedlejších tratích, což se jistě dotkne též přejezdů. V neposlední řadě dojde v rámci plánované revitalizace jmenované tratě Lovosice – Čížkovice – Louny k rekonstrukci dvaadvaceti přejezdů, u kterých dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení.

U některých přejezdových zařízení VÚD se při modernizaci pouze vymění jeho zastaralé části za nové elektronické prvky nevyžadující údržbu a zařízení slouží dále. Kvůli výše zmiňovaným výhodám se jej mnohde stále vyplatí udržovat v provozu.

Tomáš Martínek

Legendární přejezdové zabezpečovací zařízení v Sulejovicích.

V rámci akce „Den otevřených dveří na D 8“ dne 27. 4. 2013, vydal se k „Via Porta Bohemica“ zvláštní vlak, tvořený motorovými vozy 830 076 a 831 043. Fotografický objektiv zachytil motorový vlak u zastávky Dobkovičky. Pár set metrů od místa, kde došlo o necelé dva měsíce později k sesuvu svahu.

Petice za obnovení trati 097

„Obnovte železnici přes České středohoří v plné délce,“ tak zní vzkaz občanů z Ústeckého kraje Ministerstvu dopravy v petici za zprovoznění poškozeného úseku železniční tratě č. 097 mezi Radejčínem a Dobkovičkami. Spousta občanů a fanoušků oblíbených kolejí, vedoucích po úbočí kopečků Českého středohoří, se nechce smířit s tím, že MD vážně uvažuje, že úsek u Dobkoviček, poškozený před dvěma lety sesutým svahem, už neobnoví. A vlaky z Teplic by tak měly již nastálo končit v Radejčíně. Lidé se proto chystají podepisovat petici, aby došlo k opravě poškozeného úseku a trať mezi Teplicemi a Lovosicemi mohla být opět provozována v plné délce.

Petici připravila krajská organizace Strany zelených v Ústí nad Labem. V petičním výboru jsou zastoupeni také starostové obcí ležících podél trati. Dle informace krajského předsedy Strany zelených Jiřího Škody, seznam petičních míst teprve vzniká *(v době tisku tohoto čísla Obzoru již ale bude znám, pozn. aut.).* Stálá možnost podepsat tuto petici bude nejen v Teplicích, v Lovosicích a ve všech obcích na trati, ale také na mnohých významných turistických místech, jako je například Milešovka, Lovoš apod.

Dle vyjádření místních politiků, klesl po přerušení trati významně počet turistů v Oparenském údolí a naopak stoupá počet těch, kteří přijíždějí do srdce Českého středohoří svými auty. Důvody pro obnovení trati jsou proto nasnadě. Pomineme-li její turistický potenciál, využívají ji hojně obyvatelé přilehlých obcí při cestách (nejen) za prací. Vlaky jsou navíc, zejména v zimním období a za kalamitních situací na komunikaci I/8, spolehlivé. Autobusy nejsou schopny plnit tuto funkci stejně dobře (omezená kapacita, nemožnost přepravy jízdních kol). Trať také sloužila jako záložní spojnice při případné poruše na koridorové trati mezi Ústím nad Labem a Lovosicemi.

Ti, jimž není osud těchto kolejí lhostejný, budou moci podepisovat petici po celé prázdniny a poté budou petiční archy předány na Ministerstvo dopravy. Věřím, že se mezi „petenty“ najde i mnoho čtenářů Obzoru. Děkujeme.

Ing. A. K. Kýzl

Vlakem na letiště Václava Havla?

Tak nám ministerstvo dopravy opět s konečnou platností schválilo železniční spojení na letiště Václava Havla v Praze Ruzyni. Bohužel začínám pomalu být pamětníkem a tak si říkám, neslyšel jsem to již několikrát dříve? Od počátku 90. let se mluví a píše o tom, že by bylo vhodné letiště na železnici napojit. U Masarykova nádraží bylo vyčleněno území, odkud by asi vlaky měly vyjíždět. Bohužel stále se řešilo a řeší napojení kolejemi železnice nebo metra. Jednou tak, jednou tak, a čas běží. Mezi tím se stupňují a zpřísňují požadavky na hluk, takže největší problém je ve městě, aby vlaky nerušily obyvatele. Zahloubit do země, nezahloubit?

A zatím okolní země nediskutují a jednají. Všechna větší města v „civilizované“ Evropě a světě jsou již dávno napojena na železniční dopravu. Několik případů: Frankfurt n. M., Ženeva, Curych, Amsterdam atd. Tato města jsou nejen na železnici napojena nějakým „S Bahnem“, ale jezdí tam i dálkové vlaky. My jsme se zatím dostali na úroveň „S Bahn“ s tím, že úvahy o napojení na síť dálkových vlaků jsem neslyšel.

Poslední příklad: ve Vídni bylo postaveno moderní hlavní nádraží, které se do „úplného“ provozu dostane s jízdním řádem 2015/16, tj. od prosince 2015. Od té doby bude jezdit 8 párů ICE vlaků ve 2 hodinovém taktu ze západu Rakouska (Pasov, Wels, Linec) přes hlavní nádraží na letiště a to přesto, že na letiště jezdí i místní vlaky. Od prosince se počítá i s jízdami vlaků railjet na letiště.

Počítá se u nás vůbec někdy s tím, že z/na letiště přilétají/odlétají nejen obyvatelé a návštěvníci Prahy? Uvažuje se o napojení dálkových vlaků na letiště, nebo až jednou vysokorychlostními vlaky? Za horizontem roku 2030?

Stanislav Hájek,
Pardubice

Trať 161 v roce 2015: budovy prázdné a vlaky nenavazují

Tak jsem si opět po čase projel naší nejdelší lokálku, trať Rakovník–Bečov nad Teplou (161), přitom jsem autobusem navštívil i konečnou stanici odbočné tratě bez osobní dopravy (od roku 1996) Protivec – Bochov. Stav většiny železničních budov je zoufalý. Některé budovy jsou sice dokonce opraveny (například Chyše), ale jejich osud je společný: většina budov je v poslední době opuštěna jak drážními zaměstnanci, tak i nájemníky. Dle místních za všechno může neúměrně zvýšené nájemné neodpovídající lokalitě a realitě, kde stojí. Pakliže nájemné určuje někdo od stolu ve městě, kdo v této oblasti nikdy nebyl, tak to dělá „dobře“. Ano, dobře to dělá proto, že až nádraží opustí poslední nájemník jako kapitán potápějící se lodi, nastupují na jeho místo demoliční čety nejprve „nepřizpůsobivých občanů“, po nich přijde skutečná demoliční četa placená státem a historické budovy, které dokreslují kulturu této oblasti již třetí století, srovná se zemí: stav výpravních budov v Protivci a Pšovlkách je tristní. Zachránit by jistě ještě šly, ale to by někdo musel chtít a to rychle, že?

Neobydlené výpravní budovy jsem namátkou zjistil: v Bochově (v roce 1980 celkové rekonstrukce budovy) budova zcela prázdná, do roku cca 1996 zde byla komerční pracovnice, budova v Jesenici sice obsazena výpravčím, ale jinak neobydlená (nájemné bylo extrémně zvýšeno, že prý rekreační oblast!!), Chyše – zcela prázdná a přitom po rekonstrukci (!), Žlutice do roku 2012 sídlo výpravčího – dirigenta nyní vypadá také prázdná a tak by se dalo pokračovat. Pouze výpravní budova v Senomatech je příkladně opravena a obydlena, až je to podezřelé. Na trati 161 se nebojuje jen o budovy, ale protože trať prochází krajem Středočeským, Plzeňským, Ústeckým a Karlovarským, je jízdní řád katastrofou. V uzlové stanici Blatno u Jesenice, kde před vznikem krajů bylo pravidlem, že se sjížděly vlaky ze všech čtyř směrů a na sebe navazovaly a přestupovaly davy lidí, je nyní pravidlem, že na trať do Rakovníka, od Žatce a do Žatce nenavazuje až na jednu výjimku nic, podle toho pak vypadá i přestupní frekvence. Jestli jste toto pánové z krajů chtěli, tak to děláte „dobře“. Že vám ve škole neříkali nic o železniční síti, mě nepřekvapuje a ten, kterého to učili, byl již dávno odejit.

Martin Kubík

Moderně a horsky vypadající budova v Bochově je již asi deset let prázdná, skladiště se rozpadá, ještě že se zde nakládá dřevo. Stav 20. 7., ložené 4 Eas. Bochov jsem pravidelně navštěvoval od roku 1980, byla zde celkem slušná školní frekvence, po zrušení osobní dopravy toto místo na okraji vojenského prostoru Doupov ještě více upadlo. Osobní pokladnu pamatuji i v Protivci, Chyši atd., nákladiště bylo i ve Vahanči – po roce 1996 vytrháno…

Při vyjížďce po Lužici můžete poznávat tradice a obyčeje Lužických Srbů, určitě při tom neminete Krabatův mlýn postavený na základě starých předloh. Mlýn je pojmenován podle legendární lužickosrbské postavy kouzelníka Krabata. Podle pověsti se čarodějův mlýn, kde se Krabat učil kouzlům a kde nakonec pomocí lásky zvítězil nad čarodějem, nacházel právě tady, v Čorném Chołmci.

Lužice trochu jinak: Objevte krajinu, která neustále mění svou tvář

Více než tucet nových jezer a neobvyklá krajina proměněná v turistický a přírodní ráj – to je Lužická jezerní krajina. Kdo hledá rozmanitost a zábavu, pohodu a klid, musí navštívit Lužici. Region je rájem pro cyklisty a in-line bruslaře každého věku. Na nově vybudovaných asfaltových cestách můžete své duši dopřát volnosti. Užijte si na suchu či ve vodě, nechte se nadchnout a překvapit monumenty Lužické průmyslové kultury, poznejte živoucí tradice a obyčeje Lužických Srbů, v těchto superlativech popisuje útlá brožurka v češtině region Lausitzer Seenland. A dlužno dodat, že nelže.

Muzejní Lesní železnici, největší středoevropský park v anglickém střihu, či úchvatný železniční most přes řeku Nisu, který se teprve nedávno přeměnil v cyklostezku, i to najdete v Lužici, konkrétně v malebném lázeňském městečku Bad Muskau, ležícím na německo–polských hranicích. Bad Muskau (hornolužickosrbsky Mužakow) leží na levém břehu řeky Nisy, která zde tvoří hranici mezi Německem a Polskem.

Železniční trať do Bad Muskau, naposledy označená v jízdním řádu pod č. 365 (Stary Raduszec – Leknica – Bad Muskau), byla uvedena do provozu 15. 6. 1898. Spolu s ní byl tehdy otevřen i nový, 168 metrů dlouhý most přes řeku Nisu, spojující Bad Muskau na německé straně s městem Leknice na straně polské. Na informačním panelu v Bad Muskau je uvedeno, že vzhledem ke klenutí oblouků šlo o „pravý klenot na trase“. Přes most jezdily i nákladní vlaky, zajišťující přepravu uhlí (a obsluhu deseti uhelných dolů) a cihel (v okolí Bad Muskau bývalo mnoho cihelen a skláren). Během druhé světové války došlo ale k silnému poškození mostu a doprava přes něj proto byla zastavena. Provoz na zbývajícím úseku tratě byl však po roce 1947 obnoven, osobní vlaky tady jezdily až do roku 1996. V době průmyslové recese v devadesátých letech došlo k postupnému redukování nákladní přepravy, která byla v roce 2000 zastavena. Nakonec, v roce 2006, došlo i k úplné likvidaci železniční tratě. Most přes řeku Nisu je tak jediným žijícím pamětníkem tratě Stary Raduszec – Leknica – Bad Muskau.

Bad Muskau je konečnou stanicí lesní železnice. Muzejní lesní železnicí se můžete svézt z nádraží Teichstrasse v Bílé vodě (Weisswasser) jak do čtyři kilometry vzdáleného největšího parku rododendronů a azalek v Německu (Kromlau), tak i do sedm kilometrů vzdáleného lázeňského městečka – města parků – Lázní Muskau. Na snímku dieselová lokomotiva lesní železnice (výrobce VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg, 1960/249270).

Bad Muskau je také konečnou stanicí lesní železnice vedoucí z Weisswasseru. Kvůli rostoucí nákladní přepravě na konci 20. století nechal majitel panství Muskau spojit své průmyslové podniky úzkokolejnou železnicí, ta v krátké době dosáhla úctyhodné délky 80 km. Díky ní dnes v okolí Bad Muskau můžeme obdivovat i průmyslovou lesní železnici. V roce 1951 se podnik s názvem „Lesní železniční dráha Muskau“ stal součástí německé říšské dráhy. Tento stav trval až do roku 1978, kdy byla lesní železnice zrušena. Díky cihelně ve Weisswasseru, která převzala zbytek tratě o délce cca 12 km, byl provoz zachován a udržován až do roku 1991. Provoz byl nakonec nejen zachován, ale na některých úsecích i znovu obnoven – od roku 1995 tak jezdí vlaky například až do Lázní Muskau (Bad Muskau). Lesní železnicí se tak dnes můžete svézt z nádraží Teichstrasse v Bílé Vodě (Weisswasser) jak do 4 kilometry vzdáleného největšího parku rododendronů a azalek v Německu (Kromlau), tak i do sedm kilometrů vzdáleného lázeňského městečka – města parků – Lázní Muskau (Bad Muskau).

V okolí Bad Muskau najdeme také více než tucet nových jezer, které údajně tvoří největší vodní plochu v Evropě. Měsíční krajina v Lužici se nyní mění v zemi „tisíců jezer“, zaplavením dřívějších důlních jam vzniká největší lidskou rukou vytvořený vodní svět. Zatopením bývalých povrchových dolů se rodí nová rekreační oblast v Evropě.

Nejstarší jezero Senftenberg Seebylo založeno v roce 1973 a vzniklo zaplavením a rekultivací hnědouhelného dolu Niemtsch (kolem jezera vede cyklostezka dlouhá 17 km). Bývalé hnědouhelné doly se tak postupně mění v nové vodní plochy, které se do roku 2020 stanou součástí Lužické oblasti jezer.

V okolí jezer je k dispozici cca 136 km asfaltových cest pro cyklisty a milovníky in–line bruslí.

V centrální oblasti Lužice poté vznikne na sebe navazující „řetězec jezer“ o vodní ploše přibližně 5500 ha.

Michael Mareš

V těsné blízkosti konečné stanice lesní železnice (v Kromlau) se rozkládá velký přírodní park (200 ha), který je vyhlášený svými rozsáhlými porosty rododendronů a azalek. Najdete zde i „Ďáblův most“, čedičový most o rozpětí 35 metrů spojující břehy jezera Rakotzsee. Byl postaven okolo roku 1860 a jeho výstavba trvala přibližně deset let. Pokud se postavíte na správné místo, uvidíte ve vodě i jeho odraz, který vytvoří celistvý a neporušený kruh. Okolní park je nejkrásnější v květnu, kdy zde rozkvétají azalky a rododendrony. Park je ale přístupný po celý rok a zdarma.

„Pravý klenot na trase“, železný příhradový most s horní mostovkou v městečku Bad Muskau, ležel na trati č. 365 (Stary Raduszec – Leknica – Bad Muskau), která byla uvedena do provozu 15. 6. 1898.

„Asi neznám nikoho, komu by se koňský tábor nelíbil.“

Výstup na horolezeckou stěnu, hra na Indiány, koupání, výlety, sportování na hřištích a další hry a zábavu – to vše nabízí Letní tábor Železničář v Potštejně, patřící ZO OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n. Co je zde ovšem zcela mimořádné a přitažlivé, je koňský tábor, kterého se na Potštejně každým rokem účastní okolo stovky dětí.

Vedoucí koňského tábora je místopředsedkyně olomouckého ZV OSŽ Miloslava Pečinková, která má ke koním velice blízko již od dětských let – jezdila na nich i závodně a má licenci k provozování výuky jízdy na koních. **„Před pěti lety jsme navázali spolupráci s Dagmar a Josefem Tomkovými z nedalekého Vamberka, kteří provozují Ranch Sedící kůň. Koně máme na louce u tábora a každý den, dopoledne a odpoledne, se na nich děti učí jezdit,“** přibližuje Miloslava Pečinková náplň koňského tábora.

Pro výcvik je využíváno pět koní: ryzák Largo k jízdě v kruhovce, sedmiletý „kliďas“ Kendy k výcviku voltiže (gymnastika a tanec na koni) , temperamentní Jimmy, který s dětmi kluše a cválá po louce pod dohledem zkušeného majitele koní Josefa Tomka. Kromě těchto koní slouží pro výcvik také temperamentní klisna Jassica pro pokročilejší děti a nejstarší pohodář Filip (30 let), který předává své zkušenosti nejmenším dětem. **„S našimi koňmi jsme získali několik ocenění a jsme několikrát zapsáni i v Českých knihách rekordů,“** připomíná Dagmar Tomková.

Všechny děti před začátkem výcviku nejprve „své“ koně vyčistí, nasedlají a poté se samy rozcvičí, aby mohly koně dobře ovládat. A pak již následuje výcvik. Náročnou disciplínou je především voltiž, kterou provádějí Miloslava Pečinková s Josefem Tomkem. Drží přitom Kendyho na dlouhé lonži (vodicí šňůře) a ovládají ho hlavně hlasovými pokyny, na které kůň skoro zázračně reaguje. Děti, sedící na něm, pak v kroku nebo v klusu na koni klečí, stojí, otáčejí se, lehají si na něj a ty odvážnější dokážou i náročnější prvky sestavy „voltiže“.

„Neznám nikoho, komu by se koňský tábor nelíbil,“ říká nadšeně třináctiletá Eliška Kopecká z Prahy, která je na koňském táboře již počtvrté. Stejně nadšená je i jedenáctiletá Vaneska Smieškova z Olomouce, která na koni dokáže udělat i stojku a provaz! Také ostatní děti nešetří slovy obdivu: **„Koňský tábor je prostě super, již dnes se těšíme, že se příští rok zase sejdeme,“** shodují se. Dvouhodinová odpolední vyjížďka skončila, koně si jdou odpočinout na pastvu a děti se vracejí po visutém můstku přes řeku Divoká Orlice zpět do tábora.

Miroslav Čáslavský

Ryzák Kendy má děti nadevšechno rád.

Při jízdě na lonži se děti učí základům jezdectví.

Na koňském táboře se seznamují děti nejen mezi sebou, ale i se svými koňskými společníky.